

Vergaderjaar 2019–2020

**30 373**

## **Vervoer gevaarlijke stoffen**

**Nr. 71**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juli 2020

Hierbij bied ik uw Kamer het verslag Basisnet aan over de werking van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water in 2019 (Bijlage I)<sup>1</sup>. Voor het beheersen van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water hanteren we in Nederland, net als in allerlei domeinen, zoals chemische bedrijven, tankstations en buisleidingen, één veiligheidsnorm: er mogen zich geen kwetsbare objecten, zoals woningen, bevinden binnen de plaatsgebonden risico (PR)  $10^{-6}$  contour. Voor het spoor houdt dit in dat er op grond van de basisnet-regelgeving geen woningen mogen staan op plaatsen waar het risico op overlijden als gevolg van een ongeval met een goederentrein met gevaarlijke stoffen, groter is dan één op de miljoen per jaar. Aan deze wettelijke veiligheidsnorm, die we het basisbeschermingsniveau noemen, wordt in heel Nederland langs de Basisnetroutes weg, spoor en water voldaan, ook op de locaties waar de risicoplafonds in 2019 zijn overschreden.

Voor het Basisnet weg en water geldt dat het vervoer in 2019 binnen de risicoplafonds is gebleven. Voor het Basisnet spoor geldt dat de overschrijding van de risicoplafonds in 2019 in aantal en mate zijn toegenomen. De overschrijding van een risicoplafond is overigens niet hetzelfde als een overschrijding van het hierboven genoemde basisbeschermingsniveau<sup>2</sup>. Met het oog op de geconstateerde overschrijding beschrijft het verslag ook welke maatregelen zijn genomen naar aanleiding van de in de voorgaande jaren geconstateerde overschrijdingen van de risicoplafonds. Met het verslag voldoe ik tevens aan mijn

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>2</sup> In de Regeling Basisnet wordt een PR-plafond omschreven als een plaats gebonden 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. Hiervan is ook in 2019 geen sprake.

toezegging<sup>3</sup> aan uw Kamer om te onderzoeken of de risicoplafonds op het traject Dordrecht-Oudenbosch-Roosendaal worden overschreden, wat niet het geval is.

Ook het vervoer van gevaarlijke stoffen is onderdeel van de permanente zoektocht om de externe negatieve effecten op de leefomgeving van economische ontwikkelingen zo klein mogelijk te houden dan wel te voorkomen. Het is daarbij belangrijk te beseffen dat het beperken van dit soort vervoer over een bepaalde route of via een bepaalde modaliteit, tot een toename van externe effecten op een andere plek leidt als gevolg van de gekozen andere route of modaliteit (het zogeheten waterbedeffect). Daarnaast kunnen beperkingen, zoals de aanleg van nieuwe infrastructuur (derde spoor) of laag water door grote droogte, impact hebben op jaarlijkse vervoerstromen met als gevolg ongeplande overschrijding van risicoplafonds. Gegeven de bovenstaande inzichten en de verwachte toename van het goederenvervoer van gevaarlijke stoffen over spoor, water en weg in de komende jaren en de behoefte om binnenstedelijk te kunnen bouwen, werk ik samen met alle betrokken partijen aan de ambitie om de veiligheid van het vervoer zelf permanent te verbeteren en de externe negatieve effecten op de (bebouwde) omgeving waar mogelijk te beperken of te voorkomen. Zoals ik op 11 juni 2019 aan uw Kamer heb gemeld<sup>4</sup>, is dit een gezamenlijke zoektocht naar een robuust Basisnet.

In deze brief ga ik eerst in op de inhoud van het Verslag Basisnet 2019 en informeer ik u tevens over de succesvolle uitvoering van het convenant over het veilig samenstellen van treinen met brandbare gassen (het convenant warme-BLEVE<sup>5</sup>-vrij rijden). Voorts breng ik u op de hoogte van de voortgang van de aankoop van woningen die zich, met de inwerking-treding van het Basisnet, binnen de plaatsgebonden risico (PR)  $10^{-6}$  contour bevinden.

Daarna informeer ik u over een tweetal ingezette maatregelen om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen te verbeteren. Daarbij ga ik in het bijzonder in op de ontwikkelingen met betrekking tot de MKBA modal shift Chemelot (het vervoer van LPG over het spoor op de Brabantroute verplaatsen naar vervoer per water of door buisleidingen) dat ten doel heeft de overschrijding van risicoplafonds, met name op de Brabantroute, tegen te gaan.

Tot slot zal ik verslag doen van de activiteiten die, in het kader van het programma Robuust Basisnet, in gang zijn gezet en die moeten leiden tot structurele oplossingen voor de huidige en voorziene knelpunten als het gaat om het vervoer van gevaarlijke stoffen.

## **Verslag Basisnet 2019 en resultaten maatregelen risicoplafonds**

### *Basisnet weg en water, geen overschrijdingen risicoplafonds*

Voor het Basisnet weg en water geldt dat het vervoer in 2019 binnen de risicoplafonds is gebleven. In 2018 was sprake van een kleine overschrijding van het Basisnet weg op één wegvak op de A76 tussen

<sup>3</sup> Toezegging 13339, gedaan op 4 maart 2020 tijdens het AO Spoor, spoorveiligheid en ERTMS (Kamerstuk 29 984, nr. 892)

<sup>4</sup> Kamerstuk 30 373, nr. 70

<sup>5</sup> Een warme BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) kan, bij het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, ontstaan als een externe brand (ontstaan door het lek raken van een wagen met zeer brandbare vloeistof, gevolgd door ontsteking) een in de directe nabijheid van die brand aanwezige tank gevuld met brandbaar gas aanstraalt, waardoor de druk in die tank oploopt en tegelijkertijd het materiaal van de tank verzwakt. De combinatie van die twee verschijnselen kan ervoor zorgen door dat de tank met brandbaar gas (na verloop van tijd) bezwijkt. Het vrijkomende tot vloeistof verdicht gas kan expanderen en verbranden als een grote vuurbal.

Heerlen en de grens met Duitsland. Op basis van tellingen van het vervoer van gevaarlijke stoffen in 2019 op aangrenzende wegvakken op de A76 en A79 zijn geen overschrijdingen geconstateerd. Geconcludeerd kan worden dat de overschrijding op de A76 in 2018 een incidenteel karakter had.

#### *Basisnet spoor, overschrijdingen risicoplafonds*

Voor Basisnet spoor geldt dat de overschrijdingen van de risicoplafonds in 2019 ten opzichte van 2018 in aantal en mate zijn toegenomen. Zoals blijkt uit de analyse<sup>6</sup> van ProRail over de omvang en de samenstelling van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Betuweroute, Brabantroute en Bentheimroute in 2019 (Bijlage II)<sup>7</sup>, is dit het gevolg van twee ontwikkelingen. De omvang van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen is met 9% toegenomen. Daarnaast is het aantal dagen dat er capaciteitsbeperkingen golden op de Betuweroute, als gevolg van de aanleg van het derde spoor in Duitsland, met 50% gegroeid. Daardoor moesten goederentreinen in 2019 vaker dan in 2018 gebruik maken van de grensovergangen bij Venlo en Bentheim. Deze overschrijdingen zijn mede aanleiding om te werken aan een robuust Basisnet.

#### *Resultaten «warme-BLEVE» convenant*

Het Verslag Basisnet 2019 bevat als bijlage het Verslag over de uitvoering en werking van het convenant «Warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen» in 2019. Dit convenant is op 14 mei 2012 gesloten met verladers, terminal-operators, spoorgoederenvervoerders en ProRail en heeft als doel het voorkomen van een warme BLEVE. 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. Van de 5192 treinen die brandbare gassen vervoerden op het gemengde net, is 99% warme-BLEVE-vrij samengesteld. Ik ben blij om te constateren dat dit hoge percentage nu voor het vierde achtereenvolgende jaar is gerealiseerd. Daarmee is het convenant zeer succesvol. Het draagt daarmee bij aan het continue verkleinen van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

#### *Aankoop van woningen binnen de plaatsgebonden risico (PR) 10<sup>-6</sup> contour*

In 2015 is, bij de inwerkingtreding van het Basisnet, vastgesteld dat een aantal woningen binnen de plaatsgebonden risico (PR) 10<sup>-6</sup> contour liggen. In het kader van het realiseren van een basisbeschermingsniveau rondom het Basisnet is in 2015 ook een aankoopregeling van kracht geworden. De stand van zaken eind 2019 is dat inmiddels 16 van de 20 woningen zijn aangekocht. In het voorjaar van dit jaar is de uitvoering en toekomstbestendigheid van de Beleidsregel «aankoop woningen» met ProRail en Rijkswaterstaat besproken. De conclusie is dat er geen aanleiding is om de Beleidsregel te wijzigen of, qua uitvoering, elders onder te brengen. De aankoopregeling is ook in de toekomst van belang als er, als gevolg van door het Rijk geïnitieerde infrastructurele ontwikkelingen, woningen binnen de plaatsgebonden risico (PR) 10<sup>-6</sup> contour komen te liggen. De invoering van de Omgevingswet heeft, op een aantal verwijzingen na, geen invloed op de inhoud van de Beleidsregel. De verwachting is dat ook de laatste vier woningen (in 2020) zullen worden aangekocht zodat overal rond het Basisnet het basisbeschermingsniveau is gerealiseerd.

<sup>6</sup> Analyse Basisnet 2019 omleidingsroutes Betuweroute, ProRail, 11 mei 2020.

<sup>7</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

Modal shift is een onderdeel van mijn aanpak om de overschrijdingen van de risicoplafonds terug te dringen. In voorgaande brieven heb ik uw Kamer geïnformeerd over de MKBA Chemelot<sup>8</sup> en het vervolg hiervan<sup>9</sup>. De studie naar de maatschappelijke kosten en baten (MKBA) uit 2019 gaf aan dat een modal shift van het vervoer van LPG van spoor naar binnenvaart en vooral buisleidingen sterk kan bijdragen aan het terugdringen van de risico's op de Brabantroute. Het vervolg op de MKBA is in 2019 gestart vanuit de Chemelot-bedrijven zelf en beoogt te komen tot een gezamenlijke aanpak voor het verder onderzoeken van de mogelijkheden voor een nieuwe buisleiding. Dit moet ondersteund worden door de chemische industrie en de betrokken regionale en nationale overheden. Vanaf einde 2019 zijn hiervoor op ambtelijk niveau ook gesprekken gevoerd tussen IenW, EZK en BZK over de infrastructurele en ruimtelijke aspecten van modal shift en de relatie met de opgave uit de implementatie van het Klimaatakkoord. Specifiek voor het cluster Chemelot heeft mijn collega van EZK in antwoord op Kamervragen aangegeven in gesprek te gaan met de betrokken partijen.

Het vervolgetraject heeft geleid tot een manifest waarin is opgeroepen tot het instellen van een Adviescommissie Buisleidingen Chemelot. Tijdens het Bestuurlijk Overleg voor de Leefomgeving van 15 juni jl. is besloten een commissie in te stellen met de volgende taken:

- Het begeleiden van een haalbaarheidsonderzoek naar de voordelen, nadelen, kosten en risico's van buisleidingen-opties;
- Het verkennen van draagvlak bij alle betrokken partijen, resulterend in een breed gedragen onderzoek, dat concrete en uitvoeringsgerichte aanknopingspunten bevat; en
- Het zoeken van meekoppelkansen met aanpalende infrastructuurtrajecten en inbedding in (middel)langetermijnperspectieven.

Ik zal u voor het einde van dit jaar informeren over het vervolg.

#### *Stimuleren Betuweroute*

Wat betreft het stimuleren van het gebruik van de Betuweroute, als onderdeel van mijn aanpak om de overschrijdingen van de risicoplafonds (in het bijzonder op de Brabantroute en de Bentheimroute) terug te dringen, is in workshops met de sector in 2019 naar voren gekomen dat enkel een prijsprikkel niet voldoende is zolang op toeleidende routes van en naar de Betuweroute de beschikbare capaciteit tekortschiet. Daarbij weegt mee dat de komende jaren nog veel beperkingen in de capaciteit via de Betuweroute zullen optreden als gevolg van de bouwwerkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland. Er is voor de routes Kijfhoek-Bentheim en Sloe-Bentheim via de Betuweroute vastgesteld dat de treinpaden op deze routes verbeterd kunnen worden en beter kunnen worden afgestemd op de treinpaden over de Betuweroute. Hierdoor wordt het gebruik van de Betuweroute aantrekkelijker. Afhankelijk van het effect van deze maatregel, zal nog gekeken worden of een aanvullende prijsprikkel van nut kan zijn. Daarnaast wordt specifiek voor het vervoer van gevaarlijke stoffen nog bezien hoe vervoerders, die bijvoorbeeld niet kunnen beschikken over geschikt materieel, in financiële zin gefaciliteerd kunnen worden om alsnog van de Betuweroute gebruik te maken.

<sup>8</sup> Kamerstuk 30 373, nr. 70

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 241

## Robuust Basisnet

Conform mijn toezegging in de brief over het Verslag Basisnet 2018<sup>10</sup> heb ik het afgelopen jaar gebruikt om met betrokken partijen (gemeenten, provincies, vervoerders, verladers etc.) te komen tot een gedragen beeld van de oplossingsrichtingen voor een robuust Basisnet. Dat proces begon met het organiseren van zes regionale sessies in de tweede helft van 2019 waar is gesproken over de vraag hoe de veiligheid van het vervoer en de leefbaarheid voor mensen die wonen en werken nabij de infrastructuur verder kan worden verbeterd, rekening houdend met de verwachte ontwikkelingen van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de gemeentelijke bouwopgaven.

De uitkomsten van zes regiosessies zijn vastgelegd in een eindverslag<sup>11</sup> dat voor uw informatie is bijgevoegd (Bijlage III)<sup>12</sup>. Uit het verslag en de bespreking daarvan in de expertgroep Basisnet, de stuurgroep Basisnet en bij het Platform voor Veiligheid rond het Spoor is gebleken dat er een gedragen beeld is van de geïnventariseerde oplossingsrichtingen voor een robuust Basisnet. Daarbij zijn drie gezamenlijke uitgangspunten geformuleerd die kunnen worden samengevat als een gedragen wens om aan realistische, betaalbare oplossingen te werken vanuit een gezamenlijke toekomstvisie, waarbij vooral ook aandacht moet zijn voor samenwerking en een integrale benadering. Tegelijkertijd is in de gesprekken door de gemeenten naar voren gebracht dat de puzzel die gelegd moet worden, veelomvattender is omdat meer aspecten in ogenschouw moeten worden genomen dan uitsluitend de randvoorwaarden veilig vervoer en veilig gebruik van de ruimte rond de wegen, spoorwegen en binnenwateren van het Basisnet. Zo zijn in de Woondeals en het Toekomstbeeld OV 2040 plannen gemaakt voor meer woningen rondom ov-knooppunten. Ook andere omgevingsaspecten als geluid en trillingen moeten daarom worden betrokken in het proces. Dit maakt de puzzel die gelegd moet worden complexer, zoals mij ook is gebleken tijdens verschillende werkbezoeken aan Oost- en Zuid-Nederland. Om tot een toekomstbestendig robuust Basisnet te komen is het noodzakelijk om een goed beeld te hebben van de verwachte toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen en het geplande ruimtegebruik rondom het Basisnet. Eén van de oorzaken van de overschrijding van de risicoplafonds bij het Basisnet spoor is dat bij het vaststellen daarvan in 2015, gebruik is gemaakt van vervoersprognoses en vervoersinzichten uit 2007. Alleen met accurate prognoses kunnen toekomstige situaties worden voorkomen die mogelijk leiden tot een vermindering van veiligheid. Momenteel worden de vervoers- en RO-prognoses uitgewerkt. Deze zullen gecombineerd worden met de meest actuele risico-inschattingen zoals die bij het RIVM bekend zijn. De uitkomsten van deze berekeningen, die van wezenlijk belang zijn voor de activiteiten en maatregelen die moeten leiden tot een robuust Basisnet, zullen in het najaar aan uw Kamer worden aangeboden.

### *Prognoses vervoer gevaarlijke stoffen in relatie tot het Basisnet*

Wat betreft de verwachte ontwikkelingen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor maak ik gebruik van de in 2018 opgestelde prognoses voor 2028. Volgens de Basisnetregelgeving moeten elke 5 jaar voor spoor en weg en elke 10 jaar voor water nieuwe prognoses (voor 10 jaar later) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen worden gemaakt. Daarnaast is aan uw Kamer toegezegd<sup>13</sup> om specifiek voor spoor ook tussentijds nieuwe prognoses op te stellen (in feite dus elke 2,5 jaar). In

<sup>10</sup> Kamerstuk 30 373, nr. 70

<sup>11</sup> Basisnet spoor in balans, Royal Haskoning DHV, 17 december 2019

<sup>12</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>13</sup> Kamerstuk 30 373, nr. 66

2020 zouden daarom weer nieuwe prognoses voor 2030 voor weg en spoor moeten worden gemaakt. Voor water zouden in 2025 weer nieuwe prognoses voor 2035 moeten worden gemaakt. De meerwaarde van al deze nieuwe prognoses op verschillende momenten is op dit moment gering gezien het verandertraject dat ik met het programma Robuust Basisnet in gang heb gezet. Als «modal shift» een (deel)oplossing is voor de overschrijdingen van de risicoplafonds dan is het gewenst dat voor alle modaliteiten op hetzelfde moment vergelijkbare prognoses voor het vervoer van gevaarlijke stoffen worden gemaakt. Daarom wil ik in 2023 nieuwe vervoersprognoses maken voor weg, water en spoor. Dit is een goed moment omdat dan naar verwachting meer duidelijk zal zijn over hoe de energietransitie doorwerkt op het vervoer van gevaarlijke stoffen door Nederland. Er zijn immers indicaties dat de energietransitie in Duitsland, van kolen naar gas, gevolgen heeft voor het vervoer van gevaarlijke gassen over het spoor in Nederland. Door in 2023 voor alle modaliteiten nieuwe vervoersprognoses te maken tot aan 2033 zullen we beter in staat zijn om maatregelen vooraf te treffen. Voorkomen moet worden dat we als gevolg van inaccurate vervoersprognoses het Basisnet niet-robuust en niet-toekomstbestendig maken. In het licht van de wettelijke bepalingen betekent dit dat de prognose vervoer gevaarlijke stoffen over de weg enkele jaren naar achter wordt geschoven en dat de prognose vervoer gevaarlijke stoffen over water enkele jaren naar voren wordt gehaald. Bij het Basisnet weg zijn de afgelopen jaren amper overschrijdingen van de risicoplafonds geweest, dus wordt weinig effect verwacht van deze verschuiving.

#### *Prognoses ruimtelijke (bouw)activiteiten rondom het Basisnet*

De veiligheid rondom het Basisnet (weg, water en spoor) wordt niet alleen bepaald door de vervoersactiviteiten op het net maar ook door de ruimtelijke inrichting langs het net. Hoe groter de afstand van woningen, gebouwen tot de infrastructuur, hoe veiliger de bewoners van die woningen en de gebruikers van die gebouwen. Evenwel is er ook de wens om dicht bij vervoersknooppunten, bijvoorbeeld stations, te bouwen. Om een duidelijk beeld te krijgen van de ruimtelijke plannen tot 2028, in de nabijheid van het Basisnet spoor, worden momenteel door 131 gemeenten die plannen in beeld gebracht. Pas als deze ruimtelijke ordeningsinventarisatie klaar is kan een goede prognose worden gemaakt van de dreigende overschrijdingen (in 2028) van de risicoplafonds als gevolg van die plannen en de verwachte toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op basis van die geprognosticeerde overschrijdingen in 2028 kunnen dan nu al maatregelen worden genomen om die overschrijdingen zoveel als mogelijk te voorkomen. Daarbij kan ook de wijze van bouwen zelf bijdragen aan het oplossen van specifieke vraagstukken van wonen naast de infrastructuur in termen van risico, geluid of trillingen.

De genoemde ruimtelijke ordeningsinventarisatie heeft, als gevolg van de COVID-19 pandemie, vertraging opgelopen. Ik verwacht dat deze inventarisatie in de loop van de zomer klaar is. Dit najaar kunnen de hierboven genoemde berekeningen worden afgerond en dan zal de volgende fase worden ingezet gericht op het vaststellen van nieuwe risicoplafonds.

#### *Maatregelen om overschrijdingen van de risicoplafonds tegen te gaan*

Zoals hierboven aangegeven kwam uit de gesprekken met stakeholders nadrukkelijk naar voren dat er op diverse plekken langs het Basisnet spoor meer speelt dan alleen maar vragen over de veiligheid: de puzzel is complexer. Bij de inwerkingtreding van het Basisnet (spoor, weg en water) in 2015 was de verwachting dat daarmee een stevig evenwicht was

gecreëerd tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen aan de ene kant en een veilige en gezonde leefomgeving rondom dit vervoersnetwerk aan de andere kant. De jaarverslagen Basisnet die aan uw Kamer jaarlijks worden aangeboden laten zien dat deze verwachting voor het Basisnet weg en water is waargemaakt. Voor het Basisnet spoor is dat evenwicht minder robuust gebleken.

Om dit evenwicht te herstellen en toekomstbestendig te maken ben ik begin dit jaar gestart met het programma Robuust Basisnet. Op basis van het gezamenlijke beeld dat met de stakeholders is geschetst<sup>14</sup> wil ik de komende maanden gebruiken om samen met hen te komen tot praktische handvatten voor een robuust Basisnet. Daarbij zal de vraag aan de orde zijn welke maatregelen op de korte, middellange en lange termijn er zorg voor kunnen dragen dat het gewenste evenwicht ook robuust is. Allereerst zal ik in de komende tijd gesprekken met gemeenten en regio's voeren, in het bijzonder daar waar de Basisnet-complexiteit zich relatief sterk manifesteert, met de bedoeling om voor deze specifieke locaties te komen tot concrete en integrale oplossingen. Verder wil ik fundamenteel kijken naar de mogelijkheden om het huidige sturend en handhavend vermogen op het vervoer van gevaarlijke stoffen te vergroten, zodat we toekomstgericht en toekomstbestendig de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen kunnen beheersen. Andere maatregelen waaraan gedacht kan worden zijn onder andere «modal shift», infrastructurele aanpassingen zowel met betrekking tot het vervoer als het bouwen en vrijwillige afspraken om de vervoersstromen te sturen. De praktische verkenning van de verschillende maatregelen wil ik, tezamen met de hierboven genoemde uitkomsten van de robuuste prognoses, aan uw Kamer aanbieden.

### **Tot slot**

Het beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, spoor en water) is erop gericht om de risico's van dat vervoer te verminderen en te voorkomen, zodat het bijdraagt aan een veilige en gezonde leefomgeving. De verslagen over het Basisnet, die jaarlijks aan uw Kamer worden aangeboden, laten evenwel zien dat de risicoplafonds bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en het water niet en bij het spoor wel worden overschreden. Dat komt mede doordat bij het ontwerp van het Basisnet voor het spoor de toenmalige vervoersverwachtingen niet zijn uitgekomen waardoor op sommige plekken het beoogde evenwicht tussen vervoer, ruimtelijke ordening en veiligheid uit balans is geraakt. Om deze knelpunten op te lossen en tevens goed voorbereid te zijn op toekomstige ontwikkelingen, zoals de energietransitie, is een structurele herziening van het Basisnet nodig.

Daarom zet ik in op de verdere ontwikkeling van een betrouwbaar en toekomstbestendig Basisnet. Ik voer de regie om samen met betrokken partijen te komen tot robuuste praktische oplossingen voor de geconstateerde overschrijdingen van de risicoplafonds en er tevens zorg voor dragen dat aan de wettelijke veiligheidsnormen wordt voldaan. Het gewenste robuuste Basisnet faciliteert het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen over het Basisnet en bewaakt de leefbaarheid, in termen van gezondheid en veiligheid, langs het Basisnet. Ik zal uw Kamer informeren over de voortgang van deze ingezette koers.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-Van der Meer

---

<sup>14</sup> Basisnet spoor in balans, Royal Haskoning DHV, 17 december 2019; bijlage III bij deze brief