

Technische vragen

Van : PvdA Max de Groot
Datum vraag : 22-9-2022
Onderwerp : Raadsvoorstel RBP 2024-2027
Commissiegriffier :
Datum antwoord :

Vragen:

1. Er wordt aangegeven dat er risico zit in het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor in de Goudse situatie, maar dat hoewel incidenten voorstelbaar zijn de impact doorgaans beperkt is. Wat wordt hier met beperkt bedoeld? En aangezien er “doorgaans” in de tekst staat wat gebeurt er als het niet beperkt is?
2. T.a.v het risico van dijkdoorbraak van de waterkering dijkkring 14 wordt aangegeven dat de kans daarop onwaarschijnlijk is. Waar baseert u dat op? Zeker gezien het feit dat de klimaatontwikkelingen steeds heftiger en onvoorspelbaarder worden?
3. T.a.v. dijkkring 15 zijn incidenten voorstelbaar, maar de kans daarop is klein. Hoe is men tot deze inschatting gekomen?

Antwoorden:

1.

Om gevaarlijke stoffen op een veilige manier over het spoor te vervoeren is een landelijk spoorwegennetwerk aangewezen: het Basisnet Spoor. Onderdeel van het Basisnet zijn zogenaamde risicoplafonds. Deze risicoplafonds begrenzen de risico's die gepaard gaan met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Een risicoplafond wordt bepaald in overleg met alle betrokken partijen en legt vast wat een veilige afstand van de infrastructuur (in dit geval spoor) ten opzichte van bebouwing is.

2.

De precieze faalkans voor een kustwering is 1/10.000, conform de Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017. Per dijkvak wordt de faalkans berekend. Falen wil nog niet zeggen dat de dijk bezwijkt. Falen wil zeggen dat de ontwerpnorm wordt overschreden. Vanaf dat moment kan de stabiliteit niet meer worden gegarandeerd. In zijn algemeenheid geldt dat er een factor 5 tot 10 tussen falen en bezwijken zit. Dit houdt in dat voordat de dijk bezwijkt, het eerst nog een aantal keer kan falen (5 tot 10 keer). Dit maakt dat het bezwijken van een primaire waterkering met een doorbraak als gevolg, wordt ingeschaald als onwaarschijnlijk.

3.

Zie antwoord op vraag 2.

