30373 Vervoer gevaarlijke stoffen

29893 Veiligheid van het railvervoer

Nr. 83 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en van de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 september 2026

Zoals in de Kamerbrief van 3 november 2025[1] aangegeven, is eind vorig jaar een bestuurlijk traject gestart voor de herziening van het basisnet. Aanleiding hiervoor waren de moties van de leden Minhas (VVD) c.s. om het basisnet te herzien[2] en Veltman (VVD) c.s. om met de medeoverheden en veiligheidsregio's tot overeenstemming te komen alvorens vervolgstappen hierop te zetten[3]. In deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het bestuurlijk traject, de gemaakte beleidskeuzes als gevolg hiervan en de te zetten vervolgstappen. Voor een goed begrip van de voorgenomen beleidskeuzes, is achter deze brief achtergrondinformatie bijgevoegd over het systeem en eerdere evaluaties van het beleid en de regelgeving voor veilig vervoer van gevaarlijke stoffen (bijlage 1).

Bij het maken van de beleidskeuzes is het realiseren van de doelen van het kabinet het uitgangspunt geweest, evenals dat de beleidskeuzes een balans reflecteren tussen de adviezen, standpunten en wensen van alle betrokken partijen. Belangrijke pijlers daarin zijn het versimpelen en versnellen van de woningbouwopgave en het verminderen van de regeldruk, onder andere door het schrappen van regels. De voorstellen zijn ook in lijn met de ambitie van het kabinet om voor de industrie een internationaal gelijk speelveld te creëren en beter aan te sluiten op ons omringende landen. Partijen wensen ook een stabiel langetermijnbeleid te voeren bijvoorbeeld ten aanzien van de modal shift. Tevens draagt duidelijkheid over het vervoer van gevaarlijke stoffen bij aan de weerbaarheid van de Nederlandse industrie. De keuzes dragen bij aan de doelen van het kabinet om regelgeving te versimpelen. De huidige regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en het basisnet is op punten technisch en complex en moeilijk uitvoerbaar en uitlegbaar.

Met de gekozen insteek worden de adviezen van de onafhankelijk voorzitter van het bestuurlijk traject en de uitgangspuntennotitie omarmd: die vormen de hoeksteen voor het vervolg bij de herziening van het nationaal beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In het kort leidt dit tot:

1. het verkleinen van het basisnet spoor naar het kernnet;

[1] Kamerstuk 30 373, nr. 81
[2] Kamerstuk 29 984, nr. 1083
[3] Kamerstuk 29 984, nr. 1236

2. een systeem zonder risicoplafonds en risicocontouren, waarbij aandacht is voor de robuuste verantwoording van woningbouwprojecten langs de infrastructuur; en
3. het behouden van het routeringsbesluit als mogelijk instrument in de wetgeving.

Over de aanpassing van het beleid en de wet- en regelgeving van het basisnet en het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt al meerdere jaren gesproken. Met de keuzes in deze brief wordt duidelijkheid gegeven over de route die het kabinet wil inzetten om over te gaan op beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland waarmee de woningbouw en de Nederlandse economie en industrie vooruit kunnen én waarbij de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen geborgd blijft als de basis waarop afwegingen worden gemaakt. Hierbij hebben medeoverheden, vervoerders, industrie, infrastructuurbeheerders en het Rijk een rol en is samenwerking essentieel voor de werking van het systeem.

Bestuurlijk traject veilig vervoer gevaarlijke stoffen en veilige leefomgeving.

In het bestuurlijk traject zijn de deelnemers gevraagd om vanuit een *tabula rasa* (wat als er geen beleid en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zou zijn) te komen tot gedeelde uitgangspunten en doelen voor veilig vervoer van gevaarlijke stoffen in een veilige leefomgeving. Dit had als doel om los te komen van de ingegraven standpunten over specifieke instrumenten in de huidige wetgeving. Deelnemers aan het bestuurlijk traject waren de ministeries van IenW en BZK (VRO), de VNG, het IPO en het Veiligheidsberaad. Dit traject heeft geleid tot een aanbiedingsbrief van de onafhankelijke voorzitter, dhr. Depla, met een gedeelde uitgangspuntennotitie, die op 17 augustus jl. is ontvangen en is bijgevoegd bij deze Kamerbrief (bijlage 2 en 3).

Er is door de partijen aanzienlijke tijd en energie geïnvesteerd om met elkaar te komen tot de doelen en uitgangspunten voor het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen. Op veel punten is overeenstemming gevonden (zoals vastgelegd in de uitgangspuntennotitie). Desondanks is er geen overeenstemming gevonden over het afschaffen van (I) het plaatsgebonden risico 10^{-6} voor het basisnet (PR 10^{-6}, risicoplafonds en risicocontouren) en (II) het routeringsbesluit. Op basis van de gevoerde gesprekken adviseert de voorzitter dat het tijd is om keuzes te maken, ook op de punten waarover niet tot een gedeelde positie is gekomen. De gesprekken over het basisnet lopen al jaren, en de huidige situatie leidt tot onzekerheid voor vervoerders en bij ruimtelijke ontwikkelingen nabij de infrastructuur. De onafhankelijk voorzitter heeft op basis van het bestuurlijk traject drie adviezen gedeeld over de inrichting van vervolgproces en hoe om te gaan met de twee punten waarover geen overeenstemming is:

- Start binnen afzienbare tijd met het door alle partijen gewenste periodieke, interbestuurlijke gesprek op basis van de governance uitgangspunten en oefen hiermee, en pak voortvarend de uitwerking en vertaling in regelgeving op van het kernnet.

- Neem bij de uitwerking van het beleid en de wet- en regelgeving de uitgangspuntennotitie als basis en handhaaf enerzijds de mogelijkheid tot het nemen van routeringbesluiten en werk anderzijds als u het besluit neemt tot het afschaffen van de PR 10^{-6}, ten behoeve van steun en draagvlak, met de decentrale overheden een kwalitatief, alternatief systeem uit.
- Blijf investeren in onderling vertrouwen en neem betrokken partijen actief mee in uw keuzes en vervolgstappen.

Als bijlage van deze brief is tevens de reactie toegevoegd die de staatssecretaris van IenW aan de deelnemers van het bestuurlijk traject heeft gestuurd naar aanleiding van het advies van de onafhankelijk voorzitter (bijlage 4). Naast de resultaten van het bestuurlijk traject heeft ook de brancheverenigingen van de vervoerssector (Commissie Transport Gevaarlijke Goederen, CTGG) een brief gestuurd over hun visie op de uitwerking van de herziening van basisnet (bijlage 5). Hoewel zij in het bestuurlijk traject niet betrokken zijn geweest, zijn de belangen van de vervoerssector, industrie en infrastructuurbeheerders aanzienlijk in de uiteindelijke uitwerking van de wet- en regelgeving.

Voorstel beleid en regelgeving Veilig vervoer gevaarlijke stoffen naar aanleiding van advies en uitgangspuntennotitie

De veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen en het belang van deze veiligheid staat niet ter discussie. Partijen concluderen gezamenlijk dat het vervoer van gevaarlijke stoffen nuttig en noodzakelijk is en dat het vanuit economisch perspectief en vanuit nationale veiligheid van belang is dat dit vervoer wordt gefaciliteerd. Daarbij concluderen alle betrokkenen dat het vervoer veilig plaatsvindt als gevolg en op grond van de internationale veiligheidseisen die aan het vervoer worden gesteld en de naleving en controle hiervan. Dit onderschrijft het kabinet ten zeerste.

Ad 1 Kernnet

In het bestuurlijk traject is nadrukkelijk de wens tot eenduidiger regels bekrachtigd. Daarom hebben partijen geconcludeerd dat de routes van het basisnet spoor aangepast kunnen worden tot een kernnet. Hiermee wordt aangegeven op en langs welke routes de focus van beleidsinzet en wet- en regelgeving voor omgevingsveiligheid ligt. Dit voorstel wordt overgenomen, tezamen met de uitgangspunten zoals opgenomen in de uitgangspuntennotitie. Het voorstel is conform de motie Van Dijk (NSC) c.s.[4]. Daarbij wordt gezien dat deze aanpassing het op locaties makkelijker zal maken om woningbouw en daarbij benodigde voorzieningen te plaatsen terwijl er tegelijkertijd aandacht blijft voor de bescherming van het milieu en de meest kwetsbaren in de samenleving. Hierbij blijven routes van en naar havens, industriegebieden, grensovergangen en emplacementen onderdeel van het basisnet spoor. De overige routes zullen uit de Regeling basisnet worden gehaald. Alleen voor de routes die in de Regeling basisnet staan, blijven de huidige aandachtsgebieden en voorschriftengebieden gelden. Op deze routes ligt ook de focus voor alle

[4] Kamerstuk 29 984, nr. 1240

partijen bij de bespreking van mogelijke maatregelen en wordt de aandacht van de veiligheidsregio's geconcentreerd met betrekking tot kennis, kunde en de bestrijding van eventuele ongevallen met gevaarlijke stoffen op het spoor.

Ad 2 systeem zonder risicoplafonds en risicocontouren

Uit de evaluaties van het basisnet blijkt ten aanzien van de risicoplafonds en risicocontouren dat deze geen invloed hebben op de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast verandert het vervoer er niet door. De regelgeving heeft daarom ook niet het bedachte effect van sturing op het vervoer. Voor de vervoerssector en chemische industrie in Nederland levert het onzekerheid op, wat kan leiden tot een verminderde aantrekkelijkheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen, met name over het spoor. Het instrument werkt dus niet, zoals ook is gebleken uit de uitgevoerde evaluatie door Ecorys in 2023[5]. Het leidt er volgens de evaluatie toe dat de complexiteit en ondoorzichtigheid van het basisnet verhullend werken en discussies niet gaan over veiligheid, maar over de naleving van risicoplafonds. Daarom is het kabinet voornemens de risicoplafonds en risicocontouren langs het basisnet met een wijziging van wet- en regelgeving af te schaffen, en zullen deze geen onderdeel uitmaken van het nieuwe, te ontwikkelen kwalitatieve systeem waarvan deze brief de contouren schetst.

In het bestuurlijk traject hebben medeoverheden aangegeven te hechten aan het instrument risicoplafonds sec omdat het een manier is om bij ruimtelijke plannen langs basisnetinfrastructuur invulling te geven aan hun veiligheidsafwegingen voor bijvoorbeeld woningbouw. Het is daarom belangrijk te benadrukken dat woningbouw langs infrastructuur vanuit het oogpunt van omgevingsveiligheid mogelijk is en ook mogelijk blijft wanneer de risicoplafonds en risicocontouren komen te vervallen.

Er zijn zorgen dat er een juridisch vacuüm ontstaat voor de medeoverheden wanneer de risicoplafonds en risicocontouren worden afgeschaft. Dat willen alle betrokken partijen voorkomen. Daarom zal een juridische analyse onderdeel uitmaken van het wetgevingstraject dat voor het herzien van het nationaal beleid noodzakelijk is. In het juridisch advies zal de vraag centraal staan hoe de vergunningverlening voor woningbouw rond infrastructuur waar vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt doorgang kan blijven vinden. De analyse zal zo spoedig mogelijk worden uitgevoerd en kan aanleiding geven om de wetswijziging aan te vullen. In het bestuurlijk traject is verder ook aan de medeoverheden toegezegd om gezamenlijk te werken aan een handreiking voor de kwalitatieve verantwoording van omgevingsveiligheid nabij het basisnet. Deze handreiking zal medeoverheden steunen bij de veiligheidsafweging bij ruimtelijke ontwikkelingen op lokaal niveau. Ook de uitwerking van de handreiking zal meegenomen worden in het juridisch advies.

---

[5] Bijlage bij Kamerstuk 30 373, nr. 77

Ad 3 het behouden van de mogelijkheid van het routeringsbesluit
In het bestuurlijk traject is ook gesproken over het al dan niet behouden van het routeringsbesluit in de nationale regelgeving. Juridische analyses en uitspraken tonen aan dat hoewel de nationale wetgeving de mogelijkheid biedt om een routeringsbesluit te nemen (art. 20-21 Wet vervoer gevaarlijke stoffen), de basis en motivering waarop dit genomen wordt juridisch wankel is en omgeven door uitvoerbaarheidsproblemen. Daarnaast volgt uit de analyses dat een routeringsbesluit zorgt voor extra kosten voor de vervoerssector vanwege de omleidingen die hierdoor plaatsvinden. Het veiligheidsprobleem verplaatst zich in plaats van dat het wordt opgelost (het zogenoemde waterbedeffect). Om deze redenen heeft IenW in het bestuurlijk traject uitgedragen dat het routeringsbesluit uit de wetgeving gehaald zou moeten worden. Medeoverheden zouden echter het instrument willen behouden als sluitstuk na alle andere te overwegen maatregelen, waarbij ze zien dat het aan het ministerie van IenW is om het routeringsbesluit wel of niet in te zetten.

Het advies van de onafhankelijk voorzitter is om het routeringsbesluit in de nationale wetgeving te behouden. Dit advies wordt overgenomen. De Wet vervoer gevaarlijke stoffen zal zo worden aangepast dat een routeringsbesluit mogelijk blijft, maar de verplichting tot het nemen van een routeringsbesluit zal komen te vervallen. Deze keuze is zorgvuldig afgewogen, vanuit het perspectief en geschetste doel dat de economie van Nederland een belangrijke pijler is. Een verplicht routeringsbesluit leidt tot onzekerheid voor vervoerders, industrie en omwonenden. Door een eventueel besluit nadrukkelijk en gezamenlijk af te wegen, ontstaat voor alle partijen meer duidelijkheid. Bij de overwegingen van een dergelijk besluit blijven de bovengenoemde knel- en aandachtspunten op het gebied van uitvoerbaarheid onderdeel van de afweging om het routeringsbesluit wel of niet in te zetten en blijft de inzet allereerst gericht op zachte manieren van sturing en stimulering.

Een nieuw, kwalitatief systeem

De onafhankelijk voorzitter adviseert dat wanneer de PR 10^{-6} wordt afgeschaft, dit gepaard moet gaan met een alternatief, kwalitatief systeem. Dit advies neemt het kabinet ter harte. De uitgangspuntennotitie schetst de contouren van deze nieuwe kwalitatieve systematiek voor het basisnet. Uit deze uitgangspunten volgt de manier hoe met elkaar het gesprek wordt aangegaan (governance ofwel jaarlijks gesprek) en welke informatie daarvoor nodig is (monitoring en verkenning), welke doelen daarin worden nagestreefd en de verantwoordelijkheden daarin voor het vervoer en de omgeving, en de invulling voor het kernnet spoor.

De wijze waarop deze in het beleid en de wet- en regelgeving worden geborgd, wordt samen met de medeoverheden en sector uitgewerkt in de governance van het jaarlijks gesprek zoals deze door de onafhankelijk voorzitter is geadviseerd. Daarbij vormen de volgende onderdelen de basis:

- De veiligheidsvoorwaarden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn internationaal vastgelegd. De Kamer wordt jaarlijks geïnformeerd over de

inzet van Nederland in de internationale gremia waar de regelgeving wordt aangepast. Een belangrijk uitgangspunt daarbij, zoals ook overeengekomen in het bestuurlijk traject, is dat vervoer dat aan deze internationale voorwaarden voldoet, veilig is en moet toegestaan en gefaciliteerd blijft in Nederland.

- In Nederland wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen langs bepaalde routes rekening gehouden met de mogelijke effecten van een ongeval voor groepen mensen en het milieu. Dit is het omgevingsveiligheidbeleid dat bestaat uit aandachtsgebieden en voorschriftengebieden. Ook bij het vervallen van de risicoplafonds is het van belang dat vergunningverlening voor woningbouw nabij de infrastructuur mogelijk is en blijft. Hiervoor worden de uitkomsten van de juridische analyse in het jaarlijks bestuurlijk gesprek besproken en zo nodig meegenomen in de uitwerking van de wetgeving.
- Bovenop bestaande hulpmiddelen voor ruimtelijke ontwikkelingen rond het basisnet beheerd door het RIVM, waaronder het handboek omgevingsveiligheid en de maatregelenwiki, wordt met alle partijen een handreiking opgesteld die gebiedsontwikkelingsprofessionals houvast biedt voor vergunningverlening nabij het basisnet.
- Voor het basisnet spoor worden de routes aangepast naar het kernnet zoals overeengekomen in het bestuurlijk traject. De andere routes uit het basisnet spoor vervallen in de regelgeving omdat die routes niet van belang zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Het vervoer wordt gemonitord (kwantitatief), en ontwikkelingen van het vervoer, de omgeving en ontwikkelingen die invloed hebben op de veiligheid van het vervoer en de veiligheid van de omgeving worden verkend. In het bestuurlijk traject is de mogelijkheid verkend om hiervoor gebruik te maken van externe expertise, om de monitoring en verkenning inhoudelijk te duiden en te evalueren. Dit zal nadrukkelijk als mogelijkheid worden meegenomen in de gesprekken over de uitwerking in de governance.
- Om invulling te geven aan het eerste advies van de onafhankelijk voorzitter van het bestuurlijk traject wordt dit jaar gestart met de nieuwe governance. Dit wordt ingevuld door middel van een jaarlijks bestuurlijk gesprek waarbij medeoverheden, infrastructuurbeheerders, sectorpartijen en de ministeries van IenW en BZK (VRO) aan tafel zitten. Bij significante ontwikkelingen of wijzigingen in het vervoer kan dan worden gesproken over mogelijke maatregelen. Dit gesprek heeft een adviserend karakter voor besluiten over het eventueel treffen van aanvullende beleidsinzet of andere maatregelen op rijksniveau of decentraal niveau. Inzet hierop, ook voor kennis en inzet van bestrijding en bereddering, richt zich met name op de routes die zijn opgenomen in het basisnet. Er wordt in ieder geval beleidsmatig ingezet op doelen als het clusteren van productie en verwerking, modal shift van weg en spoor naar binnenvaart en de modaliteitenladder bij nieuwe activiteiten waar ondergronds vervoer als het kan de voorkeur heeft.

Wat betreft de timing van deze keuze is het goed het advies van de voorzitter van het bestuurlijk traject voor ogen te houden. Dat advies is om, indien een besluit wordt genomen over de afschaffing van de risicoplafonds, het kwalitatieve systeem in de komende twee jaar uit te werken: de tijd die het kost om de aanpassing van de wet- en regelgeving door te voeren. Gelijktijdig met de wetswijziging zal dan ook worden overgaan op het kwalitatieve systeem zoals dat hierboven is toegelicht.

In het jaarlijks gesprek zal met de decentrale overheden worden besproken of het nieuwe systeem aansluit bij de doelen en wijziging van het beleid en de wet- en regelgeving. In het geval uit de opgebouwde ervaring en gesprekken blijkt dat partijen vinden dat het nieuwe systeem niet de beoogde doelen haalt, zal dit verder worden aangepast of wordt als uiterste remedie het basisnet als geheel afgeschaft, waarmee volledig wordt aangesloten bij de benadering in de ons omringende landen.

Monitoring en verkenning

Zoals aangegeven worden de monitoring en verkenning, inclusief de verwachte ontwikkelingen van vervoersstromen in de toekomst, als basis gebruikt voor het jaarlijks bestuurlijk gesprek. Met deze informatie kan tijdig worden gesignaleerd of er significante wijzigingen optreden in het vervoer of de omgeving en of deze aandacht behoeven. De afgelopen jaren zijn de monitoring en verkenningen verbeterd en doorontwikkeld. Deze doorontwikkeling zal ook onder het nieuwe systeem doorgaan. Zo wordt voor monitoring gekeken naar een betere inwinning van data voor het vervoer over de weg, en worden analyses ontwikkeld waarbij naar specifieke stofstromen wordt gekeken.

Vorig jaar is ook een eerste brede verkenning door het RIVM uitgevoerd waarin is gekeken naar ontwikkelingen op het gebied van bijvoorbeeld klimaat, infrastructuur, sociaal-demografisch en geopolitiek die invloed kunnen hebben op het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen. Onder het nieuwe systeem zal een dergelijke verkenning eens in de vijf jaar worden uitgevoerd. In de tussenliggende jaren kunnen op basis hiervan specifieke onderzoeken worden uitgevoerd.

Tot slot

Zoals de onafhankelijk voorzitter in zijn aanbiedingsbrief ook heeft aangegeven, wordt de betrokkenheid van partijen en de stappen die zijn gezet vanaf december vorig jaar gewaardeerd. Daarbij gaat speciale dank uit naar de onafhankelijk voorzitter dhr. Depla voor de wijze waarop hij partijen dichter bij elkaar heeft gebracht. Nu is het zaak om samen verder te werken aan het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen en de veilige leefomgeving. Dit begint bij het uitwerken van de bovengenoemde keuzes in het beleid en de wet- en regelgeving, waarbij ook wordt gekeken naar een passende naam voor de systematiek. Daarnaast zal het in het bestuurlijk traject opgenomen jaarlijks gesprek worden gestart.

Dit gesprek zal in lijn met de uitgangspunten voor de governance en het advies voor het eind van het jaar worden gepland. Daarin zal ook de vervolgplanning worden besproken. Uiteraard wordt de Kamer op de hoogte gehouden van de verdere ontwikkelingen.

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

De minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,
E. Boekholt-O'Sullivan

Bijlage 1 Achtergrondinformatie veilig vervoer gevaarlijke stoffen

Nederland heeft chemische stoffen nodig om producten zoals medicijnen of verf te maken, of om fabrieken te laten draaien. Deze stoffen kunnen gevaarlijke eigenschappen hebben (bv. brandbare of giftige eigenschappen). Het vervoer van deze stoffen is dus goed en nodig om te voldoen aan de maatschappelijke behoefte aan dit soort producten. Het vervoer valt onder het vrij verkeer van goederen. Daarbij is het belangrijk dat het vervoer veilig plaatsvindt.

Die veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen is internationaal gereguleerd in het ADR[6] (weg), ADN[7] (binnenwater) en het RID[8] (spoor) en via de Europese richtlijn betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen over het land[9]. Deze internationale verdragen worden rechtstreeks vertaald naar de Nederlandse regelgeving.[10] Ze stellen eisen aan het vervoer en de verpakking daarvan, op basis waarvan het veilig kan plaatsvinden ongeacht de hoeveelheid vervoer. De internationale regels worden elke twee jaar herzien, waarmee een blijvende inzet op het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen en een continue verbetering van de veiligheid, geborgd is. Het is aan alle betrokkenen in de keten van het transport om de regelgeving op te volgen waardoor het vervoer veilig plaatsvindt. De ILT houdt in Nederland risicogestuurd toezicht op de naleving van deze eisen. Over deze ontwikkelingen en de monitoring van het vervoer wordt de Tweede Kamer jaarlijks geïnformeerd. Over de ontwikkelingen van 2025 ontvangt u binnenkort een Kamerbrief van de staatssecretaris IenW.

In veel (Europese) landen vormen de internationale verdragen en Europese regelgeving het enige regulerende kader voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In Nederland is in 2015, aanvullend hierop, de systematiek van het basisnet in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen opgenomen. Met het basisnet werd beoogd om tot een duurzaam evenwicht te komen tussen vervoer, ruimtelijke ontwikkeling en veiligheid door middel van het beheersen van de restrisico's[11] en het vervoer van gevaarlijke stoffen te sturen langs specifieke routes, zoals de Betuweroute die speciaal is aangelegd voor goederenvervoer.

De sturingsgedachte van het basisnet gaat uit van sturing op vervoer door middel van het instrument risicoplafonds: een contour weergegeven als een afstand gemeten vanaf het midden van de infrastructuur. De risicoplafonds zouden de balans moeten bewaken tussen vervoer, veiligheid en ruimtelijke

---

[6] https://www.rivm.nl/vervoer-gevaarlijke-stoffen/vervoer-over-weg-adr
[7] https://www.rivm.nl/vervoer-gevaarlijke-stoffen/vervoer-over-binnenwateren-adn
[8] https://www.rivm.nl/vervoer-gevaarlijke-stoffen/vervoer-over-spoor-rid
[9] EU richtlijn 2008/68
[10] Naar de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen, Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen en Regeling vervoer over de spoorwegen van gevaarlijke stoffen.
[11] Restrisico's kunnen worden gedefinieerd als de risico's van het vervoer die overblijven na het treffen van alle maatregelen aan de bron die gesteld worden in de internationale regelgeving en de algemene (inter)nationale regelgeving aan het goederenvervoer en het ontwerp van de infrastructuur

ontwikkeling. Elk jaar wordt berekend of het gerealiseerde vervoer, en de risico's die daarmee gepaard gaan, samen met andere elementen waaronder de infrastructuur hebben geleid tot een overschrijding van het risicoplafond. Hierbij vormen de jaarlijkse tellingen van het vervoer (monitoring) de input voor de berekeningen van de gerealiseerde risicocontour. Achteraf wordt dus gekeken of de risicoplafonds uit het basisnet overschreden zijn of niet, in de wetenschap dat tot op heden het ongeval waarmee het risico samenhangt niet is opgetreden. Bij overschrijding zou de Rijksoverheid moeten onderzoeken of er maatregelen getroffen kunnen worden om de overschrijding teniet te doen, met als uiterste middel een routeringsbesluit.

Uit een regionale rondgang door Royal HaskoningDHV (2020)[12] en een onafhankelijke evaluatie van Ecorys (2023)[13] blijkt dat de veronderstelde sturing die uit zou moeten gaan van de risicoplafonds fictief is en niet werkt. Risicoplafonds geven geen maximum op het vervoer. Een dergelijk maximum zou ook niet te geven zijn omdat dat ingaat tegen internationale regelgeving, vergelijkbaar met het stellen van extra veiligheidseisen aan de constructie van het vervoersmiddel. Vervoer dat aan de internationale veiligheidsvoorschriften voldoet, valt onder het vrij verkeer van goederen. Risicoplafonds blijken evenmin op de routekeuze van vervoerders te sturen. Zij bepalen de route door fysieke omstandigheden waaronder plaats van herkomst en bestemming, beschikbare grensovergangen, kosten, tijd en capaciteit. Tot slot concludeert de evaluatie dat risicoplafonds niks zeggen over het daadwerkelijke veiligheidsniveau van het vervoer en de omgeving. Voor vervoer wordt het veiligheidsniveau bepaald door de internationale regelgeving. Wanneer het vervoer daaraan voldoet is het veilig. Bij ruimtelijke ontwikkeling nabij de infrastructuur spelen voor de veiligheid plaatselijke omstandigheden en maatregelen mee.

Door wisselingen in vervoersstromen veranderen de gerealiseerde risicocontouren jaarlijks. Aanpassing van het risicoplafond naar de daadwerkelijke risicocontour zou betekenen dat een woning die in het ene jaar wordt gebouwd, het volgende jaar gesloopt moet worden omdat de woning onverwacht binnen de risicocontour valt. Op diezelfde plek zou het daaropvolgende jaar weer gebouwd mogen worden bij afnemend vervoer. Dit alles zorgt voor onvoorspelbaar risicobeleid, wat weinig zegt over de daadwerkelijke veiligheidssituatie. De vervoerssector, met name over het spoor, geeft aan hiervan negatieve consequenties te ondervinden omdat de discussie over de overschrijding van risicoplafonds ten onrechte de indruk wekt dat het vervoer onvoldoende veilig is.

Een herziening van het beleid en de regelgeving is dus noodzakelijk, zowel voor het basisnet weg, water als spoor. Voortgaan op de huidige weg, met het huidige instrumentarium is geen optie. Vanaf 2020 is hieraan gewerkt in het programma Robuust Basisnet. Binnen het programma is er de afgelopen jaren veelvuldig gesproken met de vervoerssector, medeoverheden en de veiligheidsregio's. Dit

[12] Bijlage bij Kamerstuk 30 373, nr. 71
[13] Bijlage bij Kamerstuk 30 373, nr. 77

heeft echter niet geleid tot een gedeeld beeld over hoe het Basisnet aangepast zou moeten worden. In diverse moties[14] heeft de Kamer verzocht tot aanpassingen in de routes van het basisnet spoor, het opzetten van een jaarlijks bestuurlijk gesprek, en om met gemeenten en veiligheidsregio's overeenstemming te bereiken. Om deze reden heeft de toenmalige staatssecretaris van IenW eind 2025 een bestuurlijk traject opgestart, onder onafhankelijk voorzitterschap van Dhr. Depla.

[14] Kamerstukken 29 984, nr. 1236, 1240 en 1241