Notitie gedeelde uitgangspunten

voor “veilig vervoer gevaarlijke stoffen door veilige leefomgeving”.

| vastgestelde versie dd 29 juni 2026

Doel.

Doel van het bestuurlijk traject is met elkaar stappen te zetten om uit de bestuurlijke impasse te komen van de wijziging van het beleid vervoer gevaarlijke stoffen (basisnet), door in het eerste kwartaal van 2026 vanuit een blanco vel, een aantal gedeelde uitgangspunten en interbestuurlijke doelen te formuleren op basis waarvan de beleidsontwikkeling veilig vervoer gevaarlijke stoffen met stevig draagvlak - van de departementen en decentrale overheden - kan worden vervolgd.

Verantwoording.

In zeven bestuurlijke en twee tussentijdse ambtelijke sessies, is stapsgewijs gewerkt aan gedeelde uitgangspunten. In het zevende, afrondende bestuurlijk overleg van 29 juni 2026 is deze, voorliggende versie als eindproduct van het bestuurlijk traject vastgesteld. Met een begeleidend schrijven is deze notitie door de onafhankelijk voorzitter aangeboden aan de opdrachtgever voor het bestuurlijk traject, de staatssecretaris van het ministerie van IenW.

Partijen.

Bij het bestuurlijk traject betrokken partijen zijn:

- Rijk - departementen van IenW en BZK (VRO) (plus in interne, interdepartementale afstemming ook EZK, defensie)
- decentrale overheden – vertegenwoordigd door IPO (Provincies), VNG (Gemeenten) en Veiligheidsberaad (Veiligheidsregio's).

Uitgangspunten.

Deze partijen spreken uit de volgende gedeelde uitgangspunten te willen hanteren voor duurzaam vervolg van beleidsbepaling "veilig vervoer gevaarlijke stoffen door veilige leefomgeving":

I. Uitgangspunten ten aanzien van opgaven, doelen en verantwoordelijkheden.

a. gevaarlijke stoffen zijn een belangrijke pijler en zullen de komende decennia een belangrijke pijler blijven voor de Nederlandse economie en industrie en energievoorziening.
b. er is een grote en urgente woonopgave die in belangrijke mate in stedelijk gebied - bij voorzieningen, knooppunten en in spoorzones - moet worden ingepast.
c. de overheid (nationaal, regionaal, lokaal) heeft tot taak burgers een veilige leefomgeving te bieden.
d. partijen hebben samen de verantwoordelijkheid om de interactie tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen (a.) en de woon- en leefomgeving in de nabijheid van dit vervoer (b.,c.) zo veilig mogelijk te houden en spannen zich daar blijvend voor in.
e. Het rijk is primair verantwoordelijk voor het veilig vervoer gevaarlijke stoffen (de bron). De decentrale overheden zijn primair verantwoordelijk voor ruimtelijke ordening rondom risicobronnen. Partijen willen hierbij de beweging maken naar het bepalen van “doelstellingen”.
f. partijen constateren dat het huidige basisnet in de praktijk niet werkt en dat daarom een nieuwe aanpak nodig is.
g. partijen hebben behoefte aan een gezamenlijke langetermijn-visie (2050-70) en een parcours daar naartoe voor de korte en middellange termijn ten aanzien van het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen. Een visie die aansluit bij andere beleidsontwikkelingen en -figuren.

II. Uitgangspunten ten aanzien van veilig vervoer.

h. binnen hun (wettelijke) taken en verantwoordelijkheden sturen partijen erop en stimuleren zij anderen dat nieuwe stromen vervoer van gevaarlijke stoffen in eerste instantie wordt beperkt, door productie, be-/verwerking en gebruik van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk te clusteren in

bestaande industrieclusters en havengebieden in lijn met de Nota Ruimte en Programma Energiehoofdstructuur.

i. binnen hun (wettelijke) taken en verantwoordelijkheden sturen partijen erop en stimuleren zij anderen dat vervoer in principe plaatsvindt volgens de volgende modaliteiten-ladder:
   1. vervoer van gevaarlijke stoffen ondergronds, per buis heeft de voorkeur boven (in volgorde) water, spoor of weg;
   2. vervoer van gevaarlijke stoffen over dedicated spoor heeft de voorkeur boven gemengd spoor;
   3. vervoer van gevaarlijke stoffen vindt zo veel als mogelijk buiten verdicht bewoond gebied plaats.

j. als wordt voldaan aan (inter)nationale wet- en regeling en als de rijksinfrastructuur voldoet aan de stand van de techniek en hierop door het rijk wordt toegezien (incl. menselijk handelen) en gehandhaafd, dan erkennen partijen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen technisch veilig is.

k. waarborgen van adequate veiligheid van vervoer en maatregelen aan de risicobron (materieel, infrastructuur) zijn en blijven onverminderd van toepassing op zowel aangewezen infrastructuur (voorlopig genoemd: kernnet, zie ook n.) als niet-aangewezen infrastructuur (in notitie ook genoemd “overige spoor”).

III. Uitgangspunten ten aanzien van veilige omgeving.

l. partijen realiseren zich en erkennen naar elkaar, dat er altijd een lokaal veiligheidsrisico blijft bestaan, dat er een ongeval kan plaatsvinden.

m. partijen spannen zich er daarom gezamenlijk blijvend toe in om dit risico met behulp van preventieve (bron), mitigerende (omgeving), beheersende en bestrijdende maatregelen (effect) zo klein mogelijk te maken en te houden.

n. partijen erkennen dat er daarbij onderscheid gemaakt kan worden in routes met en routes zonder aanvullende maatregelen en hebben hiertoe een eerste uitwerking opgesteld voor de uitgangspunten voor aangewezen infrastructuur (voorlopig genoemd: kernnet) en niet-aangewezen infrastructuur. Zie uitgangspunten kernnet, hierna onder IV.

o. partijen hechten er in dit kader aan om de (toekomstige) ontwikkelingen van vervoer, gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en technologische en wetenschappelijke ontwikkelingen die een invloed hebben op het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen, (beter) in beeld te krijgen en te houden.

p. partijen richten hiertoe een (pro)actiever systeem in, dat vervoer (aard en volumes) binnen en buiten de aangewezen infrastructuur monitort en trendontwikkelingen die invloed hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijk ontwikkeling, structureel gezamenlijk in beeld brengt.

q. dit in- en doorzicht faciliteert het meerjarig, periodieke interbestuurlijk gesprek over veilig vervoer gevaarlijke stoffen en mogelijke, zinvolle en proportionele maatregelen aan de infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling en crisisbeheersing/bereddering op en langs aangewezen infrastructuur. Zie ook V.

IV. Uitgangspunten ten aanzien van het kernnet Spoor.

r. Monitoring (o t/m q.) faciliteert het interbestuurlijk gesprek over eventueel noodzakelijke toekomstige verkleining of uitbreiding (vanuit een 'nee, tenzij' principe) van het kernnet spoor.

s. Nieuwe activiteiten langs het overige spoor, die aantrekkend werken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, worden daar waar mogelijk op provinciaal niveau ontmoedigd/beperkt door middel van ruimtelijke sturing.

t. Het kernnet (spoor) bestaat uit de primaire spoorlijnen die industrieclusters, havens (genoemd in de Nota Ruimte), grensovergangen en emplacementen[1] verbinden (zie figuur 1, hieronder).

u. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor vindt hoofdzakelijk over dit kernnet plaats, ook op het overige spoor is en blijft vervoer van gevaarlijke stoffen toegestaan.

v. Het kernnet is daarbij zo toekomstvast mogelijk, opdat voor partijen voor langere termijn

[1] Met emplacementen wordt hier bedoeld: de emplacementen waar structureel rangeerhandelingen plaatsvinden met treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren, dit bestaat uit de emplacementen uit het emplacementenproject die met invoering algemene regels emplacementen in deze regels worden opgenomen.

duidelijkheid ontstaat voor gebiedsontwikkelingen en daarbij te nemen veiligheidsmaatregelen op en langs het kernnet.

w. Binnen het kernnet geldt voor ruimtelijke ontwikkelingen de wetgeving t.a.v. aandachtsgebieden en voorschriftengebieden. Binnen het kernnet worden mitigerende maatregelen aan het spoor zelf en het vervoer van gevaarlijke stoffen getroffen en kan kennis, kunde en materieel van de decentrale overheden en de brandweer worden geconcentreerd.

x. Op het overige spoor gelden geen aandachtsgebieden en voorschriftengebieden en worden geen aanvullende mitigerende maatregelen getroffen in relatie tot vervoer van gevaarlijke stoffen. Op het overige spoor geldt de standaard inzet van de brandweer.

V. Uitgangspunten ten aanzien van de governance van het bestuurlijk overleg.

y. Ter borging van bovenstaande doelen en uitgangspunten vindt er jaarlijks een interbestuurlijk gesprek plaats over veilig vervoer gevaarlijke en veilige leefomgeving. Het ministerie van IenW draagt zorg voor de organisatie van het gesprek. Vertegenwoordigers van gemeenten, provincies en veiligheidsregio's nemen in ieder geval deel aan het gesprek.

z. Aan de basis voor dit bestuurlijk gesprek, ligt in ieder geval de volgende monitor-informatie (zie ook o. en p.):
    a. De jaarlijkse monitoring van het vervoer van gevaarlijke stoffen van het voorgaande jaar;
    b. Een 5-jaarlijkse brede toekomstverkenning van ontwikkelingen die van invloed zijn op (de veiligheid) van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de leefomgeving; en
    c. Een 5-jaarlijkse onderzoeksanalyse op basis van a. en b.

    Het ministerie van IenW geeft opdracht tot de onafhankelijke uitvoering van de monitoring en tijdige beschikbaarheid van deze informatie.

aa. De agenda voor het overleg wordt in overleg met alle betrokkenen opgesteld. Op de agenda van het bestuurlijk overleg staan deze gedeelde uitgangspunten:
    a. Een toelichting van het ministerie IenW over de ontwikkelingen van internationale regelgeving tav vervoer van gevaarlijke stoffen;
    b. Bespreking van het algemene beeld bij ontwikkeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor;
    c. Bespreking van en mogelijke afspraken over ontwikkelingen van industrie (met mogelijke invloed op het vervoer), en ruimtelijke ontwikkelingen;
    d. Bespreking van en mogelijke afspraken over te treffen maatregelen, zoals benoemd in uitgangspunt 'm.' ten aanzien van aangedragen relevante situaties en/of locaties waar significante wijzigingen zijn opgetreden; en
    e. Bespreking van en mogelijke afspraken over wijziging van het kernnet (zie ook 'r.').

bb. Het ministerie van IenW informeert de Tweede Kamer over de bespreking en afspraken die zijn gemaakt in het jaarlijks bestuurlijk overleg.

Figuur 1. kaart routes binnen het kernnet spoor op hoofdlijnen

