



Rondetafelgesprek **spoorgoederenvervoer**

27 maart 2025

Het voorstel van staatsecretaris Jansen in de [brief van 19 december 2024](#) voor een robuust basisnet kan niet rekenen op steun van de decentrale overheden. Het draagt niet bij aan beheersing/verbetering van de veiligheid en het compliceert de toch al ingewikkelde ruimtelijke puzzel.

IPO en VNG zien het belang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor. Maar het volledig vrijgeven van dat vervoer, en tegelijkertijd de verantwoordelijkheid voor een veilige leefomgeving volledig bij de decentrale overheden neerleggen, past niet bij de samenhang van de opgaven waar we met zijn allen voor staan. Belangrijker nog, het is ook niet uitlegbaar aan bewoners.

Wat willen IPO/VNG?

We vragen uw Kamer er bij de staatssecretaris op aan te dringen het huidige voorstel robuust basisnet aan te vullen, zodat het een robuust systeem wordt voor alle partijen. Met een balans tussen de belangen van vervoer gevaarlijke stoffen, gebiedsontwikkeling en een verantwoord veiligheidsniveau. Nu ontbreekt dit evenwicht. Dat betekent de volgende noodzakelijke aanvullingen:

1. Een basisnet dat is beperkt tot alleen de routes waarover substantiële hoeveelheden gevaarlijke stoffen gaan;
2. Een gemeenschappelijk toetsingskader (risicoplafonds): afspreken wanneer het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen onaanvaardbaar groot wordt;

3. Het behoud van de wettelijke mogelijkheid tot sturing als zachte sturingsmogelijkheden onvoldoende blijken te werken.

Strategische keuze en instrumenten

Gemeenten en provincies zien het belang van spoorgoederenvervoer voor onze economie. We pleiten voor strategische politieke keuzes die een integrale visie op economie, gebiedsontwikkeling, veiligheid en goederenvervoer omvatten.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen neemt toe. Om aan de woningbouwopgaven te voldoen, verdichten we rondom OV-knooppunten en langs het spoor, dit gaat om meer dan 100.000 woningen, inclusief voorzieningen. Het rijk heeft verschillende beelden over hoe het vervoer van gevaarlijke stoffen moet plaatsvinden (via spoor, weg, buisleidingen of water), maar wil niet routeren, niet investeren en geen ammoniakbuisleidingen aanleggen.

De herkomst en bestemming van goederen bepalen in grote mate de modaliteit en de route. Locatiebeleid voor nieuwe bedrijven, zoals ammoniakterminals, is essentieel. Door de vestigingslocaties goed te kiezen, kan het vervoer van gevaarlijke stoffen door dichtbevolkte gebieden worden beperkt. Verschillende beleidsagenda's kunnen hierbij helpen, zoals het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer, Goederenvervoerbeleid, Toekomstbeeld OV, Nota Ruimte en de studie Goederencorridor Noordoost Europa (GNOE).

- **IPO en VNG roepen u op dat I&W een langjarige gestructureerde en integrale aanpak presenteert om het vervoer van gevaarlijke stoffen door stedelijk gebied te verminderen.**

IenW hanteert de omgekeerde volgorde voor een robuust basisnet

Het ministerie beoogt de risicoplafonds op te heffen en te stoppen met het berekenen van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook wil het de wettelijke instrument tot handhaving en sturing schrappen. Daarmee vervalt de limiet aan het risico en is er geen referentiekader meer voor wanneer het risico van vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer acceptabel is.

Het rijk is verantwoordelijk voor een veilige infrastructuur en het toezicht op veilig materieel; decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor een veilige leefomgeving. Het voorstel beoogt verder om jaarlijks het vervoer te monitoren en vijfjaarlijks een verkenning uit te voeren en het gesprek daarover aan te gaan met stakeholders.

Basisnet zonder keuzes of onderbouwing

De lange termijn-politieke beslissingen over het goederenvervoer en de daarbij behorende budgetten en investeringen aan de infrastructuur liggen nog niet vast. En belangrijker nog, de studies hiernaar zijn nog niet gestart (GNOE) of zijn gepauzeerd (zoals onderdelen van het Toekomstbeeld OV). Het voorstel voor een robuust basisnet dat nu voorligt betekent kiezen zonder te weten welke robuuste politieke keuzes er gemaakt gaan worden en mist daardoor een gedegen onderbouwing. Belangrijker nog, zodra het ongemaximeerde en ongestuurde vervoer er eenmaal is, zal dat als uitgangspunt gaan dienen voor de overige studies. Er is dan geen weg meer terug.

We kunnen de huidige wettelijke sturingsmogelijkheden en de risicoplafonds niet afschaffen, zeker niet vooruitlopend op de keuzes die nog gemaakt gaan worden.

- Het volledig loslaten van het vervoer van gevaarlijke stoffen mag en kan niet de basis worden van het gesprek in de trajecten die nog moeten opstarten en die nu in een verkennende fase zitten.
- Het loslaten van sturing op vervoer van gevaarlijke stoffen, is bovenal niet uit te leggen. Niet aan de bewoners en niet aan de decentrale overheden.

Het rijk stelt geen grenzen meer aan de hoeveelheid brandbare, explosieve en giftige stoffen die door dichtbevolkte gebieden mogen worden getransporteerd. Hierdoor verliezen we grip op hoeveel en welke gevaarlijke stoffen over welke routes worden vervoerd.

IPO en VNG zien het belang van goederenvervoer, waaronder gevaarlijke stoffen voor onze economie. Maar dat belang is niet ongelimiteerd.

- Bij voorkeur worden de transportstromen via convenanten met bedrijven en/of financiële prikkels beïnvloed, de zogenaamde zachte sturingsmogelijkheden.
- Daarnaast is het voor IPO en VNG essentieel dat de mogelijkheid tot routeren behouden blijft in de wet als harde sturing, als blijkt dat de andere / zachte maatregelen niet werken. Dit past bij het standpunt van voormalig staatssecretaris Heijnen, die in 2023 heeft aangegeven een wettelijke grondslag voor sturing te zien, maar dit slechts als ultimum remedium in te willen zetten.

Geen emplacements

Het robuuste basisnet wordt ook van toepassing op emplacements. IPO en VNG raden dit ten zeerste af. Het risico rond emplacements is anders en groter dan op doorgaand spoor. Ons advies is dan ook om rangeerhandelingen op emplacements te blijven beschouwen als een milieubelastende activiteit en in noodzakelijke gevallen het lokale maatwerk hiervoor te behouden.

Woningbouw: houd alleen rekening met risico's die ertoe doen

We moeten met elkaar stevig inzetten op de beheersing van de risico's, zodat er veilig langs het spoor gewoond kan worden. Daarnaast moeten we de woningbouw versnellen. Dat betekent geen dure verplichte bouwmaatregelen moeten nemen als er geen risicoknelpunten zijn.

Met inwerkingtreding Omgevingswet gelden langs het gehele basisnet aandachtsgebieden van 30 meter (brand) en van 200 meter (explosie). Bij nieuwbouw van zeer-kwetsbare gebouwen binnen deze aandachtsgebieden, zoals scholen en zorginstellingen, moeten verplichte bouwkundige maatregelen worden getroffen die een gebouw 5-10% duurder maken. Ongeacht het risico. Dat leidt tot ondoelmatige maatregelen, onnodige kosten en vertragingen van de woningbouw met de benodigde voorzieningen.

IenW stelt voor enkele spoortrajecten waarover slechts bij uitzondering gevaarlijke stoffen rijden uit het basisnet te schrappen. Daarmee komen alleen op die paar trajecten de aandachtsgebieden en de maatregelen die daarmee samenhangen te vervallen.

Dit kernnet zoals IenW dat voorstaat is te groot. Om doelmatig en uitlegbaar beleid te realiseren moet het basisnet en de daarmee samenhangende aandachtsgebieden worden beperkt tot alleen de vijf hoofdroutes waarover substantieel vervoer van gevaarlijke stoffen gaat en waar sprake is van een reëel risico.

- Dat houdt in dat de overige routes waarover slechts beperkt vervoer gaat, die géén risicoknelpunten kennen en waar hoogstwaarschijnlijk ook nóóit een risicoknelpunt zal ontstaan, uit het basisnet worden gehaald. Aandachtsgebieden langs deze trajecten zijn immers niet doelmatig, onnodig beperkend voor de woningbouw en niet uitlegbaar.

Optie Kernnet VGS spoor



Voorstel decentrale overheden voor een kleiner Kernnet



Het kernnet dat IPO en VNG voor ogen heeft is aanzienlijk kleiner dan wat lenW nu wil. Buiten het kernnet kan nog steeds vervoer plaatsvinden, maar gelden geen bouwkundige verplichtingen. Samen met de zachte sturingsmogelijkheden en het behoud van de harde wettelijke mogelijkheid tot routing houden we grip op het vervoer en wordt voorkomen dat er buiten het kernnet structureel grote stromen vervoer van gevaarlijke stoffen ontstaan. Dat geeft de bestaande bewoners duidelijkheid.

Langs het kernnet is lokaal maatwerk nodig om een eigen gemotiveerde afweging te kunnen maken over de noodzaak van de bouwkundige maatregelen. Dit past binnen het programma STOER waaraan ook lenW zich heeft gecommitteerd. En dat is een andere benadering dan het huidige voorstel robuust basisnet van lenW waarin het vervoer in alle gevallen prioriteit heeft.

Conclusie

Een integrale benadering en een rijksvisie zijn noodzakelijk. Om een robuust basisnet te realiseren dat kan rekenen op de steun van de decentrale overheden is het volgende nodig:

- Een toetsingskader voor wanneer het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen onaanvaardbaar wordt, met de daarbij behorende handhaving;
- Wettelijke sturing (handhaving) als zachte sturingsmogelijkheden onvoldoende blijken te werken om een acceptabel veiligheidsniveau, ook voor huidige bewoners, te waarborgen;
- Een kleiner basisnet (kernnet) wat is beperkt tot de routes die er toe doen, om de noodzakelijke versnelling van de woningbouw te kunnen realiseren.

Als het voorliggende voorstel robuust basisnet ongewijzigd wordt aangenomen, lopen we zonder onderbouwing vooruit op strategische keuzes die in samenhang genomen moeten worden, gebeurt er niets aan het limiteren van de kans op een calamiteit en wordt niet meer gestuurd op de echte risico's. Aan de ene kant kan het vervoer van gevaarlijke stoffen door dichtbevolkt gebied ongelimiteerd groeien en aan de andere kant moet er langs routes waarover nauwelijks gevaarlijke stoffen vervoerd worden bij woningbouw rekening gehouden worden met een niet aanwezig risico. Een dergelijk robuust basisnet faciliteert het vervoer maximaal, maar heeft voor de decentrale overheden en voor de veiligheid geen enkele meerwaarde. Want voor monitoring, verkenningen en het gesprek daarover heb je geen robuust basisnet nodig. Het rijk moet zich, ook zonder basisnet, inzetten voor veilig vervoer, en decentrale overheden zijn, ook zonder basisnet, verantwoordelijk voor een veilige leefomgeving.