



Aan

Minister

nota

Kamerbrief Basisnet en Robuust Basisnet

TER BESLISSING

Datum

19 juni 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/160607

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir Omgevingsveiligheid &
Milieurisico's
Cluster B

Kenmerk

IENW/BSK-2024/160607

Beslistermijn

26 juni 2024

Bijlage(n)

3

Aanleiding

Met deze Kamerbrief wordt een toezegging van de staatssecretaris nagekomen, waarbij voor het innemen van een nieuw beleidsstandpunt naar het inkomend kabinet wordt verwezen. In de laatste Staf waar de staatssecretaris nog aanwezig was, is de hoofdlijn van de Kamerbrief mondeling met haar besproken.

In een Kamerdebat (van 7 februari jl) heeft de staatssecretaris aangegeven nog voor het zomerreces een aantal opties voor de verantwoordelijkheidsverdeling te schetsen voor de veiligheid rond transportroutes van gevaarlijke stoffen. Dit om aan het zorgpunt tegemoet te komen dat bij een onverhoopt incident (spoor-ongeval) alleen naar de gemeente zou worden gekeken.¹

In deze brief wordt aangegeven welke opties daarvoor het afgelopen half jaar zijn onderzocht en besproken met de decentrale overheden, de infrastructuurbeheerders en het bedrijfsleven. De conclusie is dat het Rijk verantwoordelijk is voor een veilige infrastructuur, voor de veiligheidseisen aan de vervoersmiddelen en voor het toezicht daarop. Dat het verladers (die vervoerders contracteren) en vervoerders in principe vrij staat om te kiezen voor de modaliteit en de route die hen het beste past. Zij zijn verantwoordelijk voor het nakomen van de veiligheidseisen en het veilig transporteren. Decentrale overheden hebben op grond van de Omgevingswet de plicht zorg te dragen voor een veilige leefomgeving.

Alle betrokken partijen zullen moeten samenwerken om het vervoer en de omgeving veilig te houden. De opties daarvoor zijn: (1) een robuust basisnet (het basisnet is het wettelijk stelsel voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor, weg en water), waarin gezamenlijk wordt verkend welke opties er zijn om de veiligheid te vergroten op basis van een integrale verkenning en besluitvormingsproces of (2) zoals in de rest van de Europese Unie, geen basisnet maar volledig uitgaan van de Europese veiligheidseisen die aan het vervoer worden gesteld. Voor het vervolgesprek daarover met de Kamer wordt in de brief naar uw opvolger verwezen.

Met de brief wordt ook de jaarlijkse rapportage met de realisatiecijfers van het huidige basisnet toegestuurd. Net als andere jaren worden de gerealiseerde

¹ De Kamer heeft op 17 juni aangegeven om voor 1 juli 2024 de monitoringsgegevens over 2023 naar de Kamer te sturen.

risicocontouren vergeleken met de plafonds die in de Regeling Basisnet zijn vastgelegd. Er zijn sinds de invoering van het basisnet structureel overschrijdingen van de risicoplafonds, met name langs het spoor. Ook het afgelopen jaar was dat het geval. Dit betekent niet dat de basisveiligheidsnorm wordt overschreden.

Onze referentie
IENW/BSK-2024/160607

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir Omgevingsveiligheid &
Milieurisico's
Cluster E

Geadviseerd besluit

Indien u akkoord bent met de inhoud van de brief wordt u verzocht deze te ondertekenen en door te geleiden naar de Tweede Kamer.

Krachtenveld

Deze brief is afgestemd met DGMO en BZK, RWS en ProRail. EZK is ambtelijk geïnformeerd.

Er vindt nauw overleg plaats met de decentrale overheden over de beoogde wijzigingen. BZK, IenW/DGMO en IenW/DGMI voeren intensief overleg met decentrale experts en decentrale bestuurders (in de zg expertgroep en stuurgroep Basisnet) om hen mee te nemen in de noodzakelijke veranderingen.

Een deel van de decentrale overheden heeft moeite met het accepteren van de uitkomsten van de evaluatie (2023) van het basisnet. In de evaluatie wordt geconcludeerd dat het huidige basisnet niet werkt, en de risicoplafonds niet handhaafbaar zijn. Ze houden vast aan de wens/eis dat het Rijk het vervoer van gevaarlijke stoffen beperkt door middel van wettelijke maatregelen. Dit heeft naar onze beleving vooral te maken met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en het feit dat steden langs de spoorroute wel de lasten ervan ervaren (zoals geluid- en trillingsoverlast, gevoel van onveiligheid), maar niet de voordelen. Ze hebben bovendien weinig tot geen invloed op de bron (het vervoer), maar zijn wel verantwoordelijk voor (de afwegingen m.b.t.) de veilige inrichting van de lokale leefomgeving.

Er is behoefte aan een Rijksvisie op de door hen ervaren tegenstelling tussen de vraag vanuit het Rijk om woningen te bouwen nabij OV-knooppunten en de inzet op het vervoer van gevaarlijke stoffen die via het spoor ook door de woonkernen gaat. Via met name de Toekomstvisie Spoorgoederenvervoer en de Nota Ruimte wordt hieraan gewerkt.

Toelichting

Politieke context

In deze brief geeft u binnen de kaders die eerder zijn gedeeld met de Tweede Kamer en die middels een motie zijn geaccepteerd, een nadere invulling van het robuuste basisnet en de verantwoordelijkheidsverdeling. U legt twee opties neer en neemt in deze brief geen politiek besluit over de invulling van het basisnet.

Financiële/juridische overwegingen

Momenteel wordt het Robuuste Basisnet ter voorbereiding op een definitief besluit uitgewerkt in nieuwe regelgeving die eind 2024 naar de Tweede Kamer kan worden gezonden.

Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij

Zie brief

Het huidige basisnet werkt niet en het gevolg daarvan is dat steden ruimtelijke ontwikkelingen starten op basis van verkeerde uitgangspunten over het transport van gevaarlijke goederen en van risicoberekeningen. Het betreft veelal onderschattingen. Het Robuuste Basisnet beoogt de besluitvorming op basis van verkeerde uitgangspunten te beperken en meer inzicht te geven in mogelijke scenario's.

Onze referentie
IENW/BSK-2024/160607
Opgesteld door
Bestuurskern
Dir Omgevingsveiligheid &
Milieurisico's
Cluster B

Daarmee wordt een systeem gebaseerd op schijnzekerheden vervangen door een systeem waarmee onzekerheden in beeld worden gebracht en gemanaged kunnen worden.

Communicatie

Er wordt in gezamenlijkheid DGMI/DGMO een communicatietraject uitgewerkt rond het robuuste basisnet en spoorveiligheid. Hierbij wordt nauw samengewerkt met het team van het derde spoor in Duitsland en het team dat werkt aan de Toekomstvisie spoorgoederenvervoer.

Voorgaande ontwikkelingen en alternatieven

In januari 2023 heeft de Kamer voltallig voor een motie gestemd van de leden Minhas (VVD), Van Ginneken (D66) en Geurts (CDA) waarin wordt opgeroepen tot het omvormen van het huidige basisnet langs de lijnen van het Robuuste Basisnet.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief Jaarverslag Basisnet 2022	De Kamerbrief geeft de belangrijkste punten weer van de monitoringsresultaten van het Basisnet. Het gaat in op de uitkomsten van de evaluatie van het Basisnet en het geeft een nadere invulling weer van het robuuste basisnet.
2	Verkenning vervoer gevaarlijke stoffen 2023-2033 (Ecorys)	Prognoses vervoer gevaarlijke stoffen over spoor, weg, water 2023-2033
3	Handreiking voor veilige stad en spoor (POSAD)	Toegankelijk inspiratiedocument waarin de belangrijkste spoorse veiligheidsmaatregelen en opties voor een veilige inrichting van de omgeving beschreven staan