

Kennistafel aandachtsgebieden

Live bijeenkomst 25 juni 2026

BG2635-RHD-XX-XX-PP-X-0001

Project related

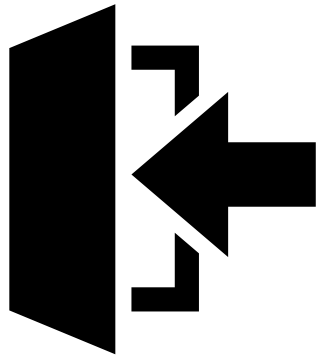
Tim van den Berg & Simone van Dijk

25 juni 2026

Agenda

Starttijd	Eindtijd	Onderwerp	Spreekster
10:00	10:10	1. Opening	Simone van Dijk (Haskoning)
10:10	10:30	2. Actualisatie Relevant.nl	Gerd de Kruif (VNG)
10:30	12:00	3. Bewustwordingsspel Omgevingsveiligheid	Marlouce Biemans (VNG/Haskoning)
12:00	13:00	Lunchpauze	Allen
13:00	14:00	4. Omgaan met Omgevingsveiligheid binnen de gemeente Eindhoven	Henri van der Velden (Gemeente Eindhoven)
14:00	15:00	5. AI en Omgevingsveiligheid	Allen
15:00	15:45	6. Actualiteitenrondje	Allen
15:45	16:00	Afsluiting	Simone van Dijk

1. Opening





MEERJARENAGENDA
VERSTERKING
OMGEVINGSVEILIGHEID

relevant
netwerk externe veiligheid

Relevant.nl

Kennisinfrastructuur
Omgevingsveiligheid

Kennistafel Aandachtsgebieden

25 juni 2026

Kleine update Relevant.nl

April 2026



MEERJARENAGENDA
VERSTERKING
OMGEVINGSVEILIGHEID

relevant netwerk externe veiligheid

Update informatie (deels)

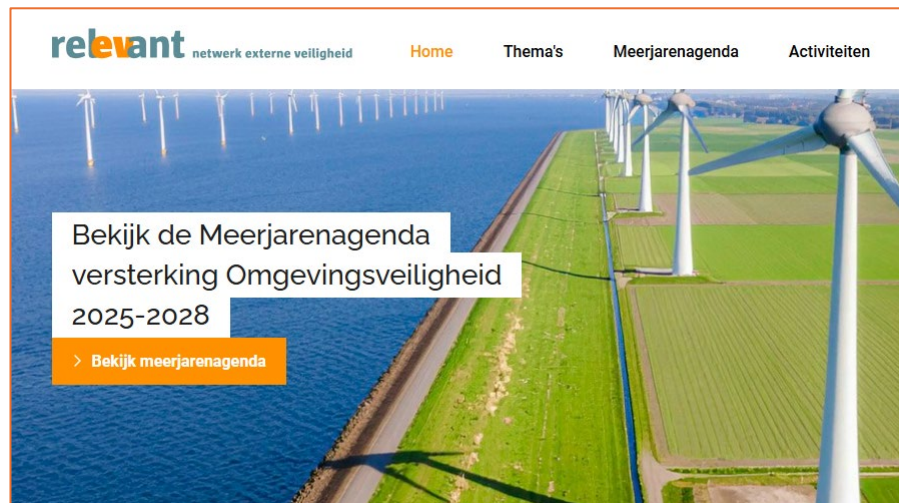
- Meerjarenagenda
- Informatie kennistafels, trainingen, LPVL
- Check externe links

Gebruiksvriendelijkheid

- Thema's
- Activiteitenoverzicht (actualiteit)

Opfrisbeurt

- Billboards homepage
- Foto's bij nieuwsberichten



Bredere vernieuwing Relevant.nl



1. Actuele informatie

- Actuele informatie op thema
- Agenda van kennisevents
- Content vanuit KIS OV: verslagen, handreikingen en overige kennisproducten

2. AI-engine

Op basis van een vraag wordt sectorspecifieke informatie uit vooraf geselecteerde databases en geautoriseerde bronnen samengevoegd tot een geïntegreerd antwoord met bronvermelding.

3. Samenwerkingstools

Integratie met oplossingen zoals Teams, LinkedIn, Slack, etc.

Contact



MEERJARENAGENDA
VERSTERKING
OMGEVINGSVEILIGHEID

relevant netwerk externe veiligheid

**Meer weten over de Kennisinfrastructuur
Omgevingsveiligheid (KIS OV)?**

Of heb je input voor Relevant.nl?

Gerd de Kruif, programmacoördinator
Gerd.deKruif@vng.nl

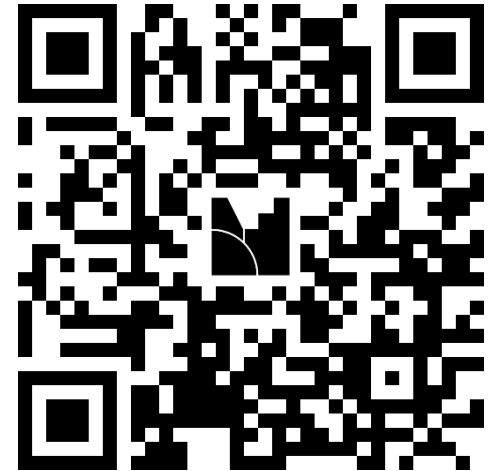
Ingrid Homoet, kennismakelaar
Ingrid.Homoet@vng.nl

Janna Ebbens, projectsecretaris
Janna.Ebbens@vng.nl

2. Vragen n.a.v. de presentatie

- Welke vragen en/of suggestie heb je aan Gerd?

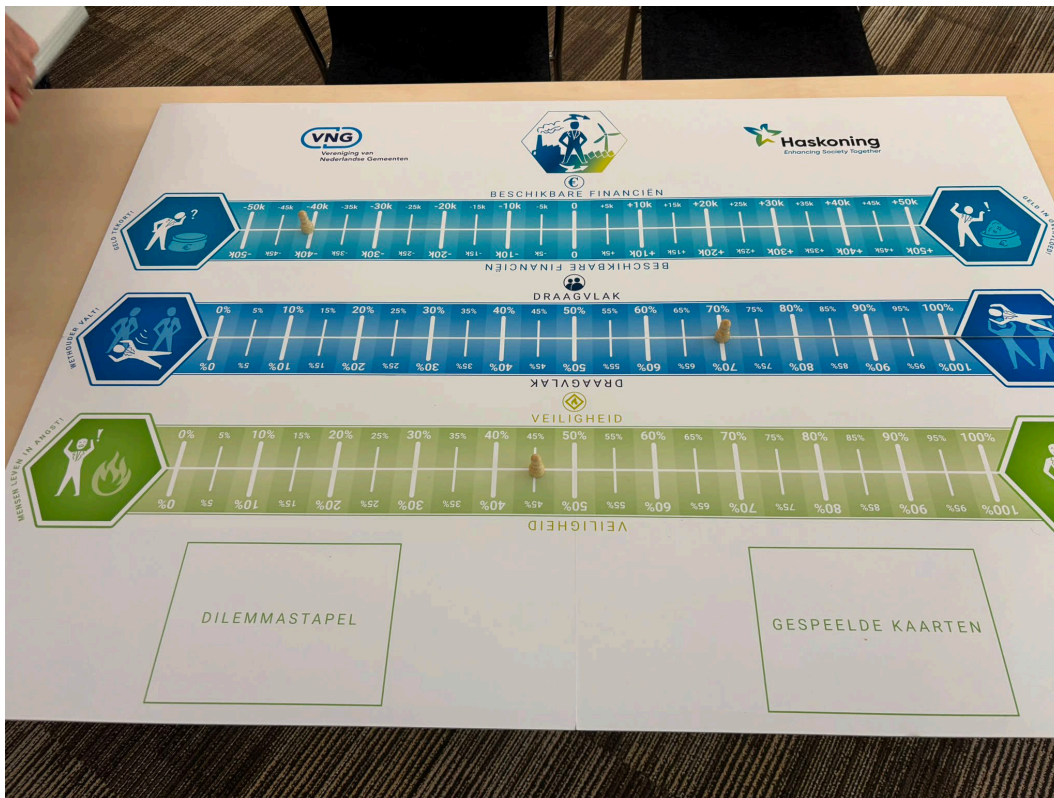
Ga naar Menti.com: **4107 0803**



Verlag - Relevant.nl en kennisinfrastructuur

- Relevant.nl wordt geactualiseerd met links, thema's, activiteiten, trainingen en verslagen van kennistafels. De site moet helpen sneller praktische kennis over omgevingsveiligheid te vinden.
- De website is onderdeel van de bredere kennisinfrastructuur omgevingsveiligheid en hangt samen met de Meerjarenagenda. Daarmee is Relevant.nl bedoeld als gezamenlijke voorziening voor kennisdeling tussen overheden en uitvoeringsorganisaties.
- De site is te bereiken via: [Home - Relevant – Netwerk Externe Veiligheid](#)

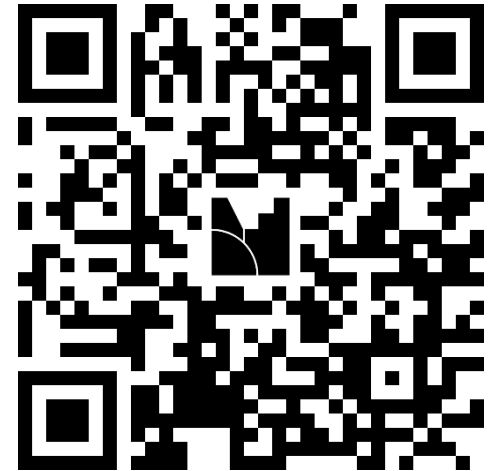
3. Bewustwordingsspel Omgevingsveiligheid



3. Vragen n.a.v. de presentatie

- Welke vragen en/of suggestie heb je aan Marlouce?

Ga naar Menti.com: **4107 0803**



Verslag - Bewustwordingsspel omgevingsveiligheid

- Het spel is tijdens de kennistafel gebruikt om bestuurlijke afwegingen rond veiligheid, woningbouw, energietransitie, draagvlak en budget zichtbaar te maken.
- De opbrengst zit vooral in gesprek en reflectie: deelnemers ervaren hoe keuzes voor ruimtelijke ontwikkeling, industrie of infrastructuur effect hebben op veiligheid, draagvlak en bestuurlijke haalbaarheid. En deelnemers maken kennis met de complexe werkelijkheid van bestuurders die verschillende belangen moeten wegen.
- **Oproep!**
 - Wil je binnen je eigen regio aandacht besteden aan omgevingsveiligheid? De VNG kan langskomen met het bewustwordingsspel. Dit spel helpt bestuurders en projectteams om vooraf inzicht te krijgen in de dilemma's die bij omgevingsveiligheid kunnen spelen. Je kunt je aanmelden bij de VNG (zie vorige agendapunt voor de e-mailadressen)

Lunchpauze

We gaan lunchen!



Input voor het Actualiteitenrondje via Menti.com: 4107 0803





**(deel)Programma
Externe Veiligheid
Gemeente Eindhoven**

25 juni 2026



Schaalsprong in Eindhoven



Brainport
Industries
Campus



PROGRAMMA GEZONDE
LEEFOMGEVING 2026-2035

oktober 2025



Gebiedsontwikkeling Spoorzone Eindhoven

Periode 2000 - 2020



EINDHOVEN – De resten na de explosie bij Hobb-Loss in Eindhoven te zien. De brand ontstond gisteren bij het valstroom. De tank op de vrachtwagen vloeg de lucht in. Bieden de uitgelopen vullingen.

PIAZZA EINDHOVEN



EINDHOVEN

Ruimtelijk beleidshuis: stedelijke regie d.m.v. ...

Visie op de stad

Inspirerend op alle beleidsterreinen

Omgevingsvisie 2.0

Strategisch (richtinggevend) voor de fysieke leefomgeving

Programma's

Tactisch (middellange – lange termijn) voor de fysieke leefomgeving

programma
voorzieningen

programma
klimaat-
adaptie

programma
gezonde
leefomgeving

programma
wonen

programma
enz...

Ontwikkelperspectief Eindhoven (OPE) / Programma Verdichting

Gebiedskaders

Omgevingsplan (regels)

Omgevingsvergunning (activiteiten)

Koers Sociaal (2)040

Strategisch
(richtinggevend) voor
sociaal-
maatschappelijk beleid

Sociaal-
maatschappelijke
programma's

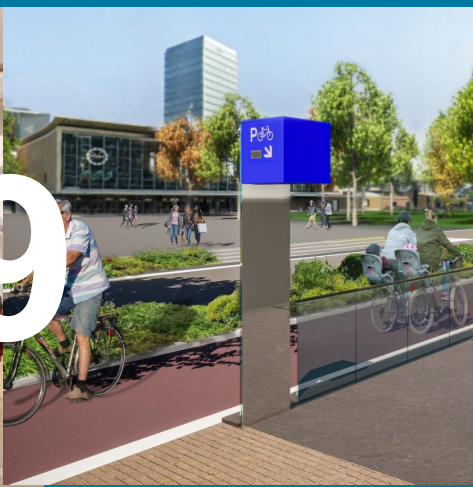
Sociaal-
maatschappelijke
schaalsprong

Groeiwijzers

Stadsdeelplannen
G&W

Groeien in (regio)Eindhoven

Knoop XL en OV-knoop



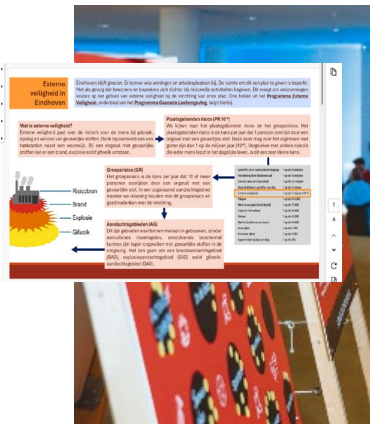
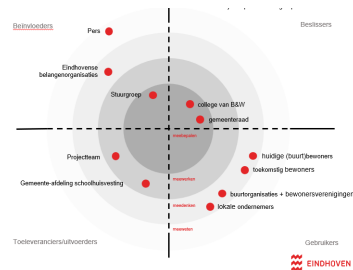
9.000
Woningen

150.000
Bus- & trein
reizigers per dag

13.000
Fietsenstallingen

220.000 m²
Werken &
voorzieningen

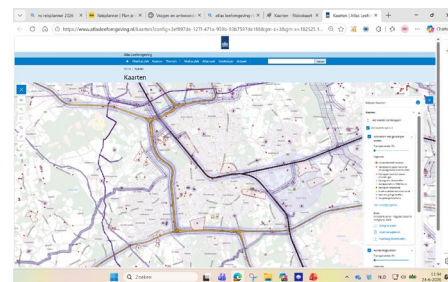
Participatie (programma)



- Meeweten**
- Wijkfeest
 - Brochure
 - Social media
 - Infozuilen
 - Artikel
 - Factsheet

- Meedenken**
- Inspraakavond
 - Huisbezoek
 - Enquête / panel
 - Straatgesprek
 - Prijsvraag
 - Interview

- Meewerken**
- Werkgroep
 - Workshops (social design werkvormen)
 - Joint factfinding
 - Ontwerpatelier
 - Versnellingskamer



Historie

“Those who cannot remember the past are condemned to repeat it !”



Rijksoverheid

Provincie Noord-Brabant



EINDHOVEN

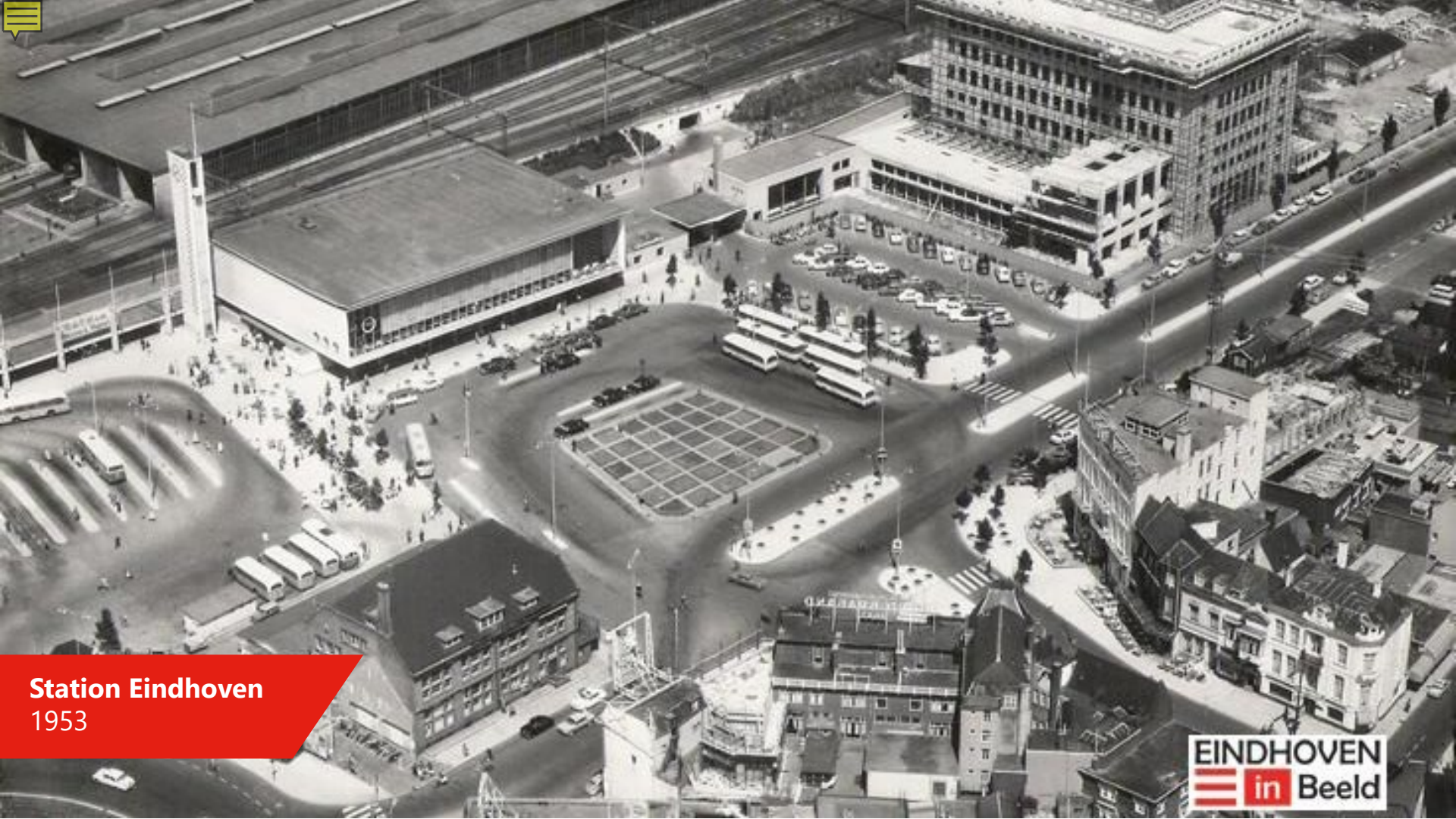


ProRail

movares smart urban engineering

KCAP

TEAM V



Station Eindhoven
1953

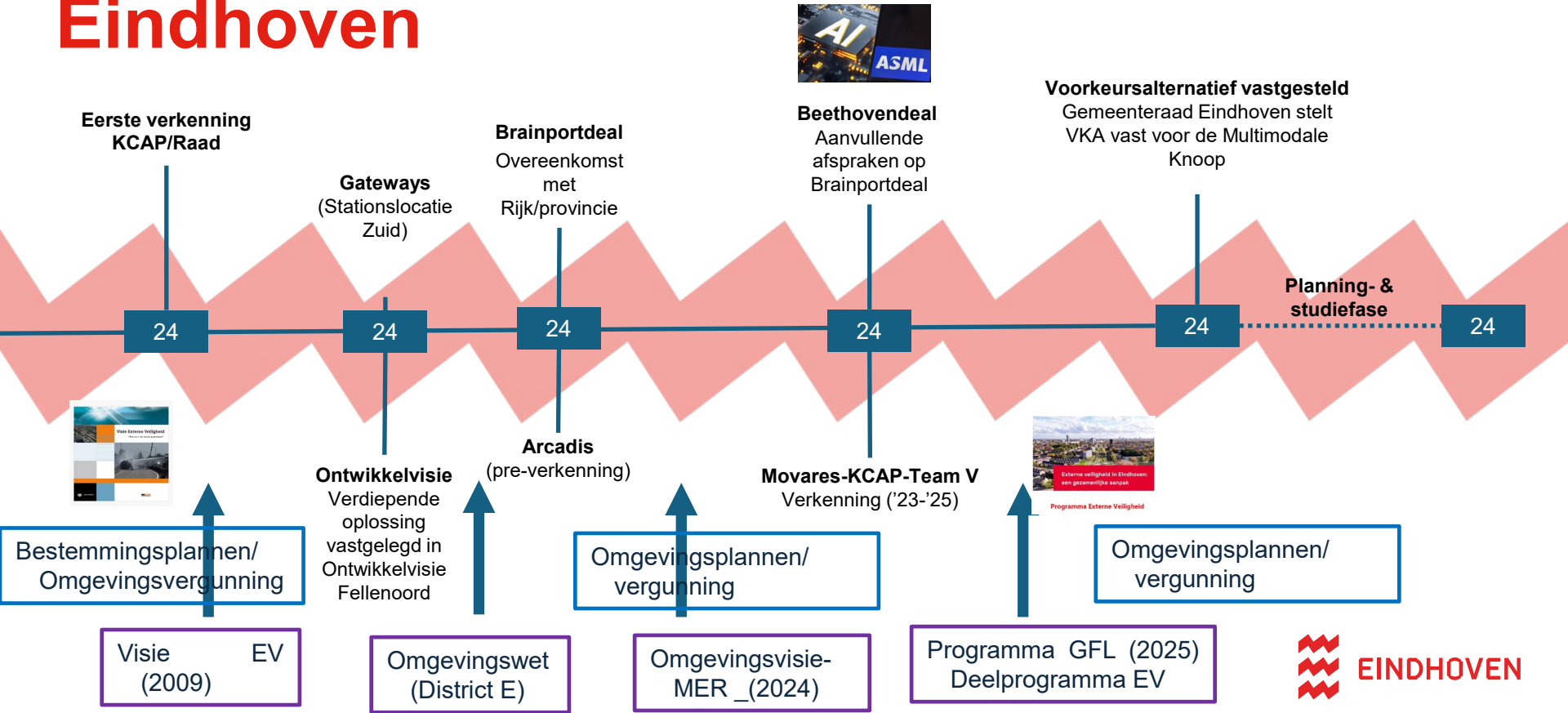


 Eindhoven Centraal



Station Eindhoven
2018

Samen op weg naar OV-knoop Eindhoven





Voorkeursalternatief OV-knoop
Vastgesteld op 10 feb 2026



SAMEN OP WEG NAAR DE NIEUWE OV-KNOOP EINDHOVEN



Rijksoverheid

Provincie Noord-Brabant



EINDHOVEN



ProRail

movares smart
urban
engineering

KCAP

TEAM V

Gebiedsontwikkeling Stationsgebied Zuid

2.000 woningen en ondergrondse fietsenstalling



District E

Stationsweg

fietsenstalling

oude stationsplein

Stationsplein

Entree station

Oversteek Stationsplein

Lichthoven

Tussen Lichthoven en
EDGE Eindhoven

EDGE Eindhoven

KnoopXL zuidzijde



Gebiedsontwikkeling Fellenoord Stationsgebied



An aerial photograph of Eindhoven, Netherlands, showing a dense urban area with various buildings, green spaces, and a railway line. A white rectangular text box is overlaid on the left side of the image.

**In het programma
Externe Veiligheid
instrument voor
beoordeling van (Externe)
Veiligheid in Eindhoven**

Spoorzone / Knoop XL



EINDHOVEN

Doelen ontwikkeling Spoorzone

Samenvatting van aantal KPI's gemeenteraad (2022)

6.000 - 7000
nieuwe woningen

Betaalbaar

85%

30%

Sociaal



100%
duurzame energie

Zo min mogelijk energiegebruik, zo veel mogelijk lokaal opgewekt en collectief warmtenet

* Bruto vloeroppervlak inclusief parkeren



Groen

8 m² per woning + 10% van m² * voorzieningen
Slim waterbeheer, verkoelende plekken binnen 300 meter, groot stadspark langs de Dommel



0,35 parkeerplek per woning gemiddeld

+ 1 per 400 m² voorzieningen

Inzet op fietsen, deelmobiliteit, openbaar vervoer en gedeelde parkeerplaatsen aan de rand van het gebied

740.000 m² *

70% wonen,
15% werken,
15% voorzieningen

Ontwerpprincipes



Weergave gezondheidskaart



PROGRAMMA GEZONDE
LEEFOMGEVING 2026-2035



Onderdeel Programma Gezonde leefomgeving

- Omgevingswet
- Gezondheidskaart
- EV via Gebiedsgerichte aanpak

Gevaar verkleinen

Beschermen tegen gevaar

Vorbereiden op gevaar



Bronmaatregelen



Afstand houden



Beperken kwetsbare
groepen



Slimme positionering



Omgevingsmaatregelen



Bouwkundige
maatregelen



Bestrijdbaarheid



Zelfredzaamheid

Piazza Centre Eindhoven

Opgave: winkelcentrum naast het spoor

Cruciaal: niet toegestane realisatie kwetsbare gebouwen in PR 10-6

Resultaat:

- Beperken snelheid spoor
- **Afgedichte spoorombouw voor opvang brandbare vloeistoffen**
- Hittewerende gevel piazza-gebouw
- Droge blusleiding

The Student Hotel Eindhoven

Opgave: studentenhotel, evenementenlocatie en co-werkplekken naast het spoor

Cruciaal: ervaringen ontwikkeling Piazza Centre, kaderstellende visie EV, samenwerking gemeente en haar adviespartners

Resultaat:

- Brandwerende gevels
- **Vloeistofkering**
- Droge blusleiding



District E Eindhoven

Opgave: woningen, horeca, kantoren, retail, hotel, sportschool langs het spoor

Cruciaal: kaderstellende visie EV, ligging in een brandvoorschriftengebied, afweging effectiviteit en investering per type maatregel

Resultaat:

- Uitsluiten woonfuncties binnen 30 meter van spoor
- Uitsluiten functies voor verminderd zelfredzamen
- Functies met hoge personendichtheden het verst van het spoor
- Gebouwen binnen 30 meter van spoor:
 - Met brandwerende gevels, beglazing en dak
 - Met beperkt glasoppervlak
 - Met onbrandbare materialen en explosiewerende constructies
- Afvoergoot langs het spoor
- Voldoende bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen
- **Risicocommunicatie vooraf**
- **Alarmering en ontruiming plangebied**
- **Vluchtroutes van het spoor buiten de BAG**



Nieuwe EV-kader

- Nieuwe programma EV
 - Actualisering Bestaande visie Externe veiligheid
 - Aandachtsgebieden (PAG 30/EAG 200/GAG 300)
 - Robuust Basisnet
 - Aanpassing risicobeoordeling
- Programma is onderdeel van Gezonde Fysieke Leefomgeving
 - Gebiedsgerichte aanpak
 - Indeling gebieden (met verantwoording)
- Instrumenten
 - Risicokaart en procesafspraken (Geofundament)
 - Stappenplan Provincie Noord-Brabant
 - Afspraken Robuust Basisnet (lobby)



Programma Externe Veiligheid

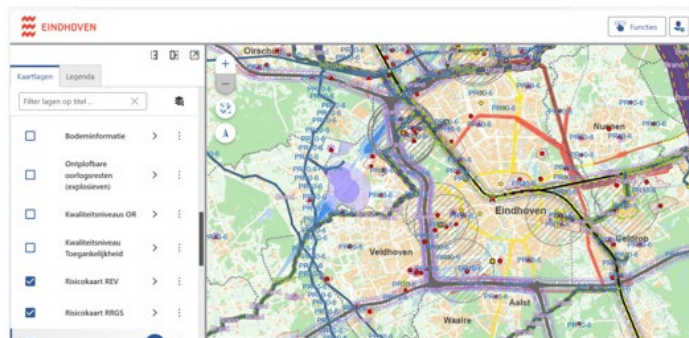
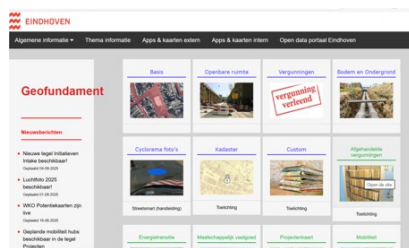
Herijking van gemeentelijke externe veiligheidsprogramma
"Risico's de maat genomen (2009)"
in kader van Omgevingswet

Betrokken instanties:

- Gemeente Eindhoven
- Omgevingsdienst Zuid-oost Brabant
- Veiligheidsregio Brabant Zuidoost

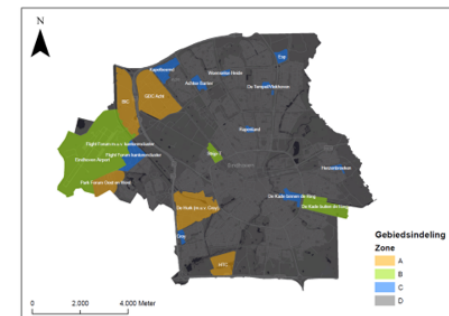
Instrumenten

- Gebiedsgericht aanpak
 - Indeling gebieden (met verantwoording)
 - Voorwaarden (risicobron/objecten)
- Interne instrumenten
 - Risicokaart en procesafspraken (Adviesrol Vrbzo)
 - Regels Omgevingsplan
 - Stappenplan Provincie Noord-Brabant



Overzicht van de kaarten Externe Veiligheid:

Overzichtskaart Deelprogramma Omgevingsveiligheid Gebiedsindeling

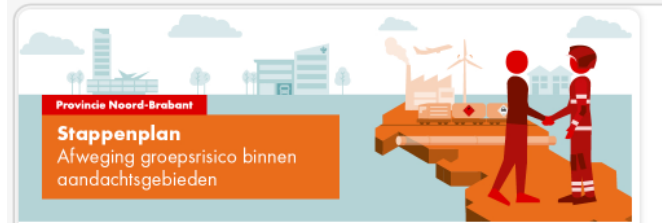


Overzicht van de kaarten Externe Veiligheid in **geofundament**

Zaak 6.1 Toekomstige uitbreiding of nieuwvestiging van risicovolle activiteiten per gebied

Gebieden	Uitbreiding of nieuwvestiging risicovolle activiteiten	Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	
A. Bedrijven: terreinen met zware risicovolle activiteiten	De Hurk (m.u.v. Cggg), GDC Acht, HTC, Park Forum (oost en west), luchthaven Eindhoven, Kapelbeemd (binn en tegen spoor aan), Esp en BIC	Risicovolle activiteiten onder A, B en C van bijlage VII B) toegestaan ¹	Nieuwe zeer kwetsbare gebouwen niet toegestaan
B. Bedrijven: terreinen met lichte risicovolle activiteiten	De Kade buiten de Ring, Flight Forum (m.u.v. kantorencluster), Bedrijventerrein Eindhoven Airport, Strijp 1, Kapelbeemd (rand), Croy en Campus TU Eindhoven	Risicovolle activiteiten onder A en B van bijlage VII B) toegestaan	Nieuwe zeer kwetsbare gebouwen niet toegestaan
C. Bedrijven: terreinen met zeer lichte risicovolle activiteiten	De Kade binnen de Ring (Heizoorn (Achse B&C)), Bedrijventerrein Woensel Noord, Kantorecluster, Flight Forum, en overige kleine bedrijventerreinen conform EX-10	Risicovolle activiteiten onder A van bijlage VII B) toegestaan, mits er geen brand- en/of explosieaandachtsgebied van toepassing is op de activiteit	Niet van toepassing
D. Gebieden voor wonen, werken en recreëren	Spoorzone, Winkelcentrum Woensel, Centrum, Park Forum Zuid Kasteleinen en overige verblijfsgebieden (wonen, werken, recreëren, maatschappelijk, buitengebied)	Geen risicovolle activiteiten onder bijlage VII B) toegestaan, met uitzondering van risicovolle activiteiten die geleend zijn aan het functioneren van het gebied (bijvoorbeeld gedruktmeel- en -regulatiens, of buurtwaterjers)	Niet van toepassing

Gebruik van Stappenplan Noord-Brabant



Toelichting Stappenplan afweging groepsrisico binnen aandachtsgebieden

De gemeente kan aan de hand van regels in het omgevingsplan of via beleid, zoals bijvoorbeeld een buitenplanse omgevingsplan activiteit (Bops), zelf bepalen of het wenselijk is om beperkt kwetsbare, kwetsbare en/of zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties toe te laten binnen brand-, explosie- en/of gifwolkaandachtsgebieden. Indien een gemeente heeft bepaald dat een ruimtelijke ontwikkeling wenselijk is binnen een aandachtsgebied moet zij een afweging maken op welke manier ze de nieuw toe te voegen populatie kan beschermen tegen de effecten van een calamiteit bij een risicobron.

Op grond van artikel 5.15 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (BKl) moet een gemeente bij het realiseren van beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties binnen een brand-, explosie- en/of gifwolkaandachtsgebied rekening houden met het groepsrisico. Om hieraan te voldoen kan de gemeente dit (volgens artikel 5.15 lid 2) op twee manieren invullen:

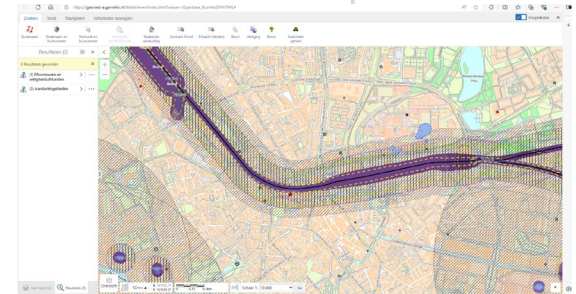
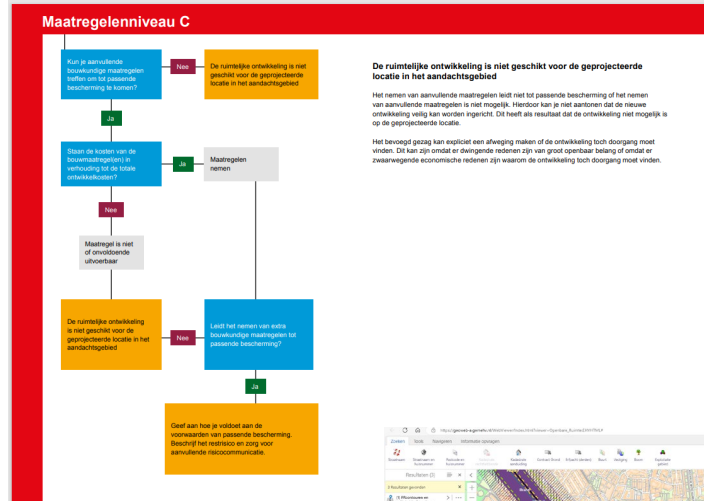
1. geen beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties toelaten in aandachtsgebieden;
2. waar het omgevingsplan beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties toelaat, waarborgt de gemeente:
 - a. dat maatregelen zijn getroffen ter bescherming van personen in die gebouwen en op die locaties; of
 - b. dat het aantal doorgaans aanwezige personen of de tijd dat deze personen aanwezig zijn in die gebouwen en op die locaties beperkt is.

Om aan te tonen of een gemeente passende bescherming kan bieden aan de nieuwe populatie en/of de populatie beperkt kan worden, heeft de provincie Noord-Brabant dit stappenplan ontwikkeld. Dit stappenplan kan iedere gemeente doorlopen voor het realiseren van een ontwikkeling in een brand- en/of explosieaandachtsgebied. Je doorloopt het stappenplan per aandachtsgebied. Ligt de ontwikkellocatie binnen een brandaandachtsgebied, dan dien je het stappenplan te doorlopen voor de verschillende relevante brandscenario's (fakkelflam, plasbrand, etc.). Ligt de locatie binnen zowel een brandaandachtsgebied als een explosieaandachtsgebied? Dan doorloop je het stappenplan tweemaal.

Het verantwoorden van het groepsrisico in het kader van gifwolkaandachtsgebieden vindt (nog) niet plaats via dit stappenplan. Daarnaast is het stappenplan alleen loepbaar voor het realiseren van beperkt kwetsbare gebouwen, kwetsbare gebouwen, beperkt kwetsbare locaties en kwetsbare locaties. Voor zeer kwetsbare locaties is dit stappenplan niet bedoeld. Indien een gemeente ervoor kiest zeer kwetsbare gebouwen toe te staan in een aandachtsgebied is ze verplicht een voorschriftengebied aan te wijzen.

Om te komen tot een passende bescherming voor de nieuwe populatie die een gemeente wil toevoegen, maak je onderscheid tussen maatregelenniveaus. De maatregelenniveaus zijn onderverdeeld in drie categorieën:

- Maatregelenniveau A: basisbescherming
- Maatregelenniveau B: brand- en/of omgevingsmaatregelen
- Maatregelenniveau C: aanvullende bouwkundige maatregelen



Toekomst

- Nieuwe invulling van Robuust Basisnet

- Onduidelijk wat toetsingskader is
- I&W wil geen sturing geven (routing over geschikte route)
- Discussie over Kernnet
- Onduidelijk hoe omgaan met toekomstige vervoersstromen

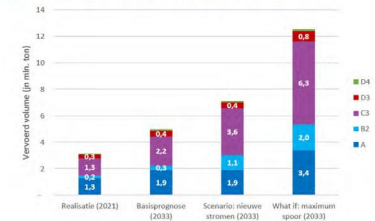
- Onduidelijkheid is onwenselijk

- I&W geen verantwoordelijkheid en alle Veiligheidsbeoordeling naar Gemeente
- Veiligheid als spanningsveld tussen RO en Vervoer

- Behoefte : duidelijkheid



Figuur 3.3 Realisatie- en prognosecijfers VGS spoor per stofcategorie (in mln. ton)



In de 'groene' waterstofeconomie keert de ammoniaktrein mogelijk ook terug

Feitenblad en Basisnet (2014)

Eindhoven d.d. 19 maart 2014

Basisnet in de Omgevingswet | Informatiepunt Leefomgeving



Stations en Eindhoven	Feitenblad op basis van Lokale Bijzondere Wet spoor d.d. 09 november 2010
<p>Stations en Eindhoven</p> <ul style="list-style-type: none"> In het ontwerp BV spoor wordt er rekening mee gehouden dat er door Eindhoven volledig worden (N.V.V. vi) gereden wordt. Daarbij voor het ontwerp BV spoor rekening wordt gehouden met een balans tussen een maximale besparing van de kosten van de verrijfde stations, waterstof en ook brandstof gas (A), belangrijk afwaken in Eindhoven t.a.v. de RIZZO. Postbusen plaatsen in PVB kanalen (niet) hebben op de veiligheids- en gebiedsaspecten, maar zullen dat niet aanpakbaar hebben. Eventuele veiligheidsaspecten volgen uit PVB budget. 	<p>Feitenblad op basis van Lokale Bijzondere Wet spoor d.d. 09 november 2010</p> <ul style="list-style-type: none"> In het ontwerp BV spoor wordt er rekening mee gehouden dat er door Eindhoven volledig worden (N.V.V. vi) gereden wordt. Daarbij voor het ontwerp BV spoor rekening wordt gehouden met een balans tussen een maximale besparing van de kosten van de verrijfde stations, waterstof en ook brandstof gas (A), belangrijk afwaken in Eindhoven t.a.v. de RIZZO. Postbusen plaatsen in PVB kanalen (niet) hebben op de veiligheids- en gebiedsaspecten, maar zullen dat niet aanpakbaar hebben. Eventuele veiligheidsaspecten volgen uit PVB budget.
<p>Plaatsing van stations</p> <p>De risicoberekening voor Eindhoven wordt overgenomen. Deze analyse zal gedetailleerder worden uitgewerkt aan van risicoberekeningen met specifiek spoorplan.</p> <p>Rechtelijke afpakking 4 april 2014. PV 20-4 op naar 1 station (maximum) voor de groei van RIZZO (*), in de huidige situatie wordt dit bereikt door de G.S. te laten langs RIZZO naar 40 km/h te laten rijden.</p>	<p>De risicoberekening voor Eindhoven wordt overgenomen. Deze analyse zal gedetailleerder worden uitgewerkt aan van risicoberekeningen met specifiek spoorplan.</p>
<p>Totale risicoberekening</p> <ul style="list-style-type: none"> In Eindhoven wordt in de stationsomgeving nabij RIZZO < 42 km/h gereden. Vooraf van Eindhoven is om 42 km/h te rijden naar G.S. te laten rijden om te bereiken naar het westen toe ook RIZZO. Beleidsplan. Dit zou vooral ten behoeve van RIZZO zijn. Het plan geeft aan, dat het bereik van het 42 km/h gebied ten koste gaat van de capaciteit van het bestaande netwerk. Dit betekent, dat het bereik van het 42 km/h gebied van het spoor buiten Eindhoven, worden beperkt. Dit betekent, dat het bereik van het 42 km/h gebied van het spoor buiten Eindhoven, worden beperkt. Dit betekent, dat het bereik van het 42 km/h gebied van het spoor buiten Eindhoven, worden beperkt. Met voor PVB stations wordt er langzaam gereden. Het maximum is bij 40 km/h. Dit betekent, dat het bereik van het 42 km/h gebied van het spoor buiten Eindhoven, worden beperkt. Dit betekent, dat het bereik van het 42 km/h gebied van het spoor buiten Eindhoven, worden beperkt. Voor de spoorbaanvakken in Eindhoven zal een PVB spoorplan worden gemaakt. Het maximum is bij 40 km/h. Dit betekent, dat het bereik van het 42 km/h gebied van het spoor buiten Eindhoven, worden beperkt. Dit betekent, dat het bereik van het 42 km/h gebied van het spoor buiten Eindhoven, worden beperkt. Er zijn 4 stations (5 stations) (AVV) die niet worden toegevoegd aan de veiligheids- en gebiedsaspecten, maar zullen dat niet aanpakbaar hebben. Eventuele veiligheidsaspecten volgen uit PVB budget. Postbusen plaatsen in PVB kanalen (niet) hebben op de veiligheids- en gebiedsaspecten, maar zullen dat niet aanpakbaar hebben. Eventuele veiligheidsaspecten volgen uit PVB budget. <p>Haus. Het maximum is bij 40 km/h. Dit betekent, dat het bereik van het 42 km/h gebied van het spoor buiten Eindhoven, worden beperkt. Dit betekent, dat het bereik van het 42 km/h gebied van het spoor buiten Eindhoven, worden beperkt.</p>	<p>De risicoberekening voor Eindhoven wordt overgenomen. Deze analyse zal gedetailleerder worden uitgewerkt aan van risicoberekeningen met specifiek spoorplan.</p>
<p>AVV's</p> <ul style="list-style-type: none"> Eindhoven heeft een risicoberekening van het bestaande netwerk. Het maximum is bij 40 km/h. Dit betekent, dat het bereik van het 42 km/h gebied van het spoor buiten Eindhoven, worden beperkt. Dit betekent, dat het bereik van het 42 km/h gebied van het spoor buiten Eindhoven, worden beperkt. AVV's worden toegevoegd aan de veiligheids- en gebiedsaspecten, maar zullen dat niet aanpakbaar hebben. Eventuele veiligheidsaspecten volgen uit PVB budget. Voor PVB stations wordt er langzaam gereden. Het maximum is bij 40 km/h. Dit betekent, dat het bereik van het 42 km/h gebied van het spoor buiten Eindhoven, worden beperkt. Dit betekent, dat het bereik van het 42 km/h gebied van het spoor buiten Eindhoven, worden beperkt. Voor de spoorbaanvakken in Eindhoven zal een PVB spoorplan worden gemaakt. Het maximum is bij 40 km/h. Dit betekent, dat het bereik van het 42 km/h gebied van het spoor buiten Eindhoven, worden beperkt. Dit betekent, dat het bereik van het 42 km/h gebied van het spoor buiten Eindhoven, worden beperkt. Er zijn 4 stations (5 stations) (AVV) die niet worden toegevoegd aan de veiligheids- en gebiedsaspecten, maar zullen dat niet aanpakbaar hebben. Eventuele veiligheidsaspecten volgen uit PVB budget. Postbusen plaatsen in PVB kanalen (niet) hebben op de veiligheids- en gebiedsaspecten, maar zullen dat niet aanpakbaar hebben. Eventuele veiligheidsaspecten volgen uit PVB budget. 	<p>De risicoberekening voor Eindhoven wordt overgenomen. Deze analyse zal gedetailleerder worden uitgewerkt aan van risicoberekeningen met specifiek spoorplan.</p>

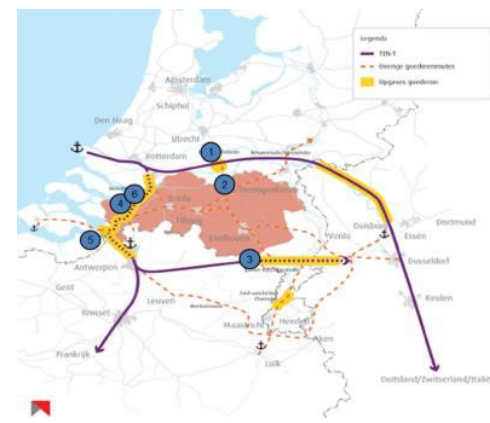
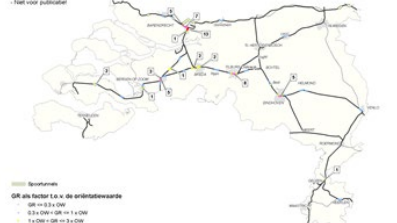


Eigen: Gemeente Eindhoven, Dinsdag 20-11-2010

GR Nieuw beleid op bestaand spoor 2020. Zuid-Nederland

Vanuit OVWS

- Voor een publicatie



Gegevens van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor | Informatiepunt Leefomgeving



Beoordeling EV binnen Knoop XL (1)

periode 2014-2018

Knoop XL

Ontwikkelperspectief Centrum Eindhoven 2040: Knoop XL – externe veiligheidsknelpunt

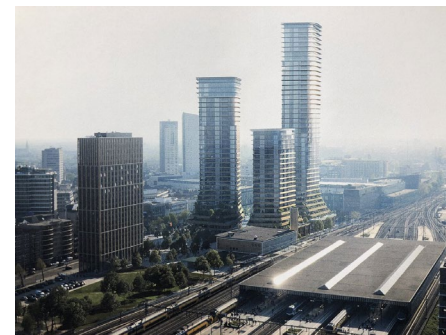


Woonopgave:

- BZK: 40.000 nieuwe woningen in Eindhoven (10.000 in Spoorzone)
- Brainport Nationale Agenda
- MIRT-afspraken (bereikbaarheid)
- Economische waarde (.....MIO?)

Veiligheidsopgave:

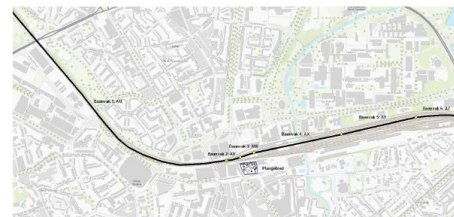
- Risico's zo klein mogelijk
- Visie Externe Veiligheid (2009)
- Maatregelen aan de bron, in het overdrachtgebied en in/aan gebouwen



Beoordeling EV binnen Knoop XL (2)

periode 2018-2022

Plasbrandaandachtsgebied



Figuur 3: Ligging baanvakken vrije baan

3.1.2 Transportintensiteit gevaarlijke stoffen

Voor de transportintensiteit gevaarlijke stoffen via de spoorlijn is uitgegaan van het RBMI bestand dat is aangeleverd door de Omgevingsdienst Zuidboos Brabant. Deze aantallen komen overeen met de gegevens voor route 12 uit de Regeling Basisnet.

Tabel 2: Ingevoerde transportaantallen gevaarlijke stoffen en BLEVE-verhouding

Route	Cat. A	Cat. B2	Cat. C3	Cat. C3	BLEVE Verhouding Ing AP	BLEVE Verhouding Ing
12	3850 per jaar	2380 per jaar	4000 per jaar	2750 per jaar	0	0,73

¹⁾ BLEVE verhouding: Een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) kan warm (vertraagd) falen als gevolg van een externe brand of koud (direct falen bijvoorbeeld als gevolg van impact) zijn. De verhouding is afgeleid van de samenstelling van treinen bij het traject waarbij een externe brand waarschijnlijk of minste waarschijnlijk is afhankelijk van de samenstelling. De koolstofgehalte BLEVE verhouding betreft daarmee inputdata voor het rekenmodel.

Cat. A = Brandbare gassen
 Cat. B2 = Giftige gassen
 Cat. C3 = Zwaar brandbare vloeistoffen
 Cat. C3 = Giftige vloeistoffen

3.2.1 Plaatsgebonden risico

De spoorlijn Bostel-Eindhoven maakt onderdeel uit van het basisnet spoor. Voor deze transportroutes geldt dat de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} keer per jaar in ieder geval kleiner is dan de veiligheidsafstand zoals opgenomen in de bijlage van de Regeling basisnet. Voor de spoorlijn ter hoogte van het plangebied geldt een veiligheidsafstand van 1 meter. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico gemeten vanaf 1 meter van het hart van het spoor in ieder geval kleiner is dan 10^{-6} keer per jaar. Het plangebied ligt op een afstand van ongeveer 10 meter. Het plaatsgebonden risico legt hiermee geen beperkingen op aan de geplande ontwikkeling.



Inhoud

1	Inleiding	1
2	Toetsingskader externe veiligheid	2
2.1	Risicomaten externe veiligheid	2
2.2	Basisnet	4
2.3	Beleidsvisie externe veiligheid	5
3	Toetsing spoortracé Bostel-Eindhoven	6
3.1	Invoerparameters rekenmodel	6
3.1.1	Baanvakken	6
3.1.2	Transportintensiteit gevaarlijke stoffen	7
3.1.3	Faalfrequentie	7
3.1.4	Breedte spoor	8
3.1.5	Weerstand	8
3.1.6	Bevolkingsdichtheden	8
	*Ingevoerd als evenement zie bijlage 1 voor de toelichting	10
3.2	Resultaten	11
3.2.1	Plaatsgebonden risico	11
3.2.2	Groepsrisico	11
3.2.3	Plasbrandaandachtsgebied	14
4	Conclusie	15

Bijlagen

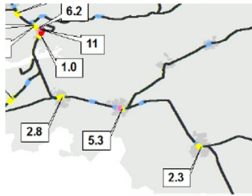
1. Bevolkingsgegevens
2. Resultaten groepsrisicoberekening met maatregel 'lage snelheid'

Beoordeling EV binnen Knoop XL (3)

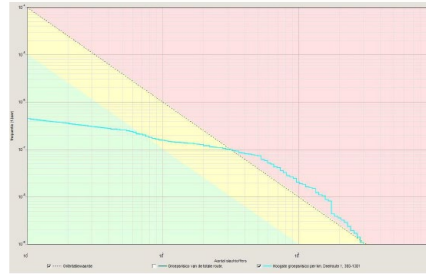
periode 2018-2022

Groepsrisico

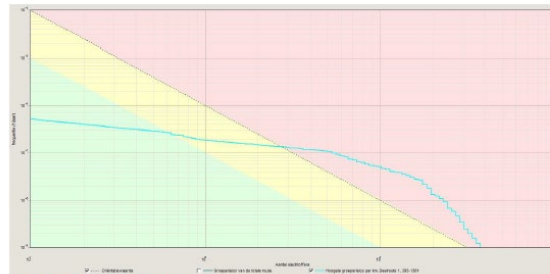
	Maagte groepsrisico
Huidig groepsrisico	2,6 maal de orientatiewaarde
Groepsrisico met District-E	9,2 maal de orientatiewaarde



Groepsrisico:
 Is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Weergave van de impact van een calamiteit met vele dodelijke slachtoffers tegelijkertijd (cumulatieve kans per jaar op overlijden).



Figuur 6: FN-curve huidige situatie



Figuur 8: FN-curve toekomstige situatie



Maatregelen om veiligheid te vergroten

- Vloeistofgoot langs het spoor
- Brandwerendheid gebouwen
- Afsluitbare ventilatiesystemen
- Explosiebestendige vluchtroutes
- Voldoende bluswater
- Geen groepen verminderd zelfredzame personen



Beoordeling EV binnen Knoop XL (4)

periode 2018-2022



RAPPORT

Kwantitatieve risicoanalyse

Klant: Amnest

Referentie: 0715144802010101

Status: Finale versie/1

Datum: 27 februari 2019

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Toetsingskader externe veiligheid	2
2.1	Risicostaten externe veiligheid	2
2.2	Basisset	4
2.3	Beleidsvisie externe veiligheid	5
3	Toetsing spoortrace Bostel-Eindhoven	6
3.1	Invoerparameters rekenmodel	6
3.1.1	Baanvakken	6
3.1.2	Transportintensiteit gevaarlijke stoffen	7
3.1.3	Faaltfrequentie	7
3.1.4	Breedte spoor	8
3.1.5	Weerstation	8
3.1.6	Bevolkingsdichtheden	8
	*Tegengevoerd als evenwerm zie bijlage 1 voor de toelichting	10
3.2	Resultaten	11
3.2.1	Plaatsgebonden risico	11
3.2.2	Groepsrisico	11
3.2.3	Plaatsbrandrisicogebied	14
4	Conclusie	15

Bijlagen

1. Bevolkingsgegevens
2. Resultaten groepsrisicoberekening met maatregel 'lage snelheid'

Maatregel	Effectief bij typisch scenario				Toepassen bij District E
	Pla-brand	Warme Blevé	Koude Blevé	Toetische wolk	
1. Brandwerend scherm	x				Niet
2. Opvang gevaarlijke stoffen onder spoor (ballastlaag)	x	x			Wel
3. Afvoer gevaarlijke stoffen langs het spoor (afvoersysteem)	x	x			Wel
4. Bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen	x	x		x	Wel
5. Stationair blussysteem langs het spoor	x	x		x	Niet
6. Alarmering en ontruiming plangebied	x	x		x	Wel
7. Maatregelen aan het gebouw					
- Brandwerend gevels in PAG	x	x			Wel
- Onbrandbaar materialen in gevel	x	x	x		Wel
- Stralingswerende beglazing in gevel	x	x	x		Wel
- Vluchtroutes van het spoor af buiten PAG	x	x		x	Wel
- Glaspervak gevel beperken	x	x	x	x	Wel
- Explosiewerende gevel		x	x		Niet
- Explosiewerende trappenhuzen		x	x		Wel
- Constructie deuren		x	x		Wel
- Ventilatie afsluitbaar	x	x	x	x	Wel
- Risicocommunicatie vooraf	x	x	x	x	Wel



Rotterdamse, Postbus 242, 5000 AE Eindhoven

College van burgemeester en wethouders van de gemeente Eindhoven
L. Stortelder
Postbus 90150
5600RB EINDHOVEN

Geacht college,

Op 4 maart heeft u ons advies gevraagd over het ontwerp bestemmingsplan 'Stationsplein Zuid' in Eindhoven. Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de ontwikkeling van 'District E' in Eindhoven. Op 8 april 2019 hebben wij u voorzien van ons

Omgevingsadviserend

Onderwerp:
Advies Ontwerpbestemmingsplan District E te Eindhoven

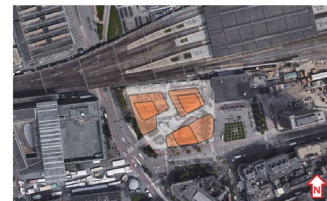
Datum

27 maart 2020

Uitspreker

4 maart 2020

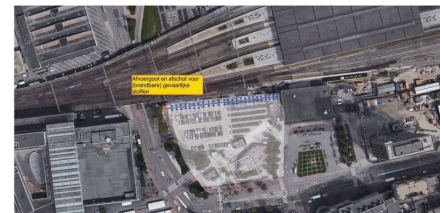
Uw ambtenaar



Figuur 4-8

Effect beperkende maatregelen

Maatregelen	Pla-brand	Warme Blevé	Koude Blevé	Toetische wolk	Toepassen bij District E	Haalbaarheid	
						Ernstig	Uitvoeren
9 Tunnel	x	x	x	x			<ul style="list-style-type: none"> - Niet realistisch binnen dit project. Landelijk onderzoek basisset. - Gemeente blijft in overleg met het Rijk. Conclusie: niet verder onderzoeken
Opmerkingen: Geen realistische maatregel volgens ProRail							
10 Aardewal	x						<ul style="list-style-type: none"> - Onvoldoende ruimte voor het aanleggen. Conclusie: niet verder onderzoeken
11 Brandwerend (geluids)scherm	x						<ul style="list-style-type: none"> - Constructie moet binnen het spongebied blijven (srm harmonica van de treinwagons) - Actie: onderzoeken of constructie mogelijk is. Icm andere maatregelen x - Vragen als: hoogte, lokale en materiaal zijn van belang - Kan ook positieve invloed hebben op het milieu Thema geluid - Samen zien met maatregelen 12, 13 en 14
Opmerkingen:							
- heeft mogelijk negatieve invloed op de gevezen explosie en brand							
- Vragen als: hoogte, lokale en materiaal zijn van belang							
- Kan ook positieve invloed hebben op het milieu Thema geluid							



Indicatie van de kosten	
Globale schatting kosten afvoer en opvang	€ 100.000,-



Beoordeling EV binnen Knoop XL (5)

periode 2022-2023



Maatregelen externe veiligheid - District-E Eindhoven

Publicatiedatum 27-01-2023 | 16:26



Dit rapport geeft een grove indicatie van de mogelijke uitwerking van maatregelen ter beperking van de gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen op het spoor bij het District-E plangebied in de gemeente Eindhoven. Het verder uitwerken van de maatregelen en vaststellen van de haalbaarheid behoort niet tot de scope van dit rapport.

Praktijkvoorbeeld

Maatregelen externe veiligheid - District-E Eindhoven

Activiteit	Kans op overlijden per jaar
Getroffen voor raverstartend vliegtuig	1 op de 10 miljoen
Verdinking door dijdoorbraak	1 op de 5,5 miljoen
Sterven door een bijmetsteek	1 op de 2 miljoen
Door de bliksem getroffen worden	1 op de 1 miljoen (10%)
Stroom veiligheid	
Vliegen	1 op de 814.000
Werk in een genschedeld bedrijf	1 op de 77.000
Lopen in het verkeer	1 op de 54.000
Fietsen	1 op de 26.000
Werk in landbouw en visserij	1 op de 14.000
Autorijden	1 op de 5.700
Brommer rijden	1 op de 5.000
Sigaret roken (pakje per dag)	1 op de 200

RAPPORT Integraal Plan Brandbeveiliging

District E

Klant: Amvest

Referentie: BR6574BRP190221310

Status: 1.001

Datum: 1 maart 2019



Berekende Groepsrisico's Basisnet spoor



Groepsrisico:




Is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting Weergave van de impact van een calamiteit met vele dodelijke slachtoffers tegelijkertijd (cumulatieve kans per jaar op overlijden)



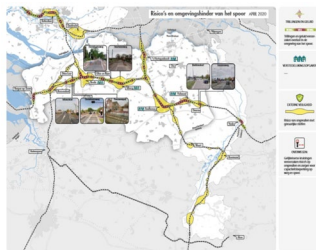
Planning & fasering clusters (2024-2028)

doorontwikkeling



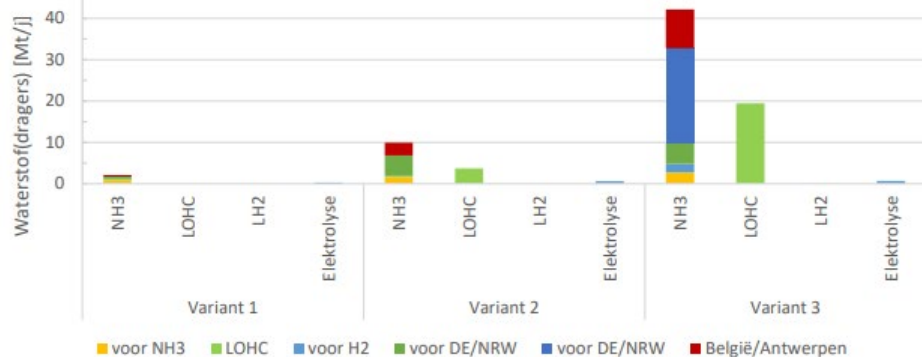
-  Vóór Multimodale OV-knoop Eindhoven Centraal
-  Tegelijkertijd met Multimodale OV-knoop Eindhoven Centraal
-  Ná Multimodale OV-knoop Eindhoven Centraal

Robuust Basisnet



Vervoer via Brabantroute (energietransitie)

Import en productie van waterstofdragers



provincie Zuid-Holland

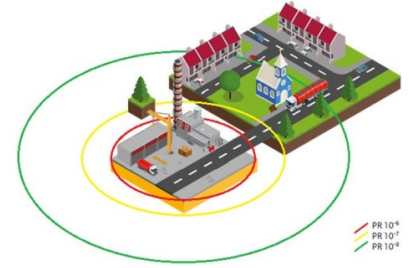


Figuur 27. Schematische weergave van alle in dit onderzoek te verwachten stromen van en naar locaties in en buiten Nederland.

Samenvatting: Beoordeling van EV is maat- en teamwork!

- Zorg dat je bij het begin betrokken bent en externe veiligheid in aandachtsgebieden als ontwerpcriterium wordt meegenomen
- Leg verantwoording bij bestuur neer (Programma)
- Zorg voor spelregels EV-beoordeling (Kader)
- Maak de veiligheidsvoorwaarden concreet

Om te zorgen voor een veilige leefomgeving!



Brabant + Zuidoost
VeiligheidsRegio

OMGEVINGSDIENST
ZUIDOOST-BRABANT

Provincie Noord-Brabant

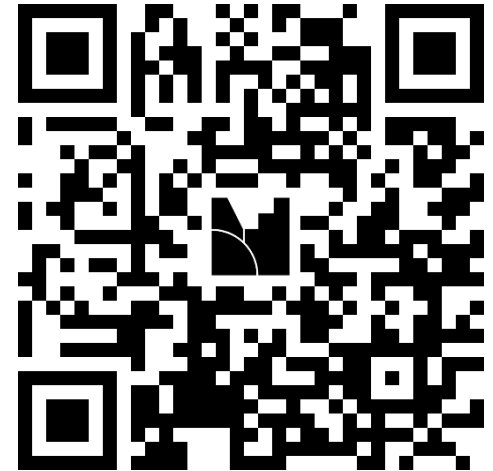
ProRail

 **EINDHOVEN**

4. Vragen n.a.v. de presentatie

- Welke vragen en/of suggestie heb je aan Henri?

Ga naar Menti.com: **4107 0803**



Verlag - Eindhoven als ruimtelijke praktijkcasus

- Eindhoven ziet externe veiligheid als onderdeel van de bredere gezonde leefomgeving. Voor deelnemers laat dit zien dat aandachtsgebieden niet los beoordeeld worden, maar in samenhang met woningbouw, mobiliteit, groen, gezondheid en dat aandachtsgebieden vragen om participatie en communicatie.
- In Knoop XL en de Spoorzone komen hoge verdichting, veel reizigers en vervoer van gevaarlijke stoffen samen. Voor ruimtelijke plannen en de verder uitwerking hiervan betekent dit dat externe veiligheid hierin vanaf het begin als ontwerpcriterium moet meelopen.
- De casus laat zien dat externe veiligheid niet alleen vraagt om een juridische toets achteraf. Als externe veiligheid pas laat in beeld komt, kunnen ontwerpkeuzes, fasering of maatregelen moeilijker worden aangepast. Zie ook het punt hiervoor.

Verlag - Instrumenten en procesafspraken

Eindhoven

- Eindhoven werkt met een gebiedsgerichte aanpak om externe veiligheid te verbinden aan ruimtelijke keuzes. Voor beleid betekent dit dat risico's niet alleen per aanvraag worden bekeken, maar in samenhang met het gebied.
- Risicokaarten, gezondheidskaart en procesafspraken helpen om vroeg te bepalen waar externe veiligheid extra aandacht vraagt. Dit ondersteunt een projectteams bij het kiezen van maatregelen en het tijdig betrekken van specialisten.
- Samenwerking met veiligheidsregio, omgevingsdienst en interne projectteams is essentieel. Voor vergunningverlening geeft dit duidelijkheid over wie wanneer advies geeft en hoe dit wordt vastgelegd.
- Het Noord-Brabantse stappenplan biedt houvast, maar vraagt lokale vertaling. De waarde zit vooral in het expliciet maken van keuzes, maatregelen en bestuurlijke verantwoording.

Verlag - Robuust Basisnet en Knoop XL

- De ontwikkeling rond Knoop XL raakt direct aan de discussie over Robuust Basisnet en vervoer via de Brabantroute. Voor gemeenten betekent dit dat lokale planvorming afhankelijk blijft van landelijke keuzes over vervoer en risicokaders.
- Onduidelijkheid over toekomstige vervoersstromen en toetsingskaders maakt ruimtelijke besluitvorming kwetsbaar. Bij plannen is het daarom belangrijk om aannames, onzekerheden en afhankelijkheden expliciet te benoemen.
- De casus Eindhoven laat zien dat gemeenten ruimtelijke plannen moeten beoordelen terwijl belangrijke keuzes over het Basisnet, routing en vervoer van gevaarlijke stoffen landelijk worden gemaakt. Daarom is er behoefte aan duidelijkheid en het nemen van verantwoordelijkheid vanuit het Rijk.

5. AI en Omgevingsveiligheid – Introductie (1/3)

AI is geen toekomstmuziek



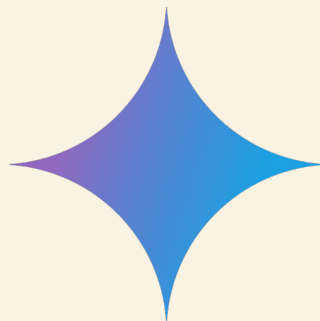
Wat betekent dit voor het vakgebied?



Claude



ChatGPT



Gemini



Microsoft Copilot

5. AI en Omgevingsveiligheid – Introductie (2/3)

Wat doe ik er al mee?

Transcriptie & notities

Overleggen doorzoekbaar maken en kernpunten ophalen uit overleggen

Structuur aanbrengen

Van losse informatie naar een eerste opzet voor rapport, memo, mail of presentatie.

Teksten verbeteren

Samenvatten, herschrijven en toegankelijk maken zonder de inhoud te verliezen.

Kritisch meelezen

Controleren op hiaten, inconsistenties, onduidelijke aannames en zwakke redeneringen.

Coderen & Excel

Kleine automatiseringen, tabellen, formules en applicaties opbouwen.

Sparringspartner

Brainstormen, alternatieven verkennen en betere vragen formuleren.

Altijd beschikbaar, maar nooit eindverantwoordelijk!!!

5. AI en Omgevingsveiligheid – Introductie (3/3)



AI is er al. En het kan ons helpen om effectiever te werken, beter te ordenen en scherper te kijken.

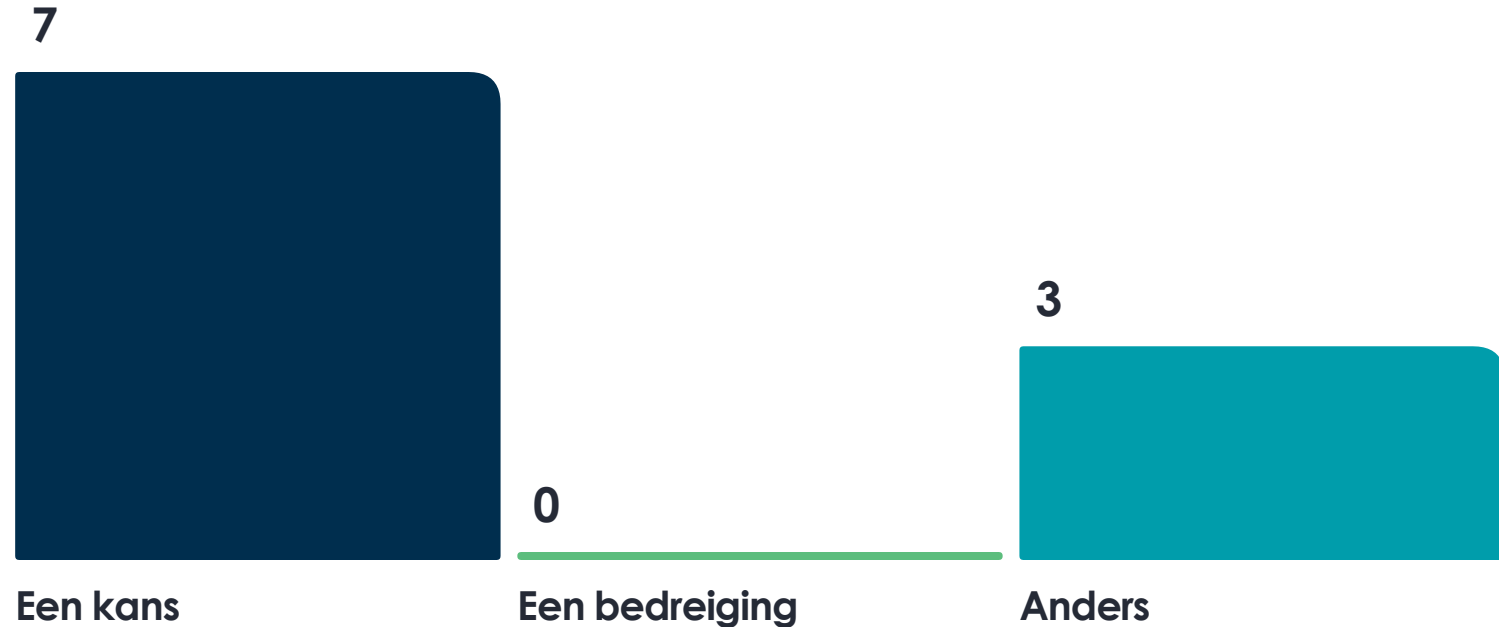
Maar we moeten kritisch blijven op wat AI oplevert, wat we overnemen en bewust worden wat de risico's hier van zijn.

Dáár gaan de volgende stellingen over.

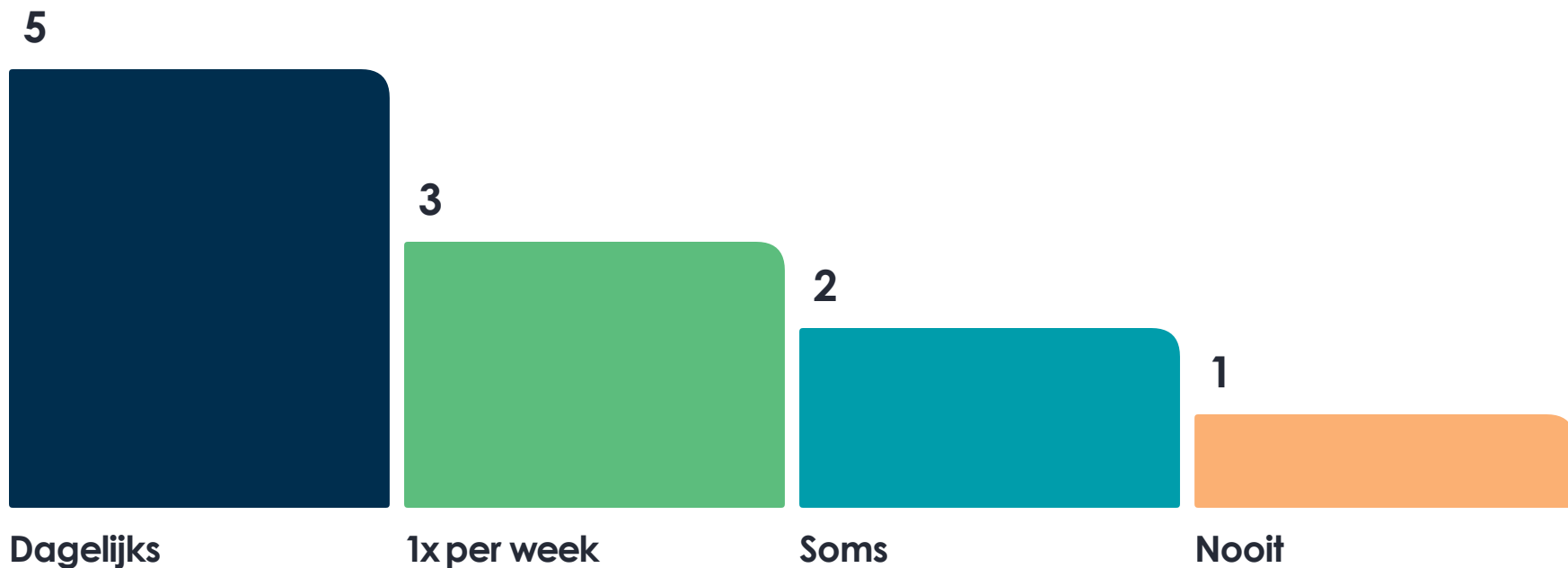
5. AI en Omgevingsveiligheid - Stellingen

- AI past slecht bij omgevingsveiligheid, omdat lokale context en bestuurlijke afwegingen zich niet laten automatiseren.
- Het grootste risico van AI is niet dat het fouten maakt, maar dat mensen die fouten niet meer herkennen.
- AI kan de beoordeling van omgevingsvergunningen volledig overnemen, waardoor menselijke willekeur en fouten tot het verleden behoren.
- AI helpt jonge specialisten sneller op gang, maar kan ook veroorzaken dat ze niet meer de vereiste kennis opdoen en echt leren redeneren.
- De vraag is niet of jonge specialisten AI mogen gebruiken, maar hoe we voorkomen dat ze hun vakmanschap uitbesteden aan AI.
- AI kan nuttig zijn als hulpmiddel, maar mag nooit zelfstandig conclusies trekken over veiligheid, aanvaardbaarheid of juridische beoordeling.
- De vraag is niet óf AI handig is, maar onder welke voorwaarden het verantwoord kan worden gebruikt.

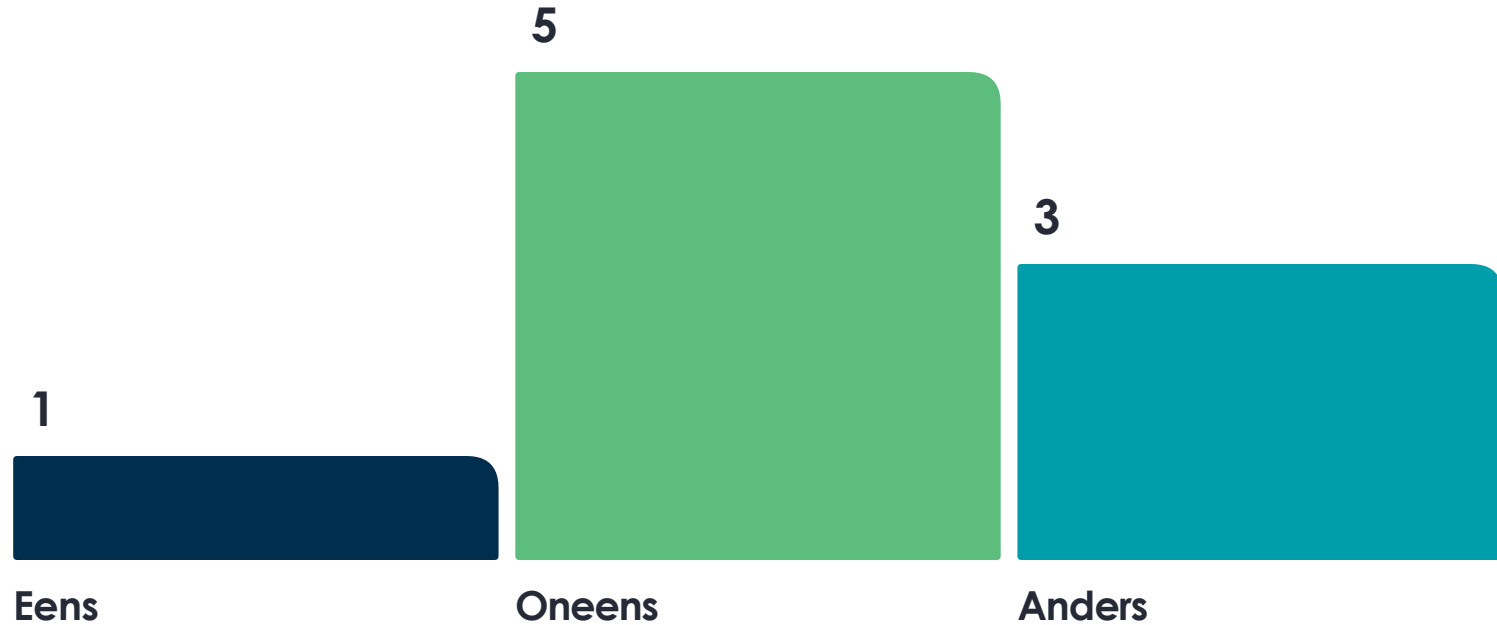
Al vind ik....



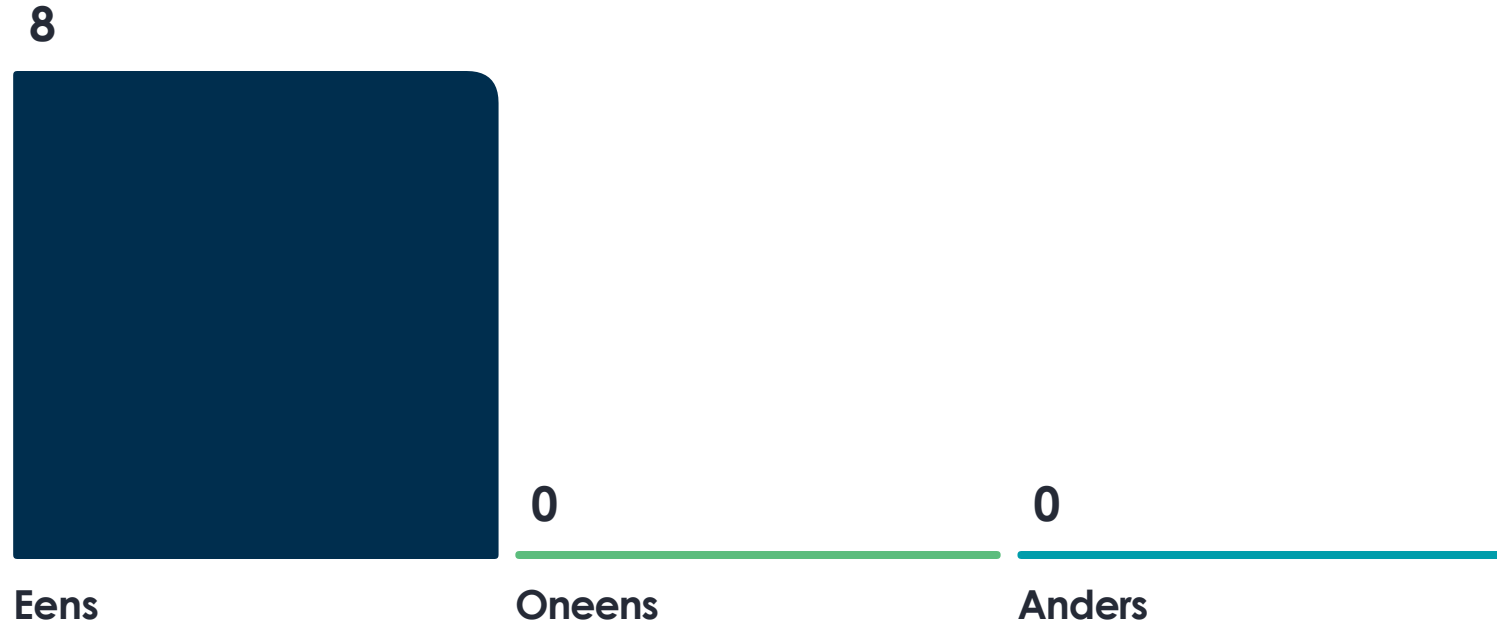
In mijn werk gebruik ik AI....



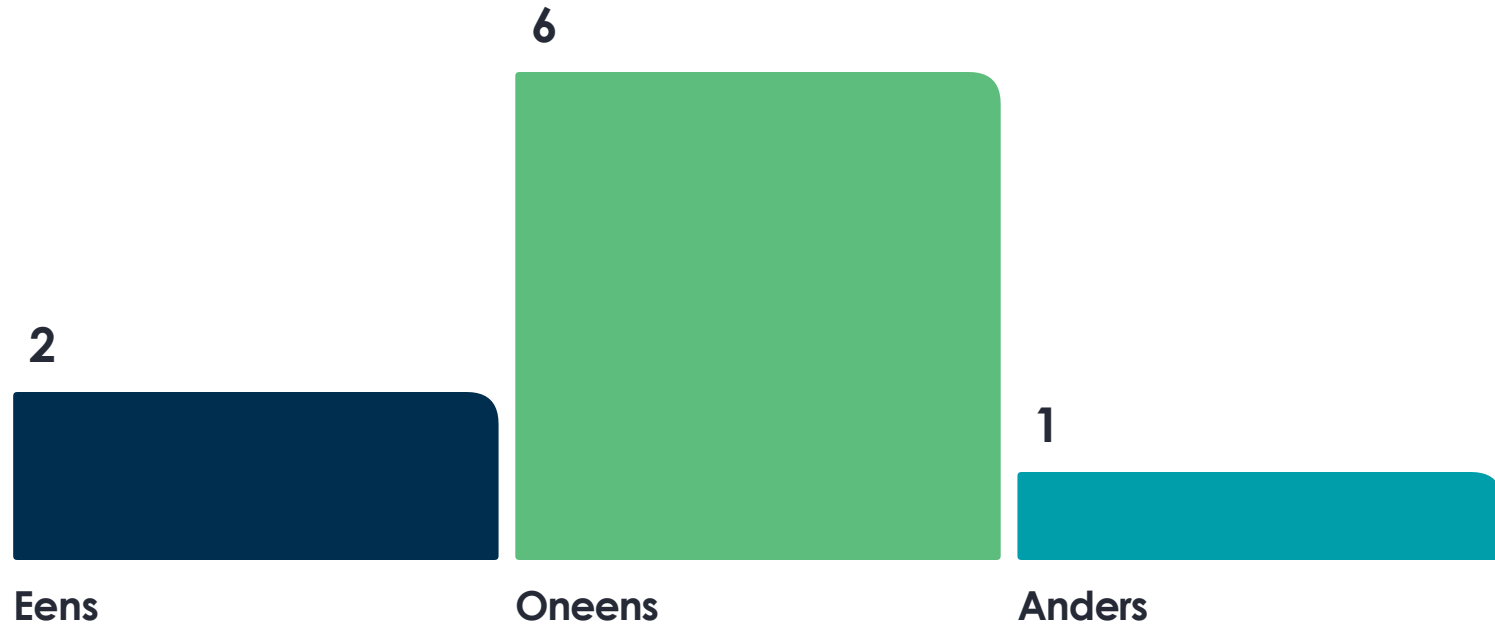
AI past slecht bij omgevingsveiligheid, omdat lokale context en bestuurlijke afwegingen zich niet laten automatiseren



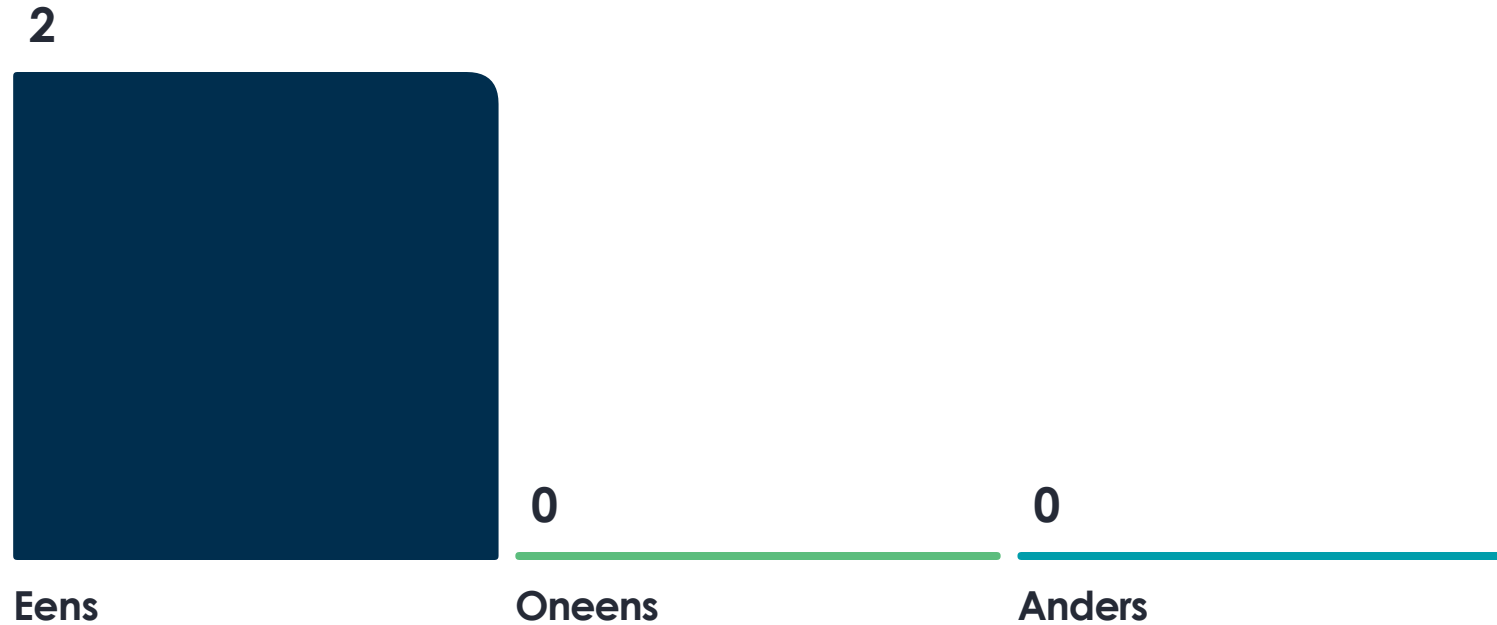
Het grootste risico van AI is niet dat het fouten maakt, maar dat mensen die fouten niet meer herkennen



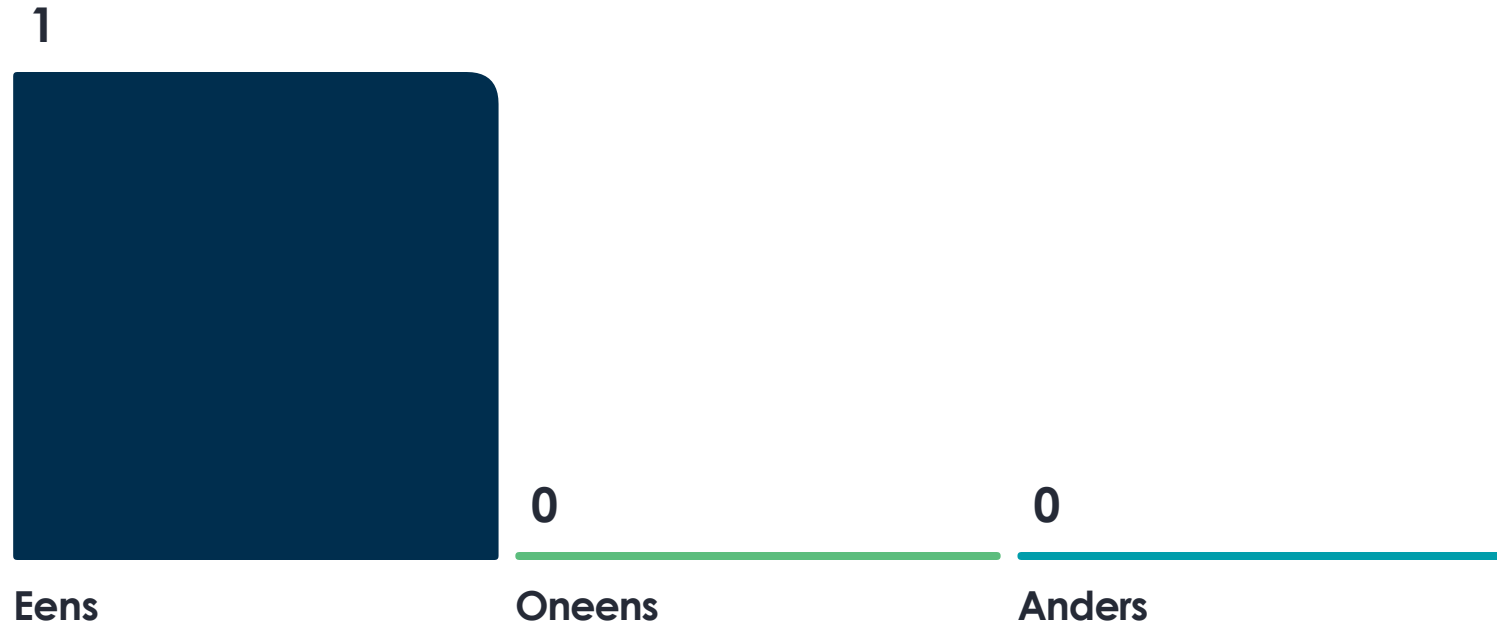
AI kan de beoordeling van omgevingsvergunningen volledig overnemen, waardoor menselijke willekeur en fouten tot het verleden behoren



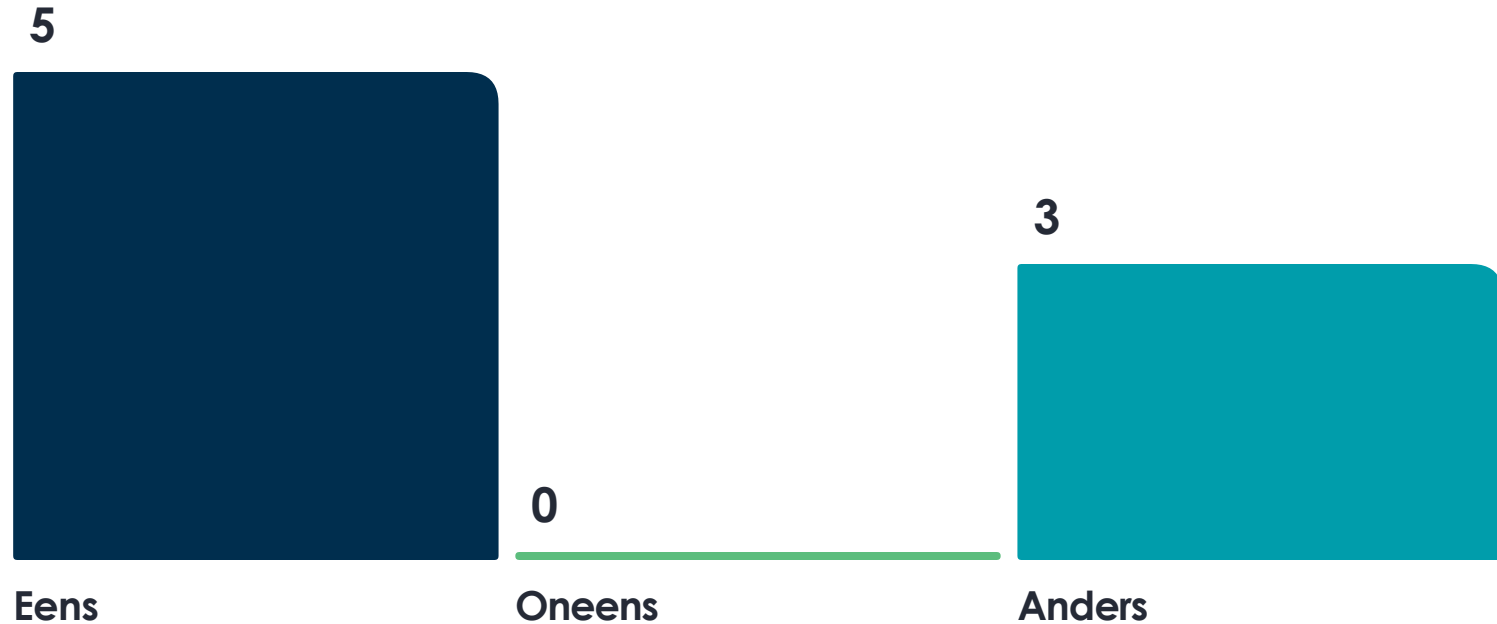
AI helpt jonge specialisten sneller op gang, maar kan ook veroorzaken dat ze niet meer de vereiste kennis opdoen en echt leren redeneren



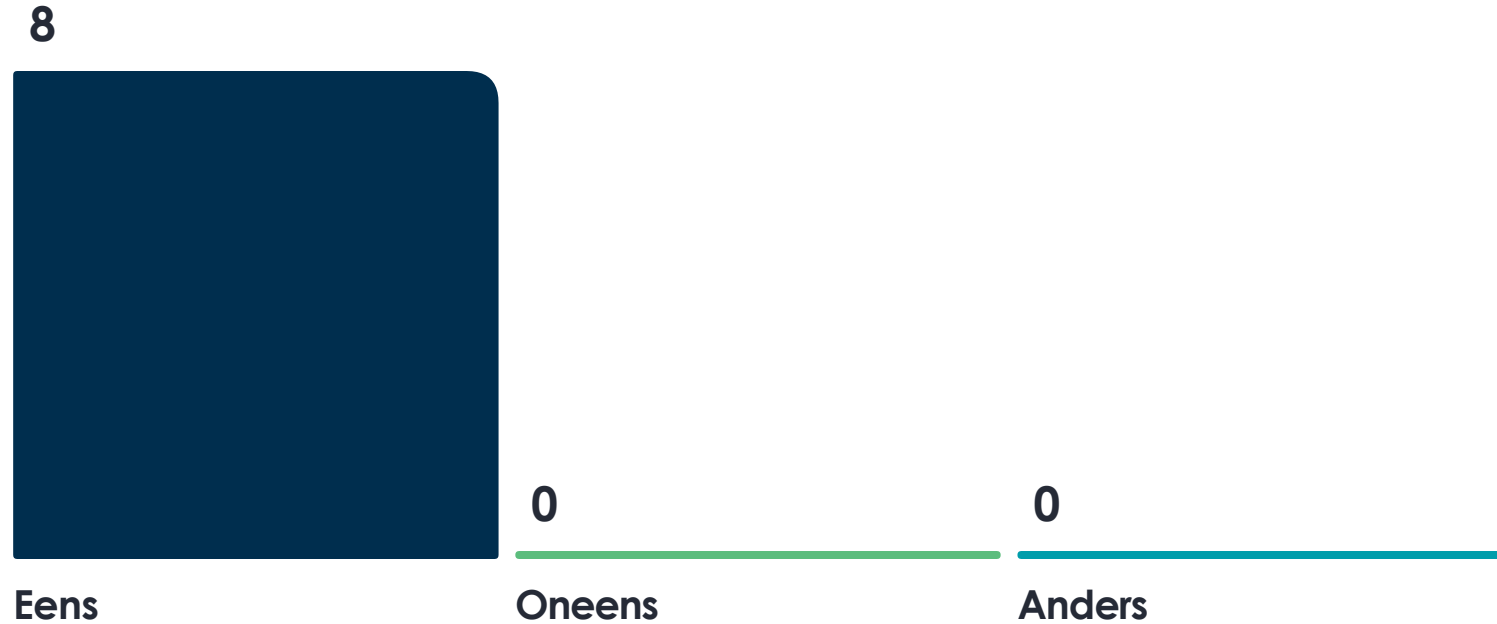
De vraag is niet of jonge specialisten AI mogen gebruiken, maar hoe we voorkomen dat ze hun vakmanschap uitbesteden aan AI



AI kan nuttig zijn als hulpmiddel, maar mag nooit zelfstandig conclusies trekken over veiligheid, aanvaardbaarheid of juridische beoordeling



De vraag is niet óf AI handig is, maar onder welke voorwaarden het verantwoord kan worden gebruikt



5. AI en Omgevingsveiligheid - Bewonersbrief

De begrijpelijke bewonersbrief

Situatie

Een technisch veiligheidsrapport moet worden vertaald naar begrijpelijke taal voor bewoners.

Dilemma

AI gebruiken om de tekst toegankelijker te maken.

of

Vorkomen dat nuance of juridische precisie verloren gaat.

Gespreksvraag: Wat is belangrijker: dat iedereen het begrijpt, of dat elke nuance exact blijft staan?

5. AI en Omgevingsveiligheid - Tweede lezer

De kritische tweede lezer

Situatie

AI kan een rapport nalopen op inconsistenties, ontbrekende onderdelen en onduidelijke formuleringen.

Dilemma

AI gebruiken als extra paar ogen.

of

Voorkomen dat schijnzekerheid ontstaat, omdat AI ook fouten kan missen.

Gespreksvraag: Mag AI onderdeel zijn van kwaliteitscontrole, zolang de mens eindverantwoordelijk blijft?

5. AI en Omgevingsveiligheid - Samenvatting

De AI-samenvatting van een veiligheidsrapport

Situatie

Een lang rapport over externe veiligheid moet snel worden samengevat voor een projectteam of bestuurder.

Dilemma

Gebruik je AI om snel de hoofdpunten uit het rapport te halen?

of

Of is het risico te groot dat nuances, voorwaarden of onzekerheden wegvallen?

Gespreksvraag: Wanneer is een AI-samenvatting bruikbaar, en wanneer moet je altijd terug naar het volledige rapport?

5. AI en Omgevingsveiligheid - Burger en expert

De inwoner met ChatGPT

Situatie

Een bewoner gebruikt zelf AI om een veiligheidsrapport te analyseren en komt met kritische vragen.

Dilemma

Zie je dit als waardevolle betrokkenheid en een kans om beter uit te leggen?

of

Of leidt het vooral tot misverstanden, omdat AI technische rapporten verkeerd kan interpreteren?

Gespreksvraag: Hoe gaan we om met AI-ondersteunde tegenlezers vanuit de omgeving?

5. AI en Omgevingsveiligheid - Transparantiegrens

De transparantiegrens

Situatie

AI is alleen gebruikt om een tekst leesbaarder te maken; de analyse is door deskundigen gedaan.

Dilemma

AI-gebruik melden.

of

Dit zien als vergelijkbaar met andere digitale hulpmiddelen.

Gespreksvraag: Wanneer wordt AI-gebruik relevant om te benoemen?

Verlag - AI als hulpmiddel voor het vakgebied

- AI kan standaardtaken versnellen, zoals samenvatten, tekst verbeteren en inconsistenties signaleren. De meerwaarde zit vooral in ordenen en voorbereiden van een besluit, niet in het zelfstandig nemen van besluiten over veiligheid.
- Bij wetgeving, jurisprudentie en lokale bestuurlijke afwegingen blijft menselijke controle noodzakelijk. Voor vergunningverlening kan AI dus hooguit ondersteunend zijn bij vaste toetsingskaders en documentanalyse.
- Privacy, brongebruik en bedrijfsgegevens vragen vooraf duidelijke afspraken. In rapportages, offertes en communicatie moet zichtbaar blijven welke informatie door deskundigen is beoordeeld.

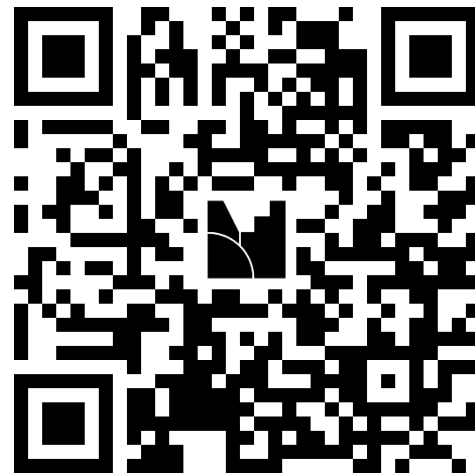
Verlag - Discussie over AI en besluitvorming

- Er liggen kansen voor consistentere beoordeling van eenvoudige aanvragen, maar maatwerk, politieke gevoeligheid en lokale context zijn niet goed te automatiseren.
- Het grootste risico is niet alleen dat AI fouten maakt, maar dat gebruikers die fouten niet meer herkennen. Voor opleiding en kwaliteitsborging blijft borging van de kennis daarom een expliciet aandachtspunt.
- AI kan jonge specialisten sneller op gang helpen, maar mag het leren redeneren niet vervangen. Organisaties moeten dus bepalen welke kennis intern aanwezig moet blijven om AI-uitkomsten te controleren.

6. Actualiteitenrondje

- Vraag: Welke actuele ontwikkelingen spelen bij jou in de organisatie?

- Ga naar Menti.com: **4107 0803**



Welk(e) onderwerp(en) heb je voor het actualiteitenrondje?

Veiligheid belevenis VS
berekende veiligheid

Te beschermen
object/locatie

Verslag - Actualiteiten en vervolg

- In de stuurgroep Basisnet is op 29 juni 2026 bijgepraat over de bestuurlijke commissie. De discussie over Basisnet is nog niet afgerond en blijft na de zomer op de agenda.
- TAUW en OK10 onderzoeken de werking van voorschriftengebieden. De uitkomsten worden eind 2026 verwacht.
- Het RIVM heeft onderzoek gedaan naar bouwmaatregelen bij onder- en overbouwing van het Basisnet. Het rapport is nog niet openbaar.

7. Afronding en vooruitblik 2026

Bijeenkomsten kennistafels

- 8 september: Transport (10:00-12:00 online)
- 11 september: VET (10:00-14:00 live NRG-Pallas Petten)
- 13 oktober: Aandachtsgebieden (10:00-16:00 live Haskoning Amersfoort)
- 2 november: VET (13:00-15:00 online)
- 7 november: Transport (10:00-16:00 live Haskoning Amersfoort)