

Van: Frank Menger

Onderwerp: Verantwoording GS aan PS in zake spoorgoederenvervoer en modal shift

Datum: zondag 21 januari 2024 11:26:22

Bijlagen: brief_van_gs_PS23-001408.pdf

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

De Staten van Overijssel hebben onder een collegebrief een verantwoording ontvangen over het spoorgoederenvervoer. De provincie Groningen is mede-eigenaar van Groningen Seaports. In de aangenomen visie op mobiliteit van najaar 2022 wordt transport & logistiek omschreven als een nieuw veld binnen de sectie mobiliteit.

Dit document kan u gebruiken bij het 'Toekomstbeeld spoor goederenvervoer'

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

Provincie Overijssel
Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
www.overijssel.nl
overijsselloket@overijssel.nl
KvK 51048329
IBAN NL45 RABO 0397 3411 21

Provinciale Staten van Overijssel

Inlichtingen bij
Dhr. A. Kinds
Telefoon +31384998202
AK.Kinds@overijssel.nl

Datum	Kenmerk	Zaaknummer	Pagina	Bijlagen	Uw brief	Uw kenmerk
12.12.2023	D2023-11-011311	2023-064139	1 van 9			

Onderwerp: informatiebrief actuele ontwikkelingen goederenvervoer spoor Oost Nederland 2023

Toezending aan Provinciale Staten met oogmerk:
 ter informatie
 anders, en wel:

Hierbij informeren wij u over de actuele ontwikkelingen met betrekking tot goederenvervoer over het spoor in Oost Nederland. Deze informatiebrief is een actualisatie en vervolg op de brief die PS Overijssel en Gelderland in september 2022 hebben ontvangen. Omdat de provincies Gelderland en Overijssel samen optrekken in dit dossier, ontvangen Provinciale Staten van Gelderland en Overijssel gelijktijdig dezelfde informatie in deze brief.

Goederenvervoer over spoor is relatief veilig en duurzaam

Goederenvervoer over spoor is een van de veiligste en duurzaamste vormen van vervoer van goederen, al dan niet met gevaarlijke (giftige of brandbare) stoffen. Landelijk beleid gesteund door provincie en gemeenten is om zo veel mogelijk goederenvervoer van de weg te halen en zo veel mogelijk te verplaatsen van de weg naar vervoer over water, buisleidingen en via het spoor (modal shift). De CO₂-uitstoot van een goederentrein is relatief beperkt en een goederentrein vervangt al snel zo'n 50 vrachtwagens met containers. Daarbij is het beleid voor spoor erop gericht om zo veel mogelijk goederen over de Betuweroute te vervoeren, die daarvoor speciaal is aangelegd. Vervoerders staan echter vrij gebruik te maken van de verschillende routes, zogenaamde goederenpaden. Naar Duitsland lopen de routes via de grensovergangen Zevenaar (Betuweroute), Venlo en Bad Bentheim. Dit is met Duitsland vastgelegd in het Verdrag van Warnemünde (1992). De Betuweroute ligt op de EGTC Rhine-Alpine (Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking). Maar niet al het vervoer kan via de Betuweroute plaatsvinden, onder andere omdat de bestemming niet in het verlengde daarvan ligt zoals Noord Duitsland en de Baltische staten. Vervoer vindt dan plaats op het gemengde (personenvervoer en goederenvervoer) spoornet in Nederland. In Overijssel is dat de Bentheimroute via onder andere Deventer, Hengelo en Oldenzaal richting Duitse grens. De Bentheimroute, de route via Weesp, loopt ook langs Apeldoorn. In Gelderland vindt goederenvervoer daarnaast per spoor plaats via de IJssellijn, op het

gemengde spoor tussen Elst, Zutphen en Deventer. En tenslotte loopt de Veluweroute via Eemshaven–Zwolle–Harderwijk–Amersfoort. Voor een grote kaart met de verschillende routes met namen er bij zie Bijlage 1. Voor de aantallen goederentreinen die in 2022 door Nederland hebben gereden zie bijlage 2.

Governance goederenvervoer spoor

Goederenvervoer over spoor valt primair onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van het ministerie IenW. Zij is daarbij gehouden aan de landelijke en Europese wetgeving en internationale overeenkomsten met betrekking tot het (vrije) vervoer van goederen en personen. Provincies, gemeenten en veiligheidsregio's in Oost Nederland hebben zich georganiseerd met betrekking tot dit onderwerp in het Bestuurlijk Overleg Goederenvervoer Oost Nederland. Dit bestuurlijk overleg komt een aantal malen per jaar bijeen om samen de actualiteit te bespreken en indien nodig acties richting de staatssecretaris in gang te zetten. Het ministerie van IenW en ProRail sluiten ambtelijk aan bij deze overleggen. Het voorzitterschap van dit bestuurlijk overleg wordt jaarlijks tussen de provincies Gelderland en Overijssel afgewisseld. In 2023 is gedeputeerde Dadema voorzitter van het overleg.

Overlast inwoners van goederenvervoer over spoor

Omwonenden langs het spoor ervaren een gevoel van onveiligheid door het vervoer van gevaarlijke stoffen, en er wordt overlast en/of gezondheidsproblemen ervaren door geluid en trillingen. Vooral omdat de normen voor geluid wordt bepaald aan de hand van gemiddelden in geluid, terwijl juist de piekbelasting in met name de nacht, overlast met zich meebrengt. De gezamenlijke partijen uit het bestuurlijk overleg goederenvervoer spoor Oost-Nederland proberen de belangen van inwoners langs het spoor zo goed mogelijk te behartigen richting IenW en ProRail. Zo laten we sinds een aantal jaren op een aantal plekken geluidsmetingen en tellingen goederentreinen uitvoeren. Onze metingen vinden plaats in De Steeg (GLD), Hengelo (OV) en Twello (OV). Hiermee kunnen wij de informatie van ProRail toetsen en vergelijken en snel in actie komen als deze metingen daar aanleiding voor geven. De laatste paar jaar laten de metingen een dalende tendens zien, dit komt door Europese en landelijke maatregelen aan treinen (rubberen remblokken bijvoorbeeld), spoor en spoor-overgangen (rubberen matten).

Aanleg derde spoor Duitsland

Sinds 2015 wordt in Duitsland in het verlengde van de Betuweroute gebouwd aan 72 kilometer extra spoor om meer capaciteit te creëren voor het goederenvervoer. Dit is het spoor tussen de grens bij Zevenaar/Emmerich en Oberhausen. Deze aanleg wordt het "project derde spoor" genoemd. De aanleg duurt al vele jaren en zal naar verwachting nog tot in ieder geval 2030 duren. Daarna is er meer capaciteit op de Betuweroute beschikbaar: van 110 nu naar 160 treinen per etmaal. De huidige prognoses geven aan dat in 2040 ongeveer 140 goederentreinen nodig zijn. Het project duurt onder andere langer omdat het verkrijgen van de benodigde vergunningen in Duitsland langer heeft geduurd dan gepland. De afgelopen 2 jaar waren daarom relatief rustig qua omleidingen en bijbehorende overlast. Een deel van de vergunningen is inmiddels verleend en de komende jaren gaat de aanleg verder. De aanleg gaat buitendienststellingen, omleidingen en overlast veroorzaken.

Actuele stand van zaken derde spoor Duitsland:

Ook de aankomende jaren zullen er meerdere periodes van gehele of gedeeltelijke buitendienststellingen zijn. De verwachting is dat in ieder geval tussen november 2024 en mei 2026 goederentreinen omgeleid gaan worden omdat de Betuweroute dan minder, en op sommige momenten zelf helemaal niet, te gebruiken is in verband met de



werkzaamheden in Duitsland. Dit wordt de 80-weekse buitendienststelling genoemd. Tijdens het grootste gedeelte van de buitendienststelling van anderhalf jaar blijft treinverkeer via de Betuweroute mogelijk. Binnen die periode van anderhalf jaar zal het tracé tussen Emmerich en Oberhausen in totaal ruim twintig weken, maar niet aaneengesloten, geheel gesloten zijn. Er is dan geen treinverkeer mogelijk. Tijdens deze volledige buitendienststellingen zullen er per dag tot 15 extra goederentreinen via Bad Bentheim gaan rijden. De goederentreinen worden dan omgeleid over gemengd spoor, in Oost Nederland is dat via de Bentheimroute (Deventer-Oldenzaal) en de IJssellijn. Dit gaat, in combinatie met de autonome groei, de komende jaren (extra) overlast met geluid en trillingen betekenen voor de inwoners langs het spoor en ook overschrijdingen van de bestaande risicoplafonds Basisnet.

Om op het Nederlandse spoor de omleidingen te faciliteren wordt gekeken naar maatregelen die overlast moeten beperken. Communicatie door IenW en ProRail richting gemeenteraden en inwoners langs het spoor is essentieel. Daarom heeft ProRail de komende tijd via het BO spoorgoederenvervoer Oost met gemeenten en provincies contact over het opstellen van het informatiepakket derde spoor.

Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer

In april 2023 heeft staatssecretaris Heijnen een eerste beeld van haar Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer naar de Tweede Kamer gestuurd. Hier was door de Tweede Kamer met spoed om gevraagd, maar was daardoor niet met overige betrokkenen besproken. De afgelopen maanden is hiervoor een inspraak- en meedenk-traject doorlopen. Inzet van de staatssecretaris is om samen met belanghebbenden te komen tot een beleidsstrategie die bijdraagt aan een duurzame balans tussen ruimte voor groei van het spoorgoederenvervoer binnen de publieke kaders van leefbaarheid. Het Toekomstbeeld is opgebouwd via de elementen People, Planet, Profit, zodat alle relevante aspecten aan bod komen en tegen elkaar worden afgewogen.

De strategie moet bijdragen aan:

- de klimaatambities door het beter benutten van de duurzaamheidsvoordelen van het spoorgoederenvervoer;
- een vitale sector door het creëren van voldoende ruimte om op het spoor te ondernemen;
- de kwaliteit van de leefomgeving langs het spoor door serieus werk te maken van de lasten die bewoners en lokale overheden ervaren.

Het Toekomstbeeld zal volgens de planning in de zomer van 2024 door een nieuw Kabinet aan de Tweede Kamer worden gepresenteerd.

Robuust Basisnet gevaarlijke stoffen

Het Basisnet is een landelijk netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Het heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van de infrastructuur waarover dit vervoer plaatsvindt. Sinds de invoering van het Basisnet in 2015 worden op veel plekken langs Brabantroute en de Bentheimroute de risicoplafonds overschreden. Door IenW wordt, in overleg met alle partijen gewerkt aan aanpassing van de wet Basisnet (Robuust Basisnet). Het doel is dat het risico op een begrijpelijke en monitorbare manier in de wet wordt opgenomen. In Almelo en Sittard hebben de afgelopen jaren pilots plaatsgevonden waarin de door het ministerie beoogde methodiek (deels) is getest. Deze pilots gaan de komende tijd een rol spelen in de discussie en de verdere uitwerking van Robuust Basisnet. Bij inwerkingtreding Omgevingswet wordt het groepsrisico vervangen door aandachtsgebieden gifwolk, explosie en brand. Er komt één aandachtsgebied ongeacht wat er daadwerkelijk over het spoor rijdt. Tegelijkertijd is er een grote woonopgave waarbij nadrukkelijk wordt gekeken naar de spoorzones. Gemeenten worden verantwoordelijk gemaakt voor de risico-afweging terwijl ze de risico's niet kennen en moeilijk tot niet kunnen beheersen. Duidelijk is dat er nog stevig overleg nodig is met het Rijk voordat decentrale overheden akkoord kunnen gaan met de door het Rijk ingezette lijn. In bijlage 3 vind u een uitgebreidere beschrijving van de stand van zaken Basisnet.

Lange termijn oplossingen goederenvervoer spoor Oost (GNOE-studie)

In het kader van Toekomstbeeld OV 2040 wordt momenteel een vijftal studies uitgevoerd. Personenvervoer en goederenvervoer worden daarbij in samenhang bekeken. Dit is ook nodig, want het spoor in Nederland is vol en dreigt door alle ambities in de toekomst overvol te raken. Het

goederenvervoer richting Noord Oost Europa wordt onderzocht in het kader van de nut en noodzaak studie GNOE (Goederen vervoer Noord Oost Europa).

Actuele stand van zaken GNOE

Om een goed (én gedeeld) inzicht te krijgen in de problematiek, de nut en noodzaak en de stakeholderomgeving is gestart met een definitiefase die geresulteerd heeft in een OAO notitie GNOE (omgeving, afbakening en opgave voor de goederencorridor Noordoost Europa). Deze is in de Landelijke OV en Spoortafel vastgesteld. Op nadrukkelijk verzoek van Oost Nederland gesteund door andere overheden is in november 2022 een apart bestuurlijk overleg over GNOE gehouden met de staatssecretaris. Vanuit Oost Nederland hebben hieraan deelgenomen de beide provincies en de regio's (Twente, Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, Stedendriehoek en Achterhoek). Afsproken is dat er eerst een nut- en noodzaakonderzoek gaat plaatsvinden, voor een studie naar mogelijke tracés in Oost Nederland aan de orde is en onderzocht gaat worden. Daarvoor is in 2023 een plan van aanpak opgesteld, die breed besproken is met overheden, maatschappelijke organisaties en bewonersbelangenverenigingen. Op 25 september 2023 is in het BO GNOE met vanuit het Rijk staatssecretaris Heijnen dit plan van aanpak goedgekeurd voor vervolgstappen.

Deze vervolgstappen zijn het uitvoeren van een nut- en noodzaakonderzoek. Deze studie gaat in 2024 starten en is medio 2025 gereed voor besluitvorming. Afsproken is dat het BO GNOE gedurende de studie een aantal keren bij elkaar zal komen om de tussenresultaten en eindresultaat te bespreken. Hiermee is de betrokkenheid van de overheden in Oost Nederland gewaarborgd. Na gereedkomen van de studie zullen alle betrokken partijen waaronder ook de provincies hun standpunt ten opzichte van het vervolg bepalen.

Platform spoorgoederenvervoer en leefomgeving

Medio 2023 is een landelijk Platform Spoorgoederenvervoer en leefomgeving opgericht met als voorzitter Johan Remkes. In dit Platform zitten bewonersorganisaties, vervoerders in de spoorsector, gemeenten en provincies die gevraagd en ongevraagd advies gaan geven aan de staatssecretaris IenW over spoorgoederenvervoer en leefomgeving. Oost Nederland is vertegenwoordigd door de voorzitter van het spoorgoederenvervoer Oost, dat is dit jaar gedeputeerde Dadema.

Zoals u ziet is het goederenvervoer spoor dossier is volop in beweging. Vandaar deze uitgebreide brief. Wij zullen u volgend jaar opnieuw informeren over de actuele stand van zaken als Gelderland en Overijssel gezamenlijk.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,



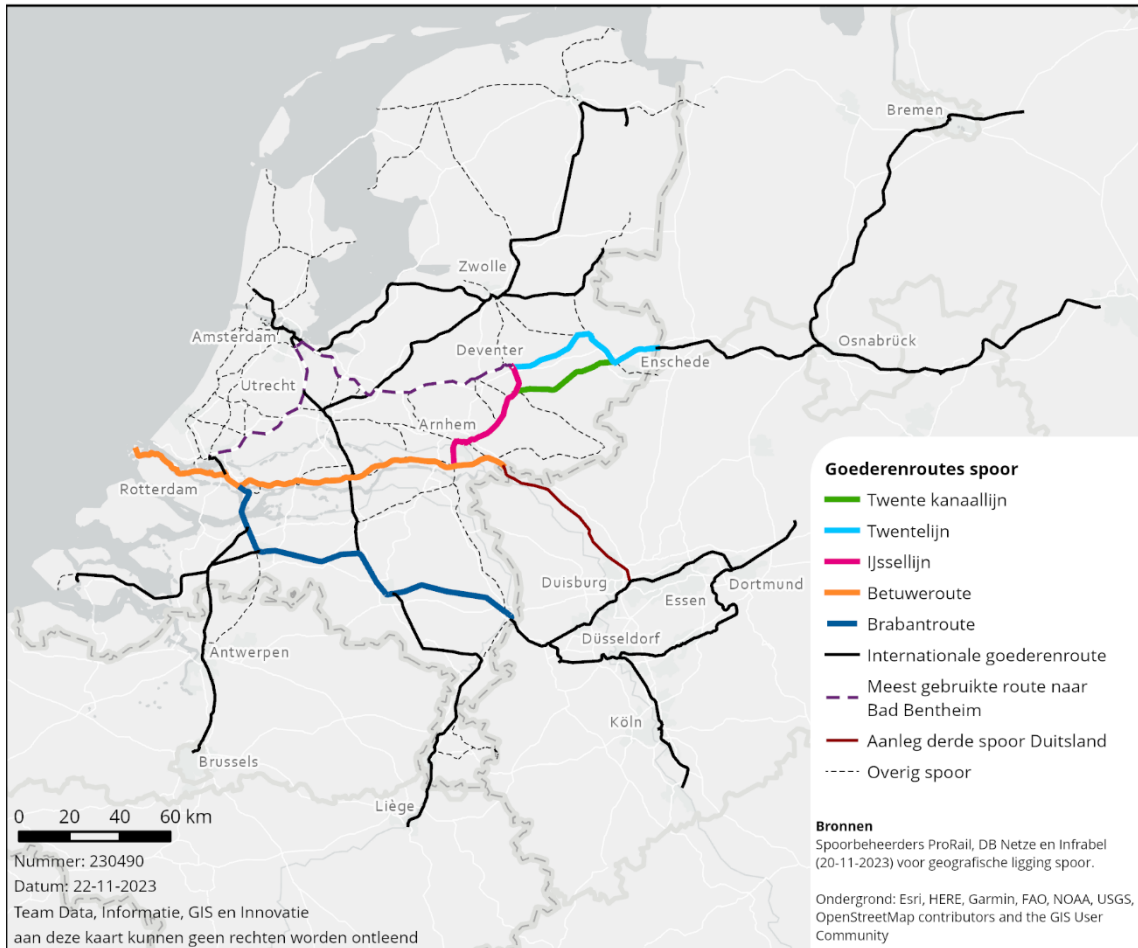
voorzitter, A.P. Heidema



secretaris, N. Versteeg

Goederenvervoer spoor

Internationale goederenroutes op het spoor



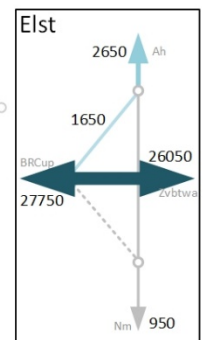
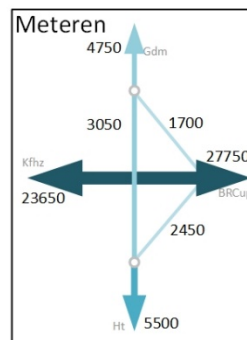
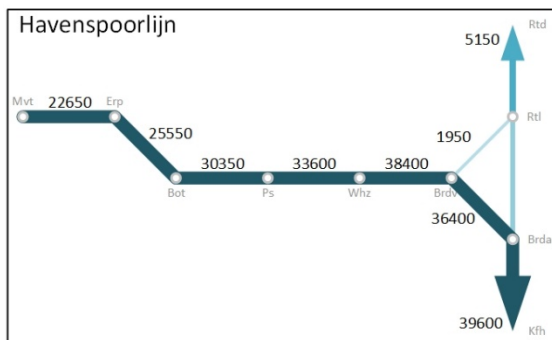
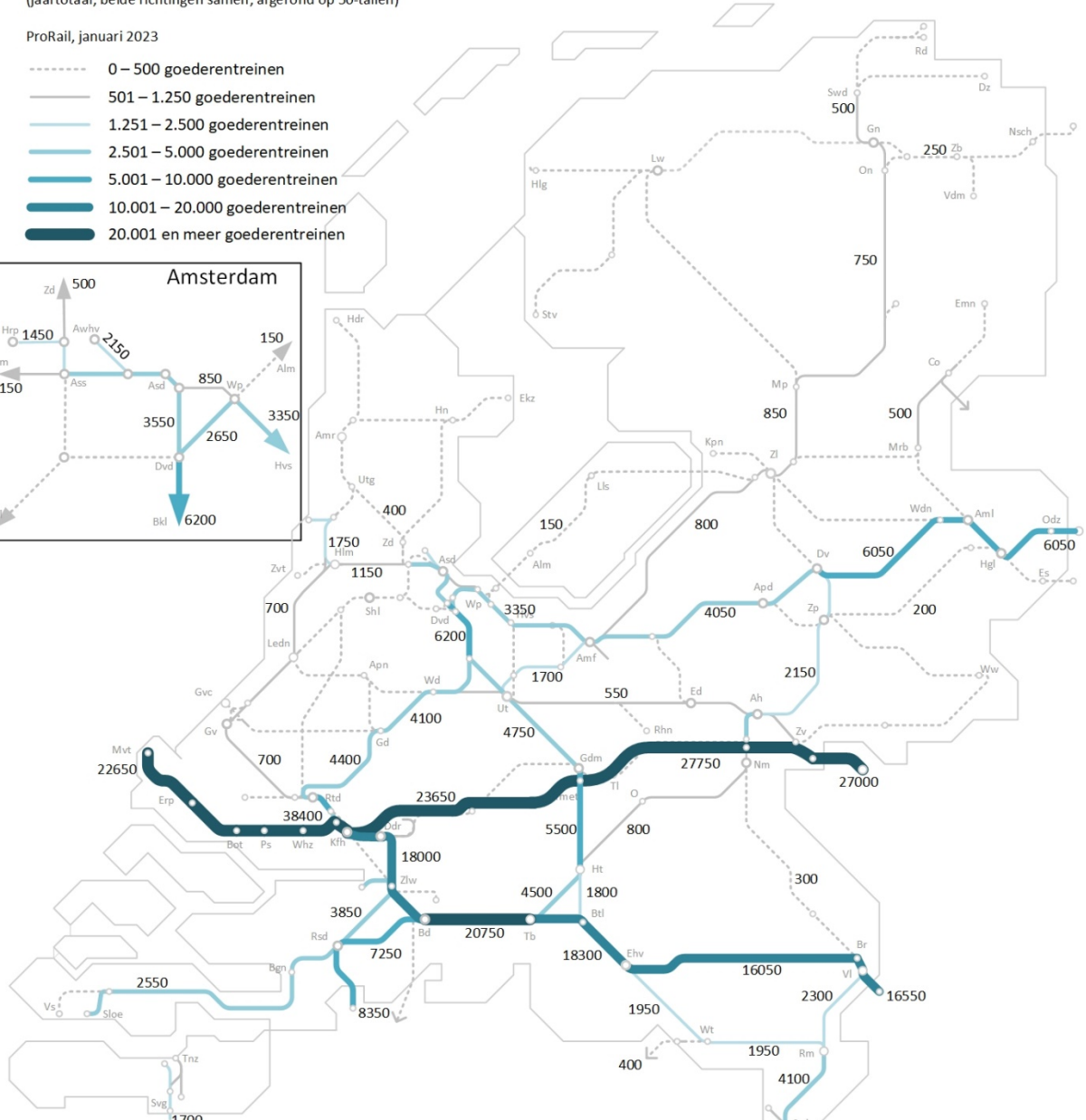
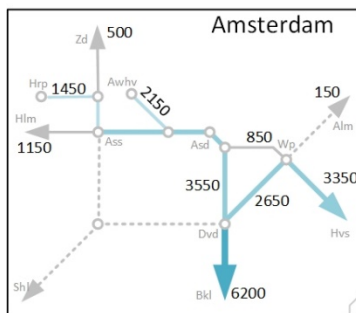
Bijlage 2:

Goederentreinen 2022

(jaartotaal; beide richtingen samen; afgerond op 50-tallen)

ProRail, januari 2023

- 0 – 500 goederentreinen
- 501 – 1.250 goederentreinen
- 1.251 – 2.500 goederentreinen
- 2.501 – 5.000 goederentreinen
- 5.001 – 10.000 goederentreinen
- 10.001 – 20.000 goederentreinen
- 20.001 en meer goederentreinen



Bijlage 3: Uitgebreide stand van zaken Basisnet

Robuust Basisnet gevaarlijke stoffen

Het Basisnet is een landelijk netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Het heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van de infrastructuur waarover dit vervoer plaatsvindt. Het Basisnet stelt in de vorm van risicoplafond grenzen aan de risico's die het vervoer van gevaarlijke stoffen kan opleveren voor omwonenden. De risicoplafonds werken naar twee kanten:

1. De risico's van het daadwerkelijke vervoer in een kalenderjaar mogen de risicoplafonds niet overschrijden;
2. Gemeenten moeten bij ruimtelijk plannen rekening houden met de plafonds. Binnen de harde wettelijk grens, de basisnetafstand (= de afstand met overlidenskans van 1 op een miljoen per jaar = PR 10-6) niet mag worden gebouwd. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de kans dat een groep mensen wordt getroffen door een calamiteit, het zogenoemde groepsrisico. Bij het groepsrisico is het aantal mensen dat dicht bij het spoor verblijft van belang. Hiervoor geldt geen wettelijke norm, maar een zogenoemde oriëntatiewaarde. Een gemeente moet bij ruimtelijke ontwikkelingen dit groepsrisico in de afwegingen betrekken en motiveren of, en zo ja welke maatregelen nodig zijn om het groepsrisico te beperken. Bij de verstedelijkingsopgaven is dit een belangrijk aandachtspunt. NB: Bij invoering van de Omgevingswet vervalt het Groepsrisico en dit wordt vervangen door Aandachtsgebieden Gifwolk, Explosie en Brand.

Sinds de invoering van het Basisnet in 2015 worden op veel plekken langs Brabantroute en de Benthimeroute de risicoplafonds overschreden. Deels komt dit om omdat er vanwege de omleidingen door de aanleg van het derde spoor extra treinen met gevaarlijke stoffen over bestaand spoor rijden. Maar belangrijker is dat de routing van het gevaarlijke stoffenvervoer in de praktijk vaak anders verloopt dan in het Basisnet is verondersteld en dat het niet of nauwelijks mogelijk blijkt om te sturen op de risicoplafonds. Enkele risicoplafonds, waaronder langs het tracé Amersfoort-Deventer, zijn bewust laag gehouden om vervoer via de Betuweroute te stimuleren. Voor vervoerders speelt het risicoplafond echter geen doorslaggevende rol bij de routekeuze.

De staatssecretaris heeft als wettelijk sturingsinstrument de mogelijkheid om een bepaalde route voor gevaarlijke stoffen te sluiten. Maar van dit zogenaamde "routeringsbesluit" wordt voornamelijk geen gebruik van gemaakt. Het vrije verkeer van goederen (EU richtlijn) mag bijvoorbeeld niet in het geding komen en er is grote kans op het zogenaamde waterbedeffect: de goederentreinen gaan via andere ook ongewenste routes rijden. Dit leidt ertoe dat een routeringsbesluit wat betreft de staatssecretaris geen werkbare realistische maatregel is.

Ondanks de flinke overschrijdingen van de risicoplafonds is volgens de opeenvolgende staatssecretarissen de veiligheid niet in het geding. Dit omdat de basisnetafstand/veiligheidscontour niet is overschreden. Op zichzelf is deze constatering juist. Daarbij wordt echter het groepsrisico-aspect, een heel wezenlijk onderdeel van het Basisnet en van de ruimtelijke ontwikkeling in stedelijke centra, volledig buiten beschouwing gelaten.

Actuele stand van zaken Robuust Basisnet

Het aantal treinen met gevaarlijke stoffen via de Brabantroute en de Benthimeroute zal in de komende jaren naar verwachting gaan stijgen. Dit komt deels door autonome groei en deels door omleidingen in kader van de aanleg derde spoor. Voor het traject Elst-Deventer is dit waarschijnlijk niet het geval. Een deel van de autonome groei is te verklaren door de energietransitie, waardoor in de toekomst meer gevaarlijke stoffen vervoerd zullen worden. Hier is eerder dit jaar een studie 'Volumestudie Ammoniak' van gepubliceerd, de Tweede Kamer is hier via kamerbrief IENW/BSK-2023/70449 over geïnformeerd. De overschrijdingen van de wettelijke risicoplafonds zullen daarom voortduren. Dit valt niet uit te leggen aan politiek en de omgeving. Daarom wordt nu door IenW, in overleg met alle partijen gewerkt aan aanpassing van de wet Basisnet (Robuust Basisnet). Het doel is dat het risico op een begrijpelijke en monitorbare manier in de wet wordt opgenomen. In Almelo en Sittard hebben de afgelopen jaren pilots

plaatsgevonden waarin de door het ministerie beoogde methodiek (deels) is getest. Deze pilots gaan de komende tijd een rol spelen in de discussie en de verdere uitwerking van Robuust Basisnet.

Op 17 oktober 2023 heeft staatssecretaris Heijnen een brief met rapportage gestuurd aan de Tweede Kamer over de stand van zaken Robuust Basisnet ([Kamerbrief over evaluatie Basisnet en voortgang Robuust Basisnet | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)).

In de brief (IENW/BSK-2023/154891) geeft de staatsecretaris dat het onderzoek bevestigt dat: *“mijn eerdere conclusie en die van mijn voorgangers dat het huidige basisnet-systeem niet afdoende werkt en helaas ook niet kan werken, en dat het daarom tijd wordt de bakens te verzetten”*. De staatssecretaris zet in op de volgende uitgangspunten op weg naar een Robuust Basisnet:

- Risicoplafonds worden vervangen door vaste aandachtsgebieden en een vaste basisveiligheidsafstand waarmee de onzekerheid over de ligging van de risicocontouren als gevolg van wisselend vervoer of nieuwe wetenschappelijke inzichten, ten einde komt.
- Voor de risicoverantwoording binnen de aandachtsgebieden kan gebruikgemaakt worden van een voorgestelde vaste set maatregelen voor de verschillende typen aandachtsgebieden waarmee de effecten van ongevallen beter beheersbaar worden gemaakt.
- Er vindt vijfjaarlijks een verkenning plaats naar de ontwikkelingen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, inclusief scenario-analyses en de impact op de externe veiligheid op en rond de infrastructuur. Daarbij wordt voldoende ver vooruitgekeken.
- De resultaten van de verkenning en de monitoring worden op besluitvormende tafels van Rijksoverheid en decentrale overheden ingebracht waar afspraken gemaakt kunnen worden over maatregelen, maar ook over locatiebeleid en modaliteitsbeleid.
- Jaarlijks vindt monitoring plaats van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de gemaakte afspraken.

Inzet en reactie Oost Nederland

De komende maanden zal het ministerie verder werken aan Robuust Basisnet. Na bespreking in het BO Spoorgoederenvervoer Oost en in de Stuurgroep Basisnet (met daarin o.a. de wethouders van Deventer en Hengelo) zal Oost Nederland haar inzet in het vervolg bepalen. Hierbij vindt ook afstemming plaats onder andere met de provincie Brabant, waar dezelfde problematiek maar dan nog heviger speelt als in Oost. Naast de belangen van de huidige bewoners langs het spoor speelt daarbij ook prominent de door het Rijk gesteunde woonopgave die veel gemeenten hebben, waarbij ook nadrukkelijk wordt gekeken naar de beschikbare ruimte in spoorzones. De in de Kamerbrief genoemde maatregelen geven een eerste aanzet. Maar veel hangt af van de praktische uitwerking. Vanuit de deelnemende gemeenten vanuit de pilots zijn deze randvoorwaarden/dilemma's genoemd:

- Een vaste set maatregelen voor de aandachtsgebieden waarmee de effecten van ongevallen beter beheersbaar worden, kan helpen invulling te geven aan de risicoverantwoording die van gemeenten gevraagd wordt. Welke maatregelen dat worden is nog niet duidelijk. Bij het opstellen een set maatregelen is van belang:
 - de veiligheidskundige onderbouwing (op basis van kans en effect). Bij welke omstandigheden zijn maatregelen nuttig en wenselijk. En bij welk risico is dat zo. Niet op alle trajecten is het risico gelijk. Het maakt nogal uit of jaarlijks 200 of 20.000 ketelwagens passeren.
 - de kosten van de maatregelen. Maatregelen gaan mogelijk verder dan op basis van de huidige wettelijke systematiek met risicoplafonds noodzakelijk werd geacht. Wie is verantwoordelijkheid voor eventuele (extra) kosten? Is dat de ontwikkelaar (= duurdere huizen) ? Hoe verhoudt zich dat met het principe dat de vervuiler (= veroorzaker risico; wie is dat?) betaalt.
- Hoe gaan we om met bestaande situaties. De maatregelen lijken vooral gericht op nieuwe situaties. Maar veiligheid is ook relevant voor bestaande woningen. De huidige bewoners ervaren nu al hinder en risico's, terwijl het vervoer verder kan groeien. Voor nieuwe ontwikkelingen en nieuwe bewoners worden mogelijk veiligheidsbevorderende maatregelen getroffen, maar voor bestaande bewoners niet. Voor lokale bestuurders is dit moeilijk uit te leggen.

- Vijfjaarlijkse verkenning naar de ontwikkelingen van het vervoer en de impact daarvan op de externe veiligheid en infrastructuur en inbreng daarvan op besluitvormende tafels. Ook hier is de verdere uitwerking belangrijk. Van belang dat de belangen van alle partijen worden meegewogen. We geven in overweging de stuurgroep hierin een duidelijke rol te geven.

Deze randvoorwaarden en dilemma's worden de komende maanden meegenomen in de gesprekken richting Rijk. Duidelijk is dat er nog stevig nader overleg nodig zal zijn met het Rijk voor decentrale overheden akkoord kunnen gaan met de door het Rijk ingezette lijn.