Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

[redacted]

**Directoraat-Generaal**
**Milieu en Internationaal**
Persoonsgegevens
[redacted]
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
[redacted]

Datum 17 september 2026
Betreft Reactie adviesbrief bestuurlijk traject veilig vervoer gevaarlijke stoffen en veilige leefomgeving

**Onze referentie**
IENW/BSK-2026/178508

Geachte heer Bescherming per

Het afgelopen jaar heeft u als onafhankelijk voorzitter opgetreden voor het bestuurlijk traject over het beleid en de regelgeving voor veilig vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit heeft geleid tot een adviesbrief die u mij 17 augustus jl. heeft toegezonden. Daarin beschrijft u het doorlopen traject, de uitkomsten hiervan en uw onafhankelijke adviezen die u naar aanleiding hiervan meegeeft. Veel hiervan herken ik uit de laatste bestuurlijke sessie, waaraan ik heb deelgenomen.

In uw brief schetst u een helder en duidelijk beeld van de gesprekken die tijdens het bestuurlijk traject hebben plaatsgevonden. U concludeert dat partijen dichter bij elkaar zijn gekomen, maar dat er op enkele onderdelen geen overeenstemming tussen partijen is. Er is veel geïnvesteerd om het vertrouwen in elkaar op te bouwen en inzicht en begrip te vormen voor elkaars standpunten. Dit heeft ook geleid tot de uitgangspuntennotitie die u heeft meegestuurd en waarin de gedeelde uitgangspunten voor nieuw beleid zijn geformuleerd. Ik wil u, de secretaris van het bestuurlijk traject en de deelnemende bestuurders aan het gesprek nogmaals hartelijk bedanken om tot hier te komen. De investering in tijd, energie en inlevingsvermogen in elkaars standpunten zie ik als steun om tot beter beleid en regelgeving te komen voor het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen en een veilige leefomgeving. Zoals u ook adviseert, verdient deze manier van samenwerking een vervolg, waarbij ik uw adviezen ter harte neem.

Naast de standpunten van medeoverheden die aan het bestuurlijk traject deelnemen, hebben vervoerders van gevaarlijke stoffen ook hun standpunten gedeeld ten aanzien van de herziening van het basisnet. Dit hebben ze gedaan via de stuurgroep basisnet en in een brief aan mij rond de afronding van het bestuurlijk traject. Op basis van al deze inbreng en met oog op de realisatie van de doelen van het kabinet hebben de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en ik keuzes gemaakt over het vervolg en deze afgestemd met de door u genoemde departementen. Deze keuzes zal ik in deze brief toelichten, waarbij ook wordt ingegaan op de wijze waarop uw adviezen en de uitgangspuntennotitie zijn betrokken. De inhoud van deze brief is toegelicht in de stuurgroep basisnet van 14 september jl. Zoals daar aangegeven, wordt deze brief ook gedeeld met de Tweede Kamer.

**Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal**
Directie Omgevingsveiligheid & Milieurisico's
Taakveld Veilig Vervoer van Gevaarlijke Stoffen

**Onze referentie**
IENW/BSK-2026/178508

*Keuzes naar aanleiding van het advies*
In de *notitie gedeelde uitgangspunten* deelt u de uitgangspunten waarover alle partijen die deel hebben genomen aan het traject overeenstemming hebben gevonden. Zoals u adviseert worden deze overgenomen en zijn keuzes over het vervolg van de herziening indachtig deze uitgangspunten gemaakt.
Als concrete vervolgstap neem ik daarom uw advies ten aanzien van de governance over en zal het ministerie van IenW voor eind 2026 het eerste overleg plannen onder de structuur zoals opgenomen in hoofdstuk V van de uitgangspuntennotitie. Het voornemen is dit jaarlijks overleg te gebruiken om de partijen actief te blijven betrekken en op die manier invulling en uitwerking te geven aan het herziene systeem. Partijen hebben een gedeelde verantwoordelijkheid voor veiligheid in de interactie tussen vervoer en de woon- en leefomgeving, met ook aandacht voor de belangen voor onze economie, industrie en woningbouwopgave. De governance moet ervoor zorgen dat daar invulling aan kan worden gegeven. Ook moet de governance ruimte bieden om bij significante wijzigingen in het vervoer, het gesprek aan te gaan over de inzet van eventuele maatregelen.

De uitgangspuntennotitie schetst in mijn ogen de contouren van een nieuw systeem voor het basisnet. Een belangrijk uitgangspunt daarbij is dat de internationale veiligheidsvoorschriften[1] die in de Nederlandse wet- en regelgeving worden geïmplementeerd, de basis blijven van de wetgeving voor veilig vervoer gevaarlijke stoffen. Dit moet bijdragen aan een (internationaal) gelijk speelveld en regelt dat vervoer van gevaarlijke stoffen veilig plaatsvindt. IenW zet zich actief in voor het sterk en relevant houden van de internationale veiligheidsvoorschriften.

Om zicht te houden op de ontwikkelingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt in de gedeelde uitgangspuntennotitie het belang van monitoring en verkenningen benadrukt. Deze monitoring vormt de basis van het nieuwe systeem waarin betrokken partijen in gesprek gaan over deze ontwikkelingen. Dat gesprek vindt plaats langs de lijnen zoals geschetst in de algemene uitgangspunten over de langetermijnvisie op veilig vervoer van gevaarlijke stoffen en een veilige leefomgeving en het belang van de economie, het vervoer en de woningbouwopgave.

Er zijn ook uitgangspunten die breder zijn dan het vervoer van gevaarlijke stoffen alleen. Deze worden betrokken in de programma's waar ze betrekking op hebben. Bijvoorbeeld de uitgangspunten die zijn gericht op de stimulans voor clustering van activiteiten zijn onderdeel van de inzet van het kabinet in de Nota Ruimte en het Programma Energiehoofdstructuur. Daarnaast wordt ook de modaliteitenladder

[1] Het *Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voies de Navigation intérieures* (ADN) vertaald naar de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG) voor de binnenvaart, het *Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route* (ADR) vertaald naar de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen (VLG) voor het wegvervoer en het *Règlement concernant le transport international ferroviair des marchandises dangereuses* (RID) vertaald naar de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG) voor het spoorvervoer.

**Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal**
Directie Omgevingsveiligheid & Milieurisico's
Taakveld Veilig Vervoer van Gevaarlijke Stoffen

**Onze referentie**
IENW/BSK-2026/178508

op verschillende manieren beleidsmatig gestimuleerd, bijvoorbeeld door de modal shift van weg naar spoor en binnenvaart.

Daarnaast zullen verschillende uitgangspunten een plek krijgen in de wet- en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De aangewezen infrastructuur wordt aangepast waarmee het kernnet spoor, dat gedurende het bestuurlijk traject is bepaald, wordt geïmplementeerd. Daarmee hoop ik ook invulling te kunnen geven aan uw advies om spoedig de uitwerking van het kernnet en de vertaling daarvan in passende regelgeving te realiseren. Ik merk daarbij op dat voor de aanpassing van de wet- en regelgeving de Tweede Kamer zich dient uit te spreken en dat spoedige realisatie van alle wijzigingen inclusief het kernnet samenhangt met de behandeling van de voorstellen in de Kamer. Uiteraard wordt de voortgang van de uitwerking van de wet- en regelgeving betrokken in het jaarlijks overleg.

Zoals u aangeeft, is er op enkele punten geen overeenstemming gevonden. Keuzes over het vervolg kunnen daarmee helaas geen recht doen aan de wensen van alle betrokken partijen. Daar komt bij dat er verschillende inzichten zijn over mogelijkheden van sturing op het vervoer en de uitvoerbaarheid daarvan, en dat daarnaast rekening moet worden gehouden met internationale en Europese kaders en uitgevoerde evaluaties van het bestaande beleid.
Partijen hebben in het bestuurlijk traject, in de uitgangspuntennotitie, nogmaals met elkaar geconcludeerd dat het huidige basisnet niet werkt. Dat bleek eerder ook uit evaluaties uit 2020[2] en 2023[3]. De veronderstelde maar niet aanwezige sturing van risicoplafonds op hoeveelheid, samenstelling en route van vervoer en de gebrekkige effectiviteit en juridische zekerheid van routeringsbesluiten zijn daar volgens de evaluaties de belangrijkste oorzaak van. Doorgaan op het huidige pad is dan ook geen optie. In december 2024 is daarom door mijn voorganger het voornemen gecommuniceerd om beide elementen uit de Wet vervoer gevaarlijke stoffen te halen.[4]

Over de wijze waarop in 2024 tot dit voornemen is gekomen en de gevolgen die dit heeft gehad voor het onderling vertrouwen, is veel gesproken in het bestuurlijk traject. Ik ben verheugd dat een start is gemaakt met de wederopbouw van het vertrouwen en besef dat eerste stappen altijd broos zijn. Dat vraagt ook om een uitgestrekte hand van het Rijk. Het belang van het behouden van de mogelijkheid tot het nemen van een routeringsbesluit in de wetgeving is door de medeoverheden benadrukt als belangrijk sluitstuk van de regelgeving. Vanuit IenW zijn de juridische onzekerheden en praktische onhaalbaarheden van een routeringsbesluit ten opzichte van het minimale effect op het vervoer en de veiligheid daarvan naar voren gebracht, waarmee naar het standpunt van IenW het routeringsbesluit uit de nationale wetgeving gehaald zou moeten worden. Ik erken echter het belang voor de medeoverheden van de mogelijkheid van het nemen van een routeringsbesluit door het Rijk. Daarbij kijk ik ook naar de doelen

[2] Bijlage bij Kamerstuk 30 373, nr. 71
[3] Bijlage bij Kamerstuk 30 373, nr. 77
[4] Kamerbrief Robuust Basisnet en Veiligheid spoorwegemplacementen, 19 december 2024, 30373, nr. 80

**Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal**
Directie Omgevingsveiligheid & Milieurisico's
Taakveld Veilig Vervoer van Gevaarlijke Stoffen

**Onze referentie**
IENW/BSK-2026/178508

van het kabinet waar het versnellen van de woningbouw, verminderen van de regeldruk, een stabiel langetermijnbeleid voor de industrie en een vitale en weerbare sector, belangrijke pijlers zijn. Een verplichting tot het nemen van een routeringsbesluit past niet in deze kaders. Het behouden van de mogelijkheid tot het nemen van een routeringsbesluit staat daarentegen de bovengenoemde doelen niet in de weg. Daarom is het voornemen om het routeringsbesluit in de wetgeving te behouden, maar deze te wijzigen zodat het geen verplichting betreft. Dit is in lijn met uw advies en hiermee kom ik tegemoet aan de wens van de medeoverheden om als uiterste noodknop een routeringsbesluit van IenW via de nationale regelgeving geborgd te houden.

Ten aanzien van de $PR10^{-6}$-plafonds en de toetsing hieraan, zie ik geen andere mogelijkheid dan deze uit de regelgeving te halen. De huidige $PR10^{-6}$-plafonds en regels ten aanzien van de gerealiseerde $PR10^{-6}$-contouren leiden bij het vervoer van gevaarlijke stoffen tot het beeld dat er gestuurd kan worden op het vervoer, dat de plafonds beïnvloeden hoeveel vervoer er plaatsvindt, of dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland niet veilig genoeg zou zijn als het aan de internationaal geharmoniseerde veiligheidsvoorschriften voldoet. Vervoerders geven aan dat hierdoor een negatief beeld over het goederenvervoer ontstaat (met name over het spoor), waar de sector schadelijke gevolgen van ondervindt.

Ik ben mij ervan bewust dat de medeoverheden op dit onderdeel een ander standpunt hebben. Ik wil benadrukken dat vanuit het beleid voor het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen, woningbouw op alle plekken langs de infrastructuur mogelijk is en blijft, zonder verplichte bouwmaatregelen. Daarbij dient op plekken waar aandachts- en voorschriftengebieden gelden, aandacht te zijn voor de mogelijke effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen, waarbij er extra bescherming is voor de meest kwetsbare mensen in de samenleving zoals verankerd in het bredere omgevingsveiligheidsbeleid. Ik roep partijen op de gezamenlijke wens voor een nieuw systeem zwaarder te laten wegen en geloof dat de uitgangspuntennotitie en keuzes in deze brief voor iedere partij voldoende basis biedt om verder aan te bouwen. Daarbij deel ik het door u gesignaleerde risico dat het uitstellen van keuzes kan leiden tot verdere verzanding van de discussie. Daarmee zouden we tekortdoen aan de gezamenlijke verantwoordelijkheid om effectief ruimtelijk- en veiligheidsbeleid te ontwikkelen.

In uw advies geeft u aan dat een kwalitatief alternatief systeem opgesteld dient te worden bij het vervallen van de $PR10^{-6}$-plafonds. Dit advies wordt opgevolgd en betrokken in het vervolg. De basis van dit kwalitatieve systeem is in mijn ogen vastgelegd in de uitgangspunten zoals deze in het bestuurlijk traject gezamenlijk zijn vastgesteld en toegelicht in de keuzes hierboven. Daarbij zal veilige ruimtelijke ontwikkeling langs de basisnet infrastructuur mogelijk zijn en blijven. In de uitwerking van de wet- en regelgeving zal aandacht zijn voor het voorkomen van een eventueel juridisch vacuüm bij de vergunningverlening voor met name woningbouwontwikkeling. Dit is een zorg die door de medeoverheden als belangrijk punt naar voren is gebracht. Daartoe zal een juridische analyse onderdeel zijn van de wetswijziging, waarin de vraag centraal staat hoe de robuuste verantwoording van woningbouwprojecten langs het basisnet kan

**Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal**
Directie Omgevingsveiligheid & Milieurisico's
Taakveld Veilig Vervoer van Gevaarlijke Stoffen

**Onze referentie**
IENW/BSK-2026/178508

worden vormgegeven. De analyse kan aanleiding geven om de wetswijziging aan te vullen.

Het jaarlijks bestuurlijk gesprek vormt een goed moment waarop het nieuwe systeem getoetst wordt aan de doelen en uitgangspunten zoals die in het bestuurlijk traject zijn vastgelegd. Daarnaast is er in het bestuurlijk traject gesproken over een mogelijke handreiking waarmee medeoverheden geholpen worden in de beoordeling voor woningbouw langs de infrastructuur die het ministerie van BZK en IenW kan opstellen. Ook dit zal via het jaarlijkse bestuurlijk gesprek worden uitgewerkt.

*Tot slot*
Ik wil u nogmaals bedanken voor de wijze waarop u invulling heeft gegeven aan uw rol als voorzitter van het bestuurlijk traject tot aanpassing van het basisnet. Met de gedeelde uitgangspunten en uw advies dat daaruit voortkomt, is een belangrijke stap gezet om uit de impasse te komen rond het nationaal beleid voor veilig vervoer van gevaarlijke stoffen. De keuzes die hieruit volgen en met deze reactiebrief zijn gedeeld, worden met een Kamerbrief aan de Tweede Kamer aangeboden. De Kamerbrief zal u worden nagezonden. Vanuit de breed gedeelde wens om spoedig te komen tot de benodigde wijzigingen van de wet- en regelgeving, om de overeengekomen wensen zoals het kernnet spoor in het nationaal beleid te kunnen realiseren, hoop ik dat snel tot een vervolg kan worden overgegaan. Het is na meer dan 6,5 jaar overleggen over het robuuste basisnet, tijd om de nieuwe systematiek te gaan verankeren in de wet- en regelgeving.

Op korte termijn nodig ik medeoverheden, industrie, vervoerders, infrastructuurbeheerders en de verschillende departementen uit voor het eerste overleg zoals omschreven onder het governance hoofdstuk in de uitgangspuntennotitie. In de verwachting dat de Tweede Kamer zich dan heeft uitgesproken over de voorgenomen wijzigingen, hoop ik dat verder kan worden gebouwd op de basis van vertrouwen die het bestuurlijk traject onder uw voorzitterschap heeft gebracht.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETATIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram