30373 Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 84 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 september 2026

De Kamer wordt jaarlijks geïnformeerd over de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland. Zoals beschreven in de voorgaande Kamerbrief die op 3 november 2025[1] aan de Kamer is gestuurd, is die veiligheid van groot belang, ook voor een veilige en gezonde leefomgeving. Het vervoer is aan diverse ontwikkelingen onderhevig, waarop wordt ingegaan in deze brief. Daarnaast worden zoals gebruikelijk de monitoringsgegevens van het nationale vervoer van gevaarlijke stoffen gedeeld.

Internationale regelgeving

Het vervoer van gevaarlijke stoffen moet aan de internationale veiligheidsvoorschriften voldoen. Het vervoer dat aan deze voorschriften voldoet, moet op grond van die internationale regelgeving als voldoende veilig worden beschouwd. Heldere en eenduidige voorschriften leiden daarnaast tot duidelijkheid en zekerheid voor alle betrokken partijen rondom het vervoer. Per 1 januari 2027 treden de nieuwe versies van de internationale regelgeving in werking en worden deze ook geïmplementeerd in de nationale wetgeving. Sinds de vorige Kamerbrief zijn er daarnaast ontwikkelingen geweest op de hieronder beschreven dossiers.

Vervoeren van vloeibare waterstof (LH_2) via de binnenvaart
Het belang van het mogelijk maken van vervoer van (gekoelde) vloeibare waterstof (LH_2) in bulk per binnenvaarttanker kan voor de energietransitie niet voldoende worden benadrukt. Momenteel is dit nog niet toegestaan in de internationale veiligheidsvoorschriften. Daarom wordt onderzocht of, vooruitlopend op structurele verankering in de regelgeving, een bijzondere machtiging kan worden verleend om vloeibare waterstof te vervoeren tussen Amsterdam en Duisburg. Hiervoor wordt nauw samengewerkt tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK), betrokken marktpartijen en de Duitse overheid. De gesprekken over de noodzakelijke technische voorschriften tijdens het vervoer van vloeibare waterstof via de binnenvaart verlopen voorspoedig. Daarbij wordt ook gekeken naar ervaringen die in de zeevaart zijn opgedaan bij het vervoer van vloeibare waterstof in bulk. In een volgende brief wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van dit project.

Aanpassing aan tankwagons voor vervoer van giftige stoffen per spoor

Het is de verwachting dat in Nederland het vervoer van ammoniak mogelijk zal toenemen door de rol van ammoniak in de energietransitie. Het vervoer ervan vindt onder de strengste voorschriften plaats, gezien de giftige eigenschappen van deze stof. Tegelijkertijd blijven er nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden die mogelijk kunnen bijdragen aan een hoger veiligheidsniveau. Een voorbeeld daarvan is dat de moeren van een deksel voor een inspectievoorziening verdiept kunnen worden aangebracht. Nederland zet zich ervoor in dat deze voorziening,

[1] Kamerbrief Vervoer Gevaarlijke Stoffen, 3 november 2025, Kamerstuk 30 373, nr. 81.

die kan voorkomen dat het deksel beschadigd of open raakt bij een ongeval, verplicht wordt in de internationale regelgeving en geldt voor het vervoer van giftige stoffen per spoor, waaronder ammoniak. Zo ontstaat er een zogenoemde extra *line of defense.* Naast dat Nederland op deze manier aandacht heeft voor nieuwe technische ontwikkelingen, past Nederland hiermee ook het principe van leren van incidenten toe. In 2022 heeft in Servië een incident plaatsgevonden waarbij een trein, geladen met onder meer ammoniak, is ontspoord en waar de moeren van de inspectievoorziening zijn geschraapt. Al is de situatie en kwaliteit van het spoor in Servië in het geheel niet vergelijkbaar met dat van Nederland, is het belangrijk ook van dit soort incidenten te leren.

Voorkomen van incidenten door begassing
Om tijdens het vervoer van graan, diervoer en houtproducten met de binnenvaart een incident als gevolg van het begassen van de lading met (giftige) gassingsmiddelen te voorkomen, zijn hiervoor nieuwe veiligheidsvoorschriften vastgesteld. Deze voorschriften zijn op initiatief van Nederland en in samenwerking met de sector tot stand gekomen, naar aanleiding van incidenten in het verleden tijdens dit vervoer. Door onder meer het verplicht stellen van gasmetingen en alarmvoorzieningen kunnen gevaarlijke situaties tijdig worden gesignaleerd en aangepakt. Door deze nieuwe voorschriften wordt de veiligheid van bemanning en de omgeving verbeterd. Internationaal is afgesproken dat de lidstaten de uitwerking van de nieuwe voorschriften actief monitoren, om de effectiviteit van de maatregelen te kunnen evalueren. De Europese binnenvaartsector wordt op initiatief van Nederland actief geïnformeerd over de toepassing van de nieuwe voorschriften, ook in de landen waar dit vervoer vaak zijn oorsprong vindt (met name in Oost-Europa).

Incidenten door begassing kunnen zich ook voordoen bij de overslag van zeevaart naar binnenvaart. Daarom zet Nederland zich ook bij de International Maritime Organisation (IMO) in voor het aanscherpen van richtlijnen voor het gassen van ladingen in de zeevaart.

Nationale beleidsinzet

Met diverse Nederlandse bedrijven en sectoren zijn vrijwillige afspraken (convenanten) gemaakt over het vervoeren van gevaarlijke stoffen in Nederland. Daarnaast zijn in Nederland aanvullende voorschriften op internationale regelgeving van kracht via zogenaamde nationale bepalingen (N-bepalingen). Ook wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland ieder jaar gemonitord om ontwikkelingen in kaart te houden en te signaleren. Verder wordt er gewerkt aan de versterking van de veiligheid van spoorwegemplacementen. Onderstaand worden deze ontwikkelingen uiteengezet. Het beleid rondom het basisnet en de herziening daarvan is in 2026 besproken in een bestuurlijk traject. Over de uitkomsten van dit traject wordt de Tweede Kamer separaat geïnformeerd door de staatssecretaris van IenW en de minister van VRO.

Monitoring basisnet

Monitoring van het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor, water en weg in Nederland vindt jaarlijks plaats, zoals vastgelegd in de Wet Vervoer gevaarlijke stoffen[2]. Volgens de statistieken van het CBS uit 2025 vond ongeveer 55% van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water plaats (40% via zeevaart en

[2] Jaarverslag Basisnet en monitoringrapportages | Informatiepunt Leefomgeving

15% via binnenvaart), 40% door buisleidingen, 2% over de weg en 0,8% over het spoor[3].

Net als voorgaande jaren blijkt uit de monitoringrapportage dat voor het basisnet water alle vervoerstromen ook in 2025 binnen de risicoplafonds zijn gebleven. De vervoersaantallen zijn in vergelijking met voorgaande jaren vrijwel gelijk gebleven.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg geldt in 2025 een daling van de vervoersaantallen van een aantal stoffen. Er is in 2025 één overschrijding van de $PR10^{-6}$ gemonitord. Dit betreft een wegvak waar de gerealiseerde plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} ($PR10^{-6}$) twee meter groter is dan het in het basisnet vastgestelde risicoplafond. Binnen de gerealiseerde contour staan geen (zeer) kwetsbare objecten. De overschrijding is voornamelijk het gevolg van het toegenomen vervoer van LNG (*liquified natural gas)*.

Om de monitoring toekomstbestendig te maken, is dit jaar een energierapportage opgesteld voor het wegvervoer. Deze energierapportage is bedoeld om inzichtelijk te maken wat de effecten van de energietransitie zijn op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Daarbij is gekeken naar de toe- en afname van specifieke vervoersstromen. In het rapport wordt aangegeven dat er in 2025 ten opzichte van 2020 op een aantal geselecteerde wegvakken een toename te zien is in het vervoer van waterstof (gas en vloeibaar) en ammoniak (gas). Het vervoer van LNG op deze specifieke vakken is afgenomen. Omdat deze rapportage voor de eerste keer is opgesteld, kunnen er geen conclusies worden getrokken op basis van deze aantallen. De komende jaren zal worden gewerkt aan verbetering van deze rapportage en wordt onderzocht hoe inzichtelijk gemaakt kan worden of er sprake is van een modal shift.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor was in 2025 in het algemeen een daling van de vervoersaantallen waarneembaar. Daarnaast heeft een verschuiving van het vervoer plaatsgevonden, van de Betuweroute naar de Brabantroute en de Bentheimroute. Dit leidde op de Brabantroute tot een aanhoudende overschrijding van de $PR10^{-6}$ plafonds op vier spoorvakken en een nieuwe overschrijding (gerealiseerd risico is gelijk aan het risicoplafond) op een spoorvak. Binnen deze gerealiseerde $PR10^{-6}$ contouren staan geen (zeer) kwetsbare objecten. De directe aanleiding voor de verschuiving van de Betuweroute naar de Brabant- en Bentheimroute zijn de werkzaamheden die gedurende het hele jaar 2025 aan de Duitse zijde van de Betuweroute plaatsvonden (het zogeheten derde spoor). Hierdoor was vervoer over de Betuweroute geheel of gedeeltelijk gestremd. Het is de verwachting dat in 2026, in vergelijking met 2025, het vervoer weer meer over de Betuweroute zal plaatsvinden en minder over de Brabant- en Bentheimroute.

Emplacementenproject: van vergunningvoorschriften naar algemene regels

In het emplacementenproject zijn 26 emplacementen opgenomen waarvoor maatregelenpakketten kunnen gaan gelden. Dit wordt opgenomen in algemene regels op rijksniveau waardoor de lokale vergunningplicht voor emplacementen komt te vervallen. De gemeenten Dordrecht en Roosendaal hebben aangegeven

[3] CBS-data over het jaar 2023, Vervoer van gevaarlijke stoffen op laagste punt sinds 2015 | CBS

dat zij, gezien de geringe rangeerhandelingen op het lokale emplacement, geen reden zien om opgenomen te worden in de lijst met emplacementen waarvoor maatregelen en voorzieningen gelden. Deze gemeenten zullen daarom bij de aanstaande wetswijziging niet meer op de lijst met emplacementen terugkomen. Deze emplacementen blijven onderdeel van de hoofdspoorweginfrastructuur, waarover ook vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en waar rangeerhandelingen kunnen plaatsvinden.

Zoals eerder met de Kamer gecommuniceerd[4], wordt op basis van de moties Minhas c.s. en Veltman c.s.[5] met gemeenten Zwijndrecht en Rotterdam gesproken over mogelijke uitzondering op de uniforme regels. In zeer uitzonderlijke gevallen kan een uitzondering worden opgenomen in de hierboven benoemde algemene regels.

Convenanten

Jaarlijks wordt de naleving van het convenant *Warme-BLEVE vrij samenstellen en rijden van treinen*[6] door ProRail gemonitord. In 2025 heeft 95% van de treinen Warme-BLEVE vrij gereden. Een aantal treinen kon door overmacht niet warme-BLEVE vrij worden gereden of reed over een uitgesloten traject. Hiermee is het realisatiepercentage licht gedaald ten opzichte 2024 en gelijk aan 2023. In 2026 wordt het convenant Warme-BLEVE vrij samenstellen en rijden van treinen geëvalueerd en worden partijen gevraagd het convenant te verlengen.

Toekomst nationale bepalingen

Tijdens een interne review van de eerdergenoemde nationale bepalingen (N-bepalingen) is gebleken dat een deel van deze bepalingen kan worden geschrapt, omdat deze verouderd zijn of omdat er internationale voorschriften zijn die in voldoende mate de veiligheid waarborgen op de betreffende onderwerpen. Een ander deel van de N-bepalingen moet inhoudelijk worden herzien. Het grootste deel van de wijzigingen zal in de loop van 2027 meegenomen worden in de wijzigingsregeling in verband met de tweejaarlijkse aanpassingen van de betreffende internationale regelgeving. Hiermee draagt het ministerie van IenW bij aan het kabinetsbrede voornemen om regeldruk te verminderen waar mogelijk.

Bouwen over, onder en in infrastructuur waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd

De woningbouwopgave leidt tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs infrastructuur waarover ook gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Bij het bouwen over en onder de infrastructuur kan gedacht worden aan woningen, hotels, kantoren, winkels die over de weg of het spoor of in een onderdoorgang worden gebouwd. Bij bouwen in de infrastructuur kan worden gedacht aan bouwwerken die in het water worden gebouwd bijvoorbeeld voor de binnenvaart. Bij het bouwen boven, onder en in transportassen waarover vervoer met gevaarlijke stoffen plaatsvindt, moet rekening worden gehouden met de mogelijke effecten van dit vervoer. Het RIVM heeft een kennisnotitie opgesteld waarbij is gekeken naar casuïstiek van bestaande locaties waarbij boven, onder of in de

---

[4] Kamerbrief Vervoer Gevaarlijke Stoffen, 3 november 2025, Kamerstuk 30 373. nr. 81.
[5] Motie lid Minhas c.s. Kamerstuk 29 984, nr. 1083 en Motie lid Veltman c.s. Kamerstuk 29 984, nr. 1237
[6] Een BLEVE is een boiling liquid expanding vapour explosion

infrastructuur is gebouwd[7]. Momenteel is het RIVM een tweede kennisnotitie aan het opstellen ten aanzien van (overwegingen van) veiligheidsmaatregelen die in deze casussen terug te vinden zijn. Deze notities zullen op de Maatregelenwiki[8] van het RIVM worden gedeeld en kunnen worden gebruikt door partijen die nieuwe projecten boven, onder of in de infrastructuur ontwerpen. Op deze manier wordt de kennis gedeeld om woningbouw over, onder en in de infrastructuur veilig te kunnen realiseren.

[7] https://www.rivm.nl/publicaties/inventarisatie-gebouwen-of-locaties-over-onder-of-in-transportroutes-vervoer

[8] Inventarisatie gebouwen of locaties over, onder of in transportroutes vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, vaarweg en het spoor | Maatregelenwiki

Tot slot

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is noodzakelijk voor onze economie, de werkgelegenheid in onze havens en in de chemie. Nederland kan niet zonder. Met de monitoring en de beleidsinzet in deze Kamerbrief laat het ministerie van IenW zien hoe dit vervoer van gevaarlijke stoffen veilig wordt gehouden. De Kamer wordt jaarlijks geïnformeerd over de voortgang op deze dossiers.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram