

Vergaderjaar 2021–2022

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 75

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 augustus 2022

Hierbij ontvangt u de jaarlijkse brief over de monitoringsrapportage van het basisnet over het voorgaande kalenderjaar. De bijbehorende monitoringrapportages zijn gepubliceerd op de website van Infomil¹.

Om gevaarlijke stoffen te vervoeren moeten vervoerders zich houden aan internationaal vastgestelde veiligheidseisen. Verder moet de infrastructuur, waarover het vervoer plaatsvindt, op orde zijn. Dit, tezamen met eventuele maatregelen in de leegomgeving rond de infrastructuur, zorgen er voor dat leefomgeving gezond en veilig is en blijft. Het Basisnet (een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen) draagt ertoe bij dat het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt op een zo veilig mogelijke manier. De monitoringsrapportages voor het Basisnet volgen uit de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs, art. 15).

Allereerst wordt in deze brief ingegaan op de stand van zaken met betrekking tot de voortgang van het programma Robuust Basisnet Spoor. Daarna worden de uitkomsten van de monitoringsrapportage basisnet in 2021 toegelicht. Aansluitend informeert deze brief u over de stand van zaken van de wettelijke verankering van de resultaten van het emplacementenproject. Daarna wordt ingezoomd op de verschillende conventanten die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ten slotte gaat deze brief in op de lopende en komende verkenningen ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Robuust Basisnet Spoor

Met het Basisnet zijn risicoplafonds ingevoerd om een ruimtelijke balans te vinden tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de veiligheid en de leefomgeving waarbinnen het vervoer plaatsvindt. Deze risicoplafonds (een soort zones) worden uitgedrukt in een bepaald aantal meters,

¹ <https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet/>.

gemeten vanaf een bepaald punt op de infrastructuur. In eerdere brieven² is aangegeven dat jaarlijkse overschrijdingen van de risicoplafonds op het basisnet spoor niet goed uit te leggen zijn aan niet-ingewijden. Zeker niet op die locaties waar de plafonds zijn overschreden terwijl er geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) staan binnen de zogenaamde gerealiseerde plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} . Dat laatste, dat er geen kwetsbare objecten mogen staan binnen de gerealiseerde plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} , wordt ook wel het basisbeschermingsniveau genoemd. Ook is in eerdere brieven aangegeven dat de toenemende vervoersbehoefte en de wens om nabij stationslocaties te bouwen leiden tot extra druk op de leefbaarheid en veiligheid. Mijn ambtsvoorganger heeft daarom besloten een programma Robuust Basisnet Spoor te starten om te komen tot een toekomstvast en beter uitlegbaar systeem voor het basisnet.

In de brief van 14 juli 2021 is aangegeven dat langs zes werklijnen invulling wordt gegeven aan het programma (Kamerstuk 30 373, nr. 72). Ik geef u de stand van zaken.

Werklijn 1: verkenning

Allereerst is in werklijn 1 onderzocht hoe een beeld kan worden verkregen van factoren die (groeps)risico's beïnvloeden bij verandering in het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, op een andere wijze dan via de berekening van de risicocontouren (zoals dat tot dusverre gebeurt). Het idee hierachter is dat deze berekeningen zich slecht behouden met de vaste aandachtsgebieden die in het kader van de Omgevingswet voor het Basisnet worden geïntroduceerd voor brand-, explosie- en gifwolksscenario's.

In het huidige basisnet zijn de risicocontouren vooral ook een maatstaf voor de *kans* op een ongeval. De omvang van de risicocontour wordt in de huidige situatie in hoge mate bepaald door het transportvolume (en is daarnaast ook sterk afhankelijk van het gehanteerde rekenmodel). De nieuwe aanpak van aandachtsgebieden, met voor het basisnet vaste afstanden, is bedoeld om met het *effect* van een incident rekening te houden, onafhankelijk van de kans op een ongeval en dus onafhankelijk van het aantal vervoersbewegingen.

Zoals uit de jaarlijkse monitoring blijkt, variëren de hoeveelheden die vervoerd worden van jaar tot jaar, wat leidt tot wisselende en onvoorspelbare risicocontouren. Dat is lastig als ruimtelijke plannen moeten worden gemaakt voor de langere termijn. Daarvoor dienen thans namelijk groepsrisicoberekeningen te worden gemaakt, die op dezelfde gegevens en hetzelfde rekenmodel gebaseerd zijn als die voor de berekeningen van de risicocontouren wordt gebruikt. De risicoberekeningen suggereren daarbij een nauwkeurigheid die er in werkelijkheid niet is: zeker in het huidige tijdsgewricht zijn er veel onzekerheden met betrekking tot de grootte en de aard van de toekomstige vervoersstromen (bijvoorbeeld als gevolg van de energietransitie). Berekende groepsrisico's en risicocontouren kunnen al snel meer dan een factor twee hoger of lager uitvallen, afhankelijk van de gekozen vervoersscenario's (nog los van het gehanteerde rekenmodel en eventuele wijzigingen die daarin worden aangebracht).

In opdracht van het ministerie heeft een onderzoeksbureau daarom gekeken naar de belangrijkste factoren die impact hebben op de ontwikkeling van de (groeps)risico's, zodat dit inzicht ook gebruikt kan worden bij het opstellen van toekomstverkenningen t.a.v. het vervoer van gevaarlijke

² Kamerstuk 30 373, nrs. 71 en 72.

stoffen en de beleidsmatige reactie daarop. Hiermee wordt beoogd een goed beeld te krijgen van de ontwikkelingen zonder te vervallen in detailberekeningen, die bovendien een zoals hierboven aangegeven een bepaalde onzekerheidsmarge hebben. Er is door het onderzoeksbureau rekening gehouden met de meest recente door het RIVM opgestelde wetenschappelijke inzichten ten aanzien van de impact van ongevallen en de ongevallenstatistieken. In goede samenwerking met experts van decentrale overheden, het bedrijfsleven en infrastructuurbeheerders is een beperkt aantal indicatoren geselecteerd die voldoende informatie geven over de ontwikkelingen van de risico's. Het grote voordeel van deze vorm van verkennen is dat er relatief snel en eenvoudig toch een goed, werkbaar en robuust langetermijn beeld ontstaat.

Zowel het bedrijfsleven als de decentrale overheden hebben aangegeven in principe goed met deze aanpak uit de voeten te kunnen. De komende maanden wordt deze systematiek getoetst en verder verfijnd in drie pilots van het Robuust Basisnet.

Werklijn 2: maatregelen

De tweede werklijn is gericht op het maken van een systematisch overzicht van maatregelen (aan het voertuig, de infrastructuur of in de ruimtelijke omgeving) die ingezet kunnen worden om – indien gewenst en noodzakelijk geacht in relatie tot de toekomstverkenning waaraan in werklijn 1 wordt gerefereerd – de veiligheidssituatie op een (deel van) een traject te verbeteren. Dit overzicht is eveneens in nauw en constructief overleg met de decentrale overheden en het bedrijfsleven tot stand gekomen en zal ook getoetst worden in de verschillende pilots.

Parallel hieraan is samen met de gemeente Dordrecht en een aantal andere gemeenten gekeken naar een maatregelenpakket om lokaal, bij de inrichting van een plangebied, goed rekening te houden met de externe risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Dit heeft geleid tot een concreet stappenplan voor lokale overheden dat positief is ontvangen door de overige betrokkenen bij het programma Robuust Basisnet Spoor.

Overige werklijnen

Tenslotte kan gemeld worden dat de overige werklijnen, de juridische en beleidsmatige evaluatie van het basisnet en de communicatiestrategie, in voorbereiding zijn en na de zomer zullen worden afgerond. In het kader van de derde werklijn is een project gestart met de ILT en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven onder de titel «leren van incidenten» waarin de continue verbetering op het gebied van veiligheid centraal staat. Verder wordt onder deze werklijn momenteel onderzocht of rond de infrastructuur een onderbouwde, robuuste veiligheidscontour kan worden vastgesteld die recht doet aan de praktische uitwerking van het basisveiligheidsniveau en zo bijdraagt aan de veiligheid en de leefbaarheid van de omgeving.

Op basis van de resultaten tot nu toe zullen op korte termijn de drie pilots worden gestart. Het overleg met de betrokken gemeenten is daartoe al in een vergevorderd stadium. Uitgangspunt van de pilots is om gezamenlijk te kijken op welke wijze de resultaten van in ieder geval de werklijnen 1 en 2 van het Robuust Basisnet in de praktijk kunnen worden gebracht, om de balans tussen vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en de veilige leefomgeving te bereiken.

Verslag Basisnet 2021 (monitoringsrapportage)

Basisnet water

Uit de monitoringsrapportage voor basisnet water³ blijkt dat het vervoer in 2021 binnen de risicoplafonds⁴ is gebleven.

Basisnet weg

Uit de monitoringsrapportage voor het basisnet weg⁵ blijkt dat in 2021 op wegvak B127 (A4 / A58: afrit 30 (Hoogerheide) – Knooppunt Markiezaat) sprake is geweest van een overschrijding van het plaatsgebonden risico (PR) 10^{-6} . Het risicoplafond is op die plek met 3 meter overschreden. Binnen de afstand van de zogenaamde gerealiseerde plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} zijn geen kwetsbare objecten gelegen. De overschrijding wordt veroorzaakt door de toename van het transport van LNG op deze route: een stof die als gevolg van de energietransitie vaker vervoerd wordt. Voor 2022 zal deze route opnieuw in de monitoring worden meegenomen.

Basisnet spoor

Uit de monitoringsrapportage voor basisnet spoor⁶ blijkt dat de overschrijdingen van de risicoplafonds in 2021 net als voorgaande jaren voornamelijk voorkomen op de Brabantroute en Bentheimroute. Wat betreft de overschrijdingen van de PR 10^{-6} risicoplafonds, liggen deze allen op de Brabantroute. De overschrijdingen worden voornamelijk veroorzaakt doordat er over deze route meer brandbare vloeistoffen en brandbare gassen worden vervoerd dan waarmee bij de totstandkoming van de Regeling basisnet is gerekend. De zogenaamde gerealiseerde plaatsgebonden risicocontouren 10^{-6} op deze locaties liggen in de meeste gevallen binnen de spoorbaan. In enkele gevallen liggen ze over de naast de spoorbaan gelegen sloten of wegen. In één geval ligt de contour tegen een object aan, in Breda. In het pand is een sportschool met bijbehorende horeca gevestigd. Het gaat hier om een beperkt kwetsbaar object, dat in deze contour mag staan. Overigens stond dit object in 2019 ook in de gerealiseerde contour maar in 2020 weer niet.

Op de route tussen Eindhoven en Venlo is de overschrijding van het risicoplafond voor de 10^{-6} op één plek verdwenen in vergelijking met het vorige realisatie rapport⁷. Dit komt door het weghalen van wissels waarmee de kans op een ongeval afneemt.

De jaarlijkse fluctuatie van het aantal en de mate van de overschrijdingen kent verschillende oorzaken. Uit een door ProRail gemaakte analyse van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen in 2021 blijkt dat de omvang van het spoorgoederenvervoer over het Nederlandse spoorwegnet met een kleine 1% is gegroeid ten opzichte van het coronajaar 2020, het jaar waarin het vervoer afnam ten opzichte van het pre-coronajaar 2019.

Verder waren er in 2021, net als in voorgaande jaren, regelmatig (gedeeltelijke) buitendienststellingen op de spoorlijn Zevenaar – Oberhausen

³ <https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet/water/>.

⁴ In de Regeling Basisnet wordt een PR-plafond omschreven als een plaats waar het plaatsgebonden risico maximaal 10^{-6} per jaar is. Van een overschrijding van het basisbeschermingsniveau spreken we als wordt geconstateerd dat het PR-plafond dusdanig is overschreden dat een kwetsbaar object (bv. een woning) zich binnen de gerealiseerde contour bevindt.

⁵ <https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet/weg/>.

⁶ <https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet/spoor/>.

⁷ Kamerstuk 30 373, nr. 72.

voor werk aan het 3e spoor in Duitsland. Het aantal dagen waarop er sprake was van omleidingen, lag ongeveer gelijk aan 2020. Het grote verschil met 2020 was het aantal dagen met een volledige versperring. Anders dan in voorgaande jaren waren in 2021 langere aaneengesloten periodes met een volledige versperring van Zevenaar – Oberhausen, waardoor het internationale vervoer meer van de grensovergangen bij Oldenzaal en Venlo gebruik moest maken. In 2021 werd op 105 dagen gewerkt aan de aanleg van het 3e spoor. Op 75 dagen was sprake van een volledige versperring. De langste aaneengesloten periode was 26 juni t/m 23 juli. Ook in april (twee weken) en in december (drie weken) was er langere tijd sprake van omleidingen. Ter vergelijking, in 2020 is in totaal 104 dagen gewerkt aan de aanleg van het 3e spoor, waarvan 20 dagen geheel geen treinverkeer mogelijk was. 2020 was het eerste jaar waar een volledige versperring op werkdagen gold (in plaats van alleen een volledige stremming in een weekend). Deze periode viel samen met de meivakantie en met de verkeersdip vanwege de eerste corona golf, zodat de gevolgen voor het spoorgoederenverkeer beperkt bleven tot het omleiden.

Resultaten «warme-BLEVE» convenant

Dit convenant is op 14 mei 2012 gesloten met verladers, terminal-operators, spoorgoederenvervoerders en ProRail en heeft als doel het voorkomen van een bepaald type explosie, een zogenaamde *warme BLEVE*. Dit staat voor «boiling liquid expanding vapour explosion». De kernbepaling van het convenant is dat goederentreinen die over het gemengde net rijden zo worden samengesteld dat de afstand tussen wagens/containers gevuld met brandbare gassen en brandbare vloeistoffen voldoende groot is om een BLEVE te voorkomen. In 2021⁸ zijn 4873 treinen met brandbaar gas gereden door vervoerders die partij zijn bij het convenant. Daarvan is 98% warme-BLEVE-vrij gereden. Het nalevingpercentage van het convenant is daarmee gelijk met vorig jaar.

Emplacementenproject

In 2018⁹ is uw Kamer voor het laatst geïnformeerd over de stand van zaken rond het emplacementenproject. Het emplacementenproject is in 2015 gestart met als doel landelijke afspraken te maken over de omgevingsveiligheid rond spoorwegemplacementen waar vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Eind 2018 is het emplacementenproject afgerond met bestuurlijke afspraken waarbij is afgesproken algemene regels te stellen (die in de plaats komen van individuele vergunningen) en de in beeld gebrachte emplacementen te categoriseren. Elke categorie is voorzien van een passende set van voorzieningen en maatregelen. Het toezicht op en de handhaving van de voorzieningen en maatregelen wordt lokaal georganiseerd. Deze afspraken zullen wettelijk worden vastgelegd onder het Besluit activiteiten leefomgeving. De landelijke afspraken met betrekking tot het plaatsgebonden risico worden opgenomen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Op deze manier gaan de spooremplacementen wat betreft het plaatsgebonden risico deel uitmaken van het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

Het omzetten van de bestuurlijke afspraken in wet- en regelgeving heeft de afgelopen periode geleid tot nadere afstemming en precisering van de afspraken met betrokken partijen. De verwachting is dat de wet- en regelgeving voor emplacementen medio 2025 in werking kan treden. Uw

⁸ <https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet/spoor>.

⁹ Vervoer gevaarlijke stoffen, 20 juni 2018, Kamerstuk 30 373, nr. 68.

Kamer wordt uiteraard op de gebruikelijke wijze bij deze aanpassingen in de regelgeving betrokken.

Convenanten

Warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

Het hierboven al aangehaalde convenant «Warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen» is in 2012 gesloten en wordt vanaf het begin gekenmerkt door een hoog nalevingspercentage. Dit convenant is vervolgens stilzwijgend verlengd tot 1 januari 2022. Na een evaluatie¹⁰ in 2021 met de betrokken partijen, waarbij is vastgesteld dat er in de afgelopen jaren geen ontwikkelingen zijn geweest die het convenant overbodig maken, hebben alle partijen die nog altijd betrokken zijn bij het vervoer van brandbare gassen en brandbare vloeistoffen, het convenant tot 1 januari 2027 verlengd. Tijdens deze periode zal worden onderzocht of het met de huidige stand van veiligheidseisen aan treinen en de infrastructuur nog realistisch is te veronderstellen dat het warme-BLEVE-scenario plaats kan vinden in Nederland.

Convenant beëindiging incidentele chloortransporten door Nederland

Het convenant met Akzo Nobel (nu Nobian) over de afbouw van incidentele transporten van chloor over het spoor uit 2018 wordt in goed overleg uitgevoerd. Om het incidenteel vervoer te stoppen is in het convenant een afspraak gemaakt over de bouw van een tweede chloorfabriek. Nobian werkt aan een vergunning voor de bouw van de nieuwe fabriek die in de huidige planning in 2025 gerealiseerd kan worden. Het laatste incidentele transport van chloor over het spoor heeft, conform de hoofddoelstelling van het convenant, in 2021 plaatsgevonden.

Convenant DSM afbouw ammoniaktransporten / Beheersing ammoniaktransport over het spoor OCI Nitrogen Geleen

Het ammoniakconvenant uit 2009 met DSM N.V., DSM agro (nu OCI Nitrogen), Provincie Limburg, Provincie Noord-Holland en de voorgangers van lenW is in 2021 geëvalueerd. Mijn voorganger heeft u deze evaluatie toegestuurd¹¹, en daarbij aangegeven dat de nog actief betrokken partijen bij het convenant met elkaar in gesprek waren over het vernieuwen van het convenant. Deze gesprekken tussen lenW, Provincie Limburg en OCI Nitrogen, waarbij ook de belanghebbende gemeenten zijn betrokken, heeft geleid tot een vernieuwing van het convenant uit 2009. Daarmee wordt het convenant gewijzigd naar de huidige situatie. Al behaalde doelen zijn verwijderd, de relevante verplichtingen over het resterend vervoer zijn behouden, en er zijn aanvullende verplichtingen opgenomen ten aanzien van inzicht in het gebruik van de routes waarover het vervoer plaatsvindt. De partijen hebben deze wijziging op 23 juni ondertekend. Het convenant geldt tot 31 december 2023, waarbij partijen de intentie hebben uitgesproken om het convenant verder te verlengen.

Convenant Yara Sluiskil reductie transport ammoniak Westerschelde

Over het vervoer van ammoniak over het water van en naar Sluiskil is in 2009 een convenant gesloten met Yara Sluiskil en de provincie Zeeland. Ook dit convenant is in 2021 geëvalueerd en u bent hierover geïnformeerd¹² door mijn voorganger. Uit de evaluatie en gesprekken met de

¹⁰ <https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet/>.

¹¹ Kamerstuk 29 893, nr. 256.

¹² Kamerstuk 29 893, nr. 256.

betrokken partijen (IenW, Provincie Zeeland en Yara Sluiskil) blijkt dat de vervoersafspraken die in het convenant waren opgenomen inmiddels in de vergunning van het bedrijf zijn opgenomen. Naar aanleiding hiervan is besloten het convenant niet verder te verlengen. Wel blijven de partijen met elkaar in gesprek over mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

Verkenningen

Verkenning 2028

Conform de vereisten in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (artikel 15) is in 2018 een verkenning uitgevoerd naar de ontwikkelingen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor voor de periode 2018–2028.

Op basis van die vervoersverwachting zijn de risicocontouren langs het basisnet voor 2028 doorgerekend¹³. Zoals in de brief van 14 juli 2021 gemeld, is tevens gestart met het berekenen van de contouren met behulp van een verbeterde rekenmethode waarin de laatste inzichten ten aanzien van effecten van incidenten en faalkansen in verwerkt zijn. De meest recente verwachting was dat die berekeningen in het eerste kwartaal van 2022 gereed zouden zijn.

Helaas heb ik moeten constateren dat die berekeningen nog steeds niet zijn afgerond en dat het bureau, dat juist gespecialiseerd is in het uitvoeren van risicoberekeningen, onlangs heeft moeten aangegeven dat de opgave te complex is. Het betreffende bureau verwacht de nieuwe methodiek niet te kunnen implementeren in een nieuw rekenmodel ten behoeve van de verkenning en het uitvoeren van de beoogde risicoberekeningen. De doorontwikkeling van het huidige rekenmodel op basis van de meest recente wetenschappelijke inzichten is daarom stopgezet. Hierdoor kan ik de in verschillende brieven herhaalde toezegging niet nakomen.¹⁴

Uit het eerder uitgevoerde methodische consequentieonderzoek¹⁵ naar de laatste rekeninzichten, kan wel worden afgeleid dat berekeningen die met de huidige methodiek worden gedaan een significant andere uitkomst geven dan de te verwachten uitkomsten van berekeningen met de nieuwe methodiek. De uitkomsten van de berekeningen voor de verkenning van 2018–2028 zijn daarmee niet bruikbaar voor het trekken van toekomst-vaste conclusies ten aanzien van de te nemen maatregelen zoals het huidige Basisnet-systeem beoogt.

Samengevat: op basis van de nieuwe vervoersaantallen, berekend met de huidige rekenmethodiek, vallen de risicocontouren groter uit (ze komen verder van het spoor te liggen). Uit het consequentie-onderzoek dat is uitgevoerd valt echter af te leiden dat de risicocontouren met de laatste wetenschappelijke inzichten heel anders zouden komen te liggen (soms kleiner, soms groter), al valt niet aan te geven hoe dat op een bepaalde locatie uit gaat vallen. Dat is natuurlijk een onwerkbaar situatie. Daarom wordt, zoals hierboven al werd aangegeven, inmiddels in het kader van het Robuust Basisnet Spoor gewerkt aan een alternatieve methode om de ontwikkelingen van het vervoer, de infrastructuur en de omgeving van het spoor in kaart te brengen. De hierboven tevens aangekondigde beleids-evaluatie en de uit te voeren pilots zullen worden gebruikt om te bepalen

¹³ <https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet/spoor/>.

¹⁴ Kamerstuk 30 373, nr. 71, Aangangsel Handelingen II 2019/20, nr. 3874, en de brief over Spoorveiligheid, Kamerstuk 29 893, nr. 256.

¹⁵ <https://www.infomil.nl/@235917/bepert-consequentieonderzoek-rekenmethodiek/>.

of het zinvol is om daarbij alsnog door te zetten met het implementeren van een nieuwe rekenmethodiek.

Verkenning 2023–2033

Momenteel wordt de verkenning 2023–2033 voorbereid, zoals aangekondigd in de eerdere brieven van 13 juli 2020 en 14 juli 2021.

Consequentie van bovenstaande is dat voor deze verkenning 2023–2033 geen actuele rekenmethodiek beschikbaar is. De uitkomsten van eventuele berekeningen met deze nieuwe vervoersgegevens zullen geen rekening kunnen houden met de laatste wetenschappelijke inzichten. Ik zal daarom deze verkenning baseren op de systematiek die is uitgewerkt in het kader van het programma Robuust Basisnet Spoor. Deze systematiek wordt de komende maanden uitgetest in de drie eerdergenoemde pilots en op basis van de bevindingen in die pilots zo nodig aangescherpt.

Conclusie

Het feit dat de berekeningen op basis van de nieuwste wetenschappelijke inzichten niet voor 2025 kunnen worden uitgevoerd maakt duidelijk dat besluitvorming over de balans tussen een veilige leefomgeving, de woningopgave, duurzame economische ontwikkeling en het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen complexer is dan het vergelijken van berekende risicocontouren en risicoplafonds. Ook komt meer en meer naar voren dat risicoberekeningen bij elke wijziging in de uitgangspunten of methode uitkomsten genereren die zodanig verschillend uitpakken, dat Rijk en decentrale overheden daar geen meerjarig, toekomstvast beleid op kunnen baseren. De berekeningen leiden bovendien tot een gepercipieerd beeld van veiligheid, dat schijn is.

Met het Robuust Basisnet Spoor werk ik aan een aanpak die recht doet aan al deze belangen en ambities zonder aan de basisveiligheid te tornen. Zodat niet alleen de rijksoverheid, maar vooral ook de decentrale overheden een goed – toekomstvast – ruimtelijk beleid kunnen voeren waarbij de veiligheid van iedereen die rond het spoor woont en werkt zo goed mogelijk zal worden gewaarborgd.

Zodra de pilots in het kader van het Robuust Basisnet Spoor zijn uitgevoerd en de evaluatie van het huidige stelsel gereed is zal ik de resultaten daarvan aan uw Kamer doen toekomen, waarbij ik ook aan zal geven hoe het toekomstig Robuust Basisnet in de wetgeving opgenomen kan worden en de rol van het uitvoeren van risicoberekeningen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen