

Vergaderjaar 2005–2006

29 893

Veiligheid van het railvervoer

29 892

Wandelbeleid

Nr. 20

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 november 2005

Hierbij informeer ik u nader over de veiligheid van overwegen, onder andere naar aanleiding van de motie Hofstra c.s.¹. Ik heb ervoor gekozen om de informatie die eerder door mij is toegezegd en de informatie waar de Kamer naderhand aanvullend om heeft gevraagd, te bundelen en in onderlinge samenhang aan te bieden.

U treft in de bijlagen² aan:

1. een rapportage over de methode voor de bepaling van risiconiveaus van overwegen (waarmee feitelijk een uitwerking wordt gegeven aan de motie Hofstra c.s. voor bestaande of nieuw aan te leggen gelijkvloerse overwegen);
2. de actualisatie van het uitvoeringsprogramma *Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO)*;
3. de antwoorden op de vragen gesteld in de brief van het Kamerlid Duyvendak inzake het Wandelbeleid³ en in de op 8 november 2005 aangehouden motie van de GroenLinks-fractie⁴.

De actualisatie van het overwegenbeleid

Er is in de afgelopen jaren een grote verbetering van de overwegveiligheid bereikt, zo is ook in 2004 bij het verschijnen van de tweede kadernota *Veiligheid op de rails*⁵ geconstateerd. De doelstelling (voor 2010) van een vijfjaargemiddelde van 24 doden of minder is in 2004 reeds bereikt. De veiligheid is vergroot, terwijl er tevens sprake is geweest van toenemende intensiteit van weg- en spoorverkeer. Ondanks de bereikte goede resultaten blijft alertheid noodzakelijk waar het gaat om de veiligheid van overwegen. De meeste dodelijke slachtoffers in het railvervoer (exclusief suïcide) vallen nog steeds bij aanrijdingen op overwegen. Gemiddeld vinden er 75 aanrijdingen op overwegen per jaar plaats⁶.

Een belangrijk aspect dat bij alle besluiten met betrekking tot het handhaven of wijzigen dan wel het toestaan van nieuwe gelijkvloerse overwegen een rol speelt, is (uiteraard) de nationale doelstelling van een vijf-

¹ Kamerstuk 29 893, nr. 6.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

³ Kamerstuk 29 892, nr. 6.

⁴ Kamerstuk 29 892, nr. 9.

⁵ Kamerstuk 29 893, nrs. 1 en 2.

⁶ Trendanalyse 2004, Inspectie Verkeer en Waterstaat.

jaargemiddelde van 24 dodelijke slachtoffers of minder. Afwijkingen van deze doelstelling naar beneden of naar boven, zijn bepalend voor respectievelijk meer dan wel minder rigiditeit met betrekking tot het overwegenbeleid en de uitvoering daarvan. In de genoemde tweede kadernota railveiligheid heb ik aangegeven waarom ik in mijn beleid voorstander ben van het handhaven van deze nationale doelstelling. Eén van de redenen is, dat het nog lastig zal blijken te zijn de trendmatige daling van het aantal overwegslachtoffers vast te houden als de AKI/AHOB ombouw in 2006 is voltooid en voor de jaren 2006 tot en met 2010 de technisch en bestuurlijk meer complexe overwegsituaties resteren.

Tegelijkertijd hangt het overwegenbeleid, naast de veiligheidsaspecten, ook steeds nauwer samen met de aspecten van gebiedsontwikkeling, bereikbaarheid (mobiliteit) en recreatie. Zowel in de motie-Duyvendak c.s.¹ als in de eerdergenoemde motie-Hofstra c.s. is hieraan gerefereerd. Bij wegbeheerders (rijk, provincie, gemeenten, waterschappen), andere initiatiefnemers en belangengroeperingen voor recreatie (wandelaars, fietsers, ruiters) is er de overtuiging dat relatief veilige (nieuwe) gelijkvloerse overwegen mogelijk moeten zijn en dat saneringsmaatregelen voor bestaande overwegen inzichtelijk moeten zijn gebaseerd op de aanwezige risico's ter plekke.

Naar aanleiding hiervan heb ik in mijn brief van 12 maart 2005 de principes van maatwerk en proportionaliteit geïntroduceerd en de uitvoeringskaders voor ProRail toegelicht². Tijdens het VAO op 28 april 2005 (Handelingen der Kamer II, vergaderjaar 2004–2005, nr. 79, blz. 4770–4779) heb ik op hoofdlijnen het geactualiseerde overwegenbeleid verduidelijkt in termen van het «nee, tenzij» principe, dat geldt in de volgende situaties:

- *Nieuw*: er worden geen nieuwe overwegen aangelegd, tenzij de initiatiefnemer (veelal de wegbeheerder) door een risico-analyse aantoont dat de veiligheid wordt beheerst. De Minister maakt in deze de uiteindelijke politiek-bestuurlijke afweging tussen de veiligheidsaspecten en de overige aspecten.
- *Bestaand*: er worden geen recreatieve overwegen opgeheven tenzij de spoor- en/of wegbeheerder door analyses aantoont dat deze overwegen grote risico's hebben voor de spoor- en de verkeersveiligheid en tenzij er alternatieven zijn die de wegbeheerder met ProRail is overeengekomen (zoals betere beveiliging, selectieve sluiting, ongelijkvloerse oplossingen).
- *Wijzigen*: de verkeersfunctie van bestaande overwegen mag niet worden gewijzigd tenzij door de initiatiefnemer kan worden aangetoond dat door aanvullende maatregelen de overwegveiligheid niet verslechtert en de risico's worden beheerst.

Uitwerking van de motie-Hofstra c.s.

Risico-analyses

Ik heb de Kamer toegezegd dat ik de moties Duyvendak en Hofstra zal uitvoeren. Dit is nu uitgewerkt in een eerste conceptmethode voor risico-analyse die bovendien als instrument nu een vast onderdeel van de aanpak wordt. In de uitwerking is aansluiting gezocht bij de in de motie genoemde criteria en is onderzocht hoe deze in de methode van de risico-analyse een plaats kunnen krijgen. Het beleid is «nee, tenzij». Echter met de methode van de risico-analyse kan vervolgens inzichtelijk worden gemaakt of er sprake is van disproportionele veiligheidsmaatregelen en, indien dat het geval is, kunnen deze met maatwerk worden bijgesteld.

Alvorens een risico-analyse te starten is het mogelijk om zowel voor de aanvraag van nieuwe gelijkvloerse overwegen als voor aanpassingen van

¹ Tweede Kamer 2003, 29 200 XI, nr. 93.

² Tweede Kamer 2004–2005 29 893, nr. 4.

bestaande overwegen, de initiatiefnemer in een vroeg stadium duidelijkheid te geven. In bijlage 2 bij deze brief¹ zijn stroomschema's opgenomen waarmee de initiatiefnemers globaal kunnen toetsen aan welke kenmerken een nieuwe of te wijzigen overweg moet voldoen en dus welke maatregelen genomen zouden moeten worden². Hierna zal een, specifiek op de beoogde situatie toegesneden, risicoanalyse een meer exacte inschatting van het veiligheidsniveau moeten geven. Deze beoordeling van initiatieven is noodzakelijk omdat er vaak sprake is van zeer specifieke en situatiegebonden kenmerken van overwegen, weg- en overweg-situaties. Wat in de ene situatie een goede oplossing is, is dit niet per definitie en gebaseerd op eensluidende criteria ook in de andere situatie.

De aanleg van nieuwe of de uitbreiding van bestaande gelijkvloerse overwegen kan in sommige omstandigheden noodzakelijk worden geacht. In een aantal gevallen is het hiermee gemoeide veiligheidsrisico ook te overzien. De principes van maatwerk en proportionaliteit en de beleidslijn «nee, tenzij» leiden ertoe dat het instrument van de risico-analyse een overheersende rol krijgt.

Belangrijke elementen in dergelijke risico-analyses zijn bijvoorbeeld (onder andere): treinsnelheid, wegsnelheid, wegintensiteit (nu en prognose), intensiteit van het treinverkeer, complexiteit van de verkeerssituatie, aard van het wegverkeer (busvervoer, vervoer gevaarlijke stoffen), type beveiliging en vormgeving van de kruising weg met spoor, de kans op en gevolgen van ontsporing van het treinmaterieel en lifecycle kosten van de gekozen oplossing.

Zo is de treinsnelheid van invloed op de tijd die beschikbaar is voor ontruiming, waarneming en reactie. Onderzoek³ heeft een sterke correlatie aangetoond met de kans op en de gevolgen van botsingen. Op het moment dat de overweginstallatie in werking treedt, is het voor de machinist bij treinsnelheden van meer dan 40 km/uur praktisch onmogelijk in te grijpen. De tijdige ontruiming is dan ook geheel afhankelijk van een adequaat handelen van de weggebruiker. Ook zijn de gevolgen bij snelheden boven 40 km/uur altijd ernstiger. Bij snelheden tot 10 km/uur heeft zowel de machinist als de weggebruiker in bepaalde mate de mogelijkheid te reageren. Bij stations rijden treinen vaak al een lagere snelheid. In een aantal gevallen zal een beperking van de treinsnelheid dan ook geen vergaande gevolgen hebben voor het treinverkeer. Bij snelheden hoger dan 140 kilometer per uur mogen geen nieuwe overwegen worden aangelegd. Als gevolg van HSL, Betuweroute en Amsterdam-Utrecht zijn veel bestaande overwegsituaties gesaneerd.

De treinfrequentie bepaalt samen met het aantal kruisingen van motorvoertuigen, voetgangers en fietsers de kans dat een incident zich kan voordoen. De treinintensiteit heeft derhalve een sterke correlatie met de kans op een incident. Een eerste inschatting is dat bij een treinintensiteit van meer dan vijf per uur en per richting, de risico's toenemen. Deze risico's worden dan veroorzaakt door de langere sluitingstijd van de overweg en de zogenaamde tweede-trein situatie.

De botsingskans voor autoverkeer neemt sterk toe tot een grens van 3000 auto's per etmaal⁴. Bij een hogere intensiteit neemt de botsingskans zelfs af. De afscherming van de overweg door wachtende auto's maakt het voor achterop komende auto's onmogelijk direct bij de gesloten overweg te komen. Ook de lagere snelheid bij grote drukte zal een positief effect hebben. Bij meerdere rijstroken in één richting zal de genoemde afvlakking in de botsingskans zich pas bij veel hogere aantallen voordoen. Meer rijstroken betekent meer motorvoertuigen op de overweg per tijdseen-

¹ Globale toets overwegen, Inspectie Verkeer en Waterstaat 2005.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

³ Overwegen in Nederland. Railned-Spoorveiligheid 2001.

⁴ Stott, 1987.

heid. Meerdere rijstroken geven het verkeer op rustige momenten ook meer aanleiding harder te rijden.

De wegverkeersintensiteit wordt als de statistisch meest bepalende factor voor botsingen op overwegen aangemerkt¹. Omdat het risico tegelijkertijd sterk afhankelijk is van het type weggebruiker is nog geen eenduidige maat te geven voor het maximaal te accepteren aantal kruisingen. Tot op heden is een grens van 2500 kruisingen per etmaal (motorvoertuigen, voetgangers en fietsers) gehanteerd. Deze maat kan nog aangepast worden in een latere fase van de uitwerking van de criteria.

Het aantal sporen is van invloed op de kans dat twee treinen korte tijd na elkaar op een overweg aanwezig zijn. Wegverkeer dat niet afwacht totdat de rode lichten geheel gedoofd zijn, kan verrast worden door andere treinen. Het aantal sporen is ook van invloed op de tijd die verkeersdeelnemers nodig hebben om het spoor vrij te maken. Met name voor voetgangers, fietsers en lange voertuigen zal dit een factor zijn om rekening mee te houden. In verband hiermee zijn op de corridors waarop het aantal sporen tot vier verdubbeld is, alle overwegen nu ongelijkvloers.

In de motie-Hofstra c.s. wordt ook het punt van de feitelijke ongevalhistorie van een overweg genoemd. Dit punt dient echter genuanceerd te worden bekeken.

De ongevalhistorie van een overweg zegt iets over de veiligheid ter plaatse, op een bepaald moment. Echter, in de afgelopen jaren is veel gebeurd om de veiligheid op overwegen te verbeteren. Daarnaast zijn er vaak grote veranderingen (geweest) in de intensiteit van het wegverkeer, het gedrag van de weggebruikers en de ruimtelijke inrichting (bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe woonwijken). Het autobezit, in 2004 circa 7 miljoen auto's, neemt nog steeds toe en daarmee ook het gebruik². In de Nota Mobiliteit wordt een groei van het wegverkeer verwacht tot 2020 met ruim 40% ten opzichte van 2000, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet³. Lokaal zal het verkeersbeeld door ruimtelijke ontwikkelingen sterk uiteenlopen.

Naarmate een ongeval langer geleden heeft plaatsgevonden, zegt dit dan ook minder over de huidige veiligheid ter plekke. Bovendien is het aantal ongevallen dat op één specifieke overweg plaatsvindt, klein. Het bepalen van de onveiligheid op individuele overwegen aan de hand van historische gegevens heeft derhalve een zeer beperkte geldigheid in tijd en plaats.

Over de methode voor de bepaling van risiconiveaus van overwegen

De methode heeft als doel om de afwegingen met betrekking tot de (on)veiligheid op bestaande en nieuwe overwegen inzichtelijk te maken en te structureren. Elke beoordeling gaat uit van een waardering. Van belang is uiteraard om helder te maken hoe men tot de waardering van de verschillende criteria en weegfactoren komt. Het hanteren van andere weegfactoren leidt tot andere uitkomsten. Zoals eerder aangegeven is hiernaar door de Inspectie Verkeer en Waterstaat onderzoek gedaan⁴. In bijlage 3 treft u een eerste en voorlopige rapportage daarover aan.

De gepresenteerde methode laat zien wat de best mogelijke inschatting van de criteria is op dit moment. Het onderzoek wordt in samenwerking met ProRail voortgezet. Een groot deel van de gehanteerde inschattingen zal nog beter onderbouwd moeten worden. Toch zal ook een deel van de aannames c.q. inschattingen in een separate discussie (per project of initiatief) tussen de betrokkenen (initiatiefnemer, ProRail, Inspectie Verkeer en Waterstaat) en in de risico-analyses vastgesteld moeten worden.

¹ Stott, 1987.

² Mobiliteit in cijfers 2004, RWS, AVV.

³ Deel III, Kabinetsstandpunt, Hoofdstuk 2, Bladzijde 36.

⁴ Bepaling risiconiveaus op overwegen, Inspectie Verkeer en Waterstaat 2005.

Ik zal de Kamer over de voortgang van de methode informeren als standaard onderdeel van de veiligheidsmonitor: de jaarlijkse trendanalyse.

Procedures

Als een initiatiefnemer een nieuwe gelijkvloerse overweg wil laten aanleggen, kan deze daartoe een verzoek indienen bij de Minister. Daarbij wordt omschreven: de noodzaak van een spoor kruising ter plekke en de onmogelijkheid deze ongelijkvloers te realiseren. Daarnaast dient er een risico-analyse te zijn gemaakt door een gekwalificeerd en door de Inspectie Verkeer en Waterstaat erkend bedrijf.

De beoordeling van verzoeken tot aanpassing van bestaande overwegen gebeurt in eerste instantie door ProRail. In het geval van een impasse kan de betrokken wegbeheerder de Inspectie Verkeer en Waterstaat erbij betrekken. Deze laatste instantie kan de totstandkoming en beoordeling van een risico-analyse begeleiden en adviseert de Minister die op basis daarvan een besluit neemt.

Het staat de Minister vrij om voor de beslissing meer argumenten en informatie te gebruiken dan aangeleverd in de rapportage. De Minister maakt uiteindelijk de politiek-bestuurlijke afweging tussen de verschillende belangen.

Met de risico-analyse en het advies van de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden de veiligheidsaspecten op transparante wijze geadresseerd en in kaart gebracht. Op deze wijze kan de Minister eveneens op transparante wijze verantwoording geven over hoe de veiligheid en de overige aspecten (te weten de gebiedsontwikkeling, de ruimtelijke ordening en de recreatieve aspecten) zijn meegewogen en uiteindelijk tot de uitkomst hebben geleid. Deze afweging gebeurt transparant en navolgbaar en kan door de Kamer worden getoetst.

Programma Verbetering Veiligheid Overwegen

In bijlage 4 treft u het geactualiseerde uitvoeringsprogramma *Verbetering Veiligheid Overwegen* (PVVO) aan¹. Dit document bevat een terugblik op de bereikte resultaten alsmede een planning (op maatregelniveau en inclusief de financiële verantwoording) tot 2010 van nog te ondernemen activiteiten met betrekking tot de overwegveiligheid. Het PVVO is aangepast aan de hand van het geactualiseerde overwegenbeleid uit de tweede kadernota railveiligheid. Het eerste PVVO² is aan de Kamer toegezonden in maart 2002 en bevatte de uitvoering van de motie Van Gijssel³ waarmee werd verzocht om een meerjaren-saneringsprogramma voor gelijkvloerse overwegen. Die motie is de aanleiding geweest voor het grootschalige AKI/AHOB ombouwprogramma dat de uitvoering van het overwegenbeleid de afgelopen jaren zo heeft gedomineerd. De uitvoering en het succes van het overwegenbeleid zijn in de afgelopen jaren met name door dit programma tot stand gebracht. Dit zal in 2006 zijn voltooid.

Ik wil het misverstand bij de Kamer wegnemen dat met ingang van 2006 alle overwegen met AKI's zouden zijn gesloten dan wel verboden. Er zijn AKI's verdwenen maar het overgrote deel van deze spoorwegovergangen is blijven bestaan in de vorm van (mini) AHOB⁴. Van een verbod is nooit sprake geweest, wel van een verbeteringsslag in de beveiliging.

In de periode 2006–2010 zullen geen AKI's meer worden omgebouwd tot (mini)AHOB. Alle AKI's die daarvoor in aanmerking kwamen, zijn voor 1 januari 2006 omgebouwd. Er resteren nog enige tientallen AKI's. Deze zijn óf niet in beheer bij ProRail (maar bij Havenschappen, Museum-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Tweede Kamer 2001–2002, 26 699, nr. 4.

³ Tweede Kamer 1997–1998, 25 600 XII, nr. 10.

⁴ De tabel op bladzijde 19 van het bijgevoegde PVVO geeft aan dat er vanaf januari 2001 tot mei 2005 548 AKI's zijn verdwenen en er 475 (mini) AHOB's zijn bij gekomen.

stichtingen etc.) óf kunnen vanwege ruimtelijke omstandigheden niet worden omgebouwd. Een aantal AKI's zal in 2006 worden opgeheven omdat er dan alternatieven gereed zijn (tunnels).

In het geactualiseerde PVVO wordt tevens aangegeven welke nieuwe (innovatieve) concepten zijn ontwikkeld en kunnen worden toegepast bij het bereiken van de overwegveiligheid. Zo wordt medio 2006 een proef geëvalueerd met een nieuw type beveiliging namelijk de ADOB-NC (automatische dubbele overwegbomen nieuw concept). Deze beveiliging kenmerkt zich door het toepassen van een detectiesysteem voor de aanwezigheid op de overweg en biedt dan een ontruimingsmogelijkheid.

Over de rol van ProRail bij de uitvoering van het overwegenbeleid

De Kamer heeft bij meerdere gelegenheden vragen gesteld en klachten geuit over de uitvoering door ProRail van het geactualiseerde overwegenbeleid. Daarom wil ik op dit punt nog nader ingaan.

Saneringsvoorstellen voor overwegsituaties kunnen en worden nooit eenzijdig door ProRail opgelegd aan de wegbeheerders (rijk, provincie, gemeenten, waterschappen) maar zijn altijd het resultaat van overleg tussen deze betrokken beheerders. Vaak is ProRail op initiatief van wegbeheerders betrokken bij (langjarige) plannen voor herinrichting van een bepaald gebied waarbij ook de overwegsituaties in beschouwing worden genomen.

Wat de reden van de voorgenomen sluiting ook moge zijn, altijd vindt vanaf de eerste gedachtevorming tot het besluit overleg plaats tussen ProRail en de wegbeheerder (meestal de gemeente). Daarbij wordt op lokaal ambtelijk en op lokaal politiek niveau in een vaak jaren durend proces bekeken hoe alle belangen van vervoerders-, ProRail-, gemeente en burgers zo goed mogelijk in de planvorming kunnen worden meegenomen. Dat levert meestal een flink aantal varianten op waarvan er uiteindelijk één, na een overleg-, inspraak- en besluitvormingsproces, door de gemeente wordt gekozen. De gemeente (wegheerder) is namelijk de (enige) partij die in het kader van de Wegenverkeerswet 1994 een onttrekkingsprocedure kan starten om de (over)weg aan de wegenlegger te kunnen onttrekken. Deze procedure heeft de bekende inspraak-, bezwaar- en beroepsmogelijkheden voor burgers en belangengroeperingen, tot uiteindelijk de Raad van State.

Een investeringsvoorstel ten behoeve van een bijdrage vanuit het PVVO wordt pas door ProRail ingediend en door de minister van V&W akkoord bevonden als de overeenkomst tussen ProRail en de gemeente is getekend en onttrekkingsprocedure volledig is doorlopen. Dat is de basis om feitelijk de uitvoering van zo'n project te kunnen plannen. Ook is de gemeente de instantie die een bouwvergunning moet verlenen en in dat kader allerlei mogelijkheden heeft eventueel ongewenste activiteiten van derden te verhinderen. Kortom, de spil in de planvorming is de wegbeheerder meestal zijnde de gemeente waarin de overweg en het alternatief zijn gelegen.

De gemeente is ook voor de belangenorganisaties (omwonenden, fietsers, ruiters, wandelaars) gedurende het gehele traject het aanspreekpunt en is dat ook wettelijk verplicht, in het kader van de te doorlopen procedures. ProRail is, bij afzonderlijke overwegprojecten, geen aparte overlegpartner van de belangenorganisaties. ProRail voert wel op landelijk niveau overleg met de belangenorganisaties over de hoofdlijnen van de uitvoering van het overwegenbeleid. Zo is er bijvoorbeeld de afspraak dat ProRail voorgenomen wijzigingen dan wel sluitingen van particuliere

overpaden waar geen rechthebbenden zijn, meldt aan de Stichting Lange Afstand Wandelen (LAW). Hoewel het hier geen openbare overwegen betreft, kan hierover op deze wijze tijdig overleg plaatsvinden en eventueel een procedure tegen voorgenomen sluiting worden aangespannen.

ProRail heeft de verantwoordelijkheid om de gemeenten of andere initiatiefnemers juist en volledig te informeren over het overwegenbeleid en de mogelijkheden voor maatwerk en proportionaliteit in de uitvoering. Ik heb ProRail opdracht gegeven om in het overleg met de wegbeheerders en de belangengroeperingen te handelen met een expliciet constructieve en creatieve inbreng en maximale transparantie. Dit is van belang voor de gemeenten zodat deze hun verantwoordelijkheid voor een goede inhoud van de besluitvormingsprocedures kunnen nemen.

Aansluitend op het geactualiseerde overwegenbeleid zal er ook communicatie worden opgezet gericht op wegbeheerders, belangenorganisaties en andere betrokkenen.

Voorop staat voor mij dat de door ons allen wenselijk geachte overwegveiligheid langs meerdere wegen kan worden bereikt. Een absoluut veilige overweg bestaat niet. Iedere overweg is in principe een gevaarpunt en bergt een botsingskans in zich. Waar het om gaat, is de risico's te beheersen. Als op de korte termijn het opheffen van een risicovolle overweg op grote bezwaren stuit, dan voert de weg van de risico-beheersing naar verbeterde beveiliging en eventueel selectieve sluiting tot het moment van de langere termijn is bereikt en een alternatieve kruising van weg en rail is gerealiseerd.

Cijfermateriaal

Voor de cijfermatige informatie die door de Kamer is gevraagd verwijs ik u naar de bijlage van deze brief¹.

Tenslotte

In het geactualiseerde overwegenbeleid zijn openingen geboden voor maatwerk en proportionaliteit. De uitwerking van de motie-Hofstra c.s. leidt ertoe dat in het geactualiseerde overwegenbeleid de risico-analyse als instrument zwaarder en als standaard zal worden ingezet. Voorheen werd de risico-analyse meer incidenteel gebruikt. De criteria worden op navolgbare wijze verder uitgewerkt en ingevuld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.