

Datum

28 maart 2025

Onderwerp

VNG/IPO-inbreng CD spoorgoederenvervoer 3 april

Geachte woordvoerders verkeer,

U heeft op 3 april het commissiedebat spoorgoederenvervoer. Naar aanleiding van het rondetafelgesprek op 27 maart sturen IPO en VNG u hierbij graag aanvullende informatie.

Buiten kernnet is vervoer van gevaarlijke stoffen wel mogelijk

In het rondetafelgesprek werd de indruk gewekt dat buiten het kernnet geen goederen / gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. Dat is **niet** het geval. Over vrijwel het hele Nederlandse spoorweginet mogen goederen en gevaarlijke worden vervoerd. Dus ook over routes buiten het beoogde kleinere kernnet.

Het voorstel van het kernnet van VNG/IPO heeft betrekking op de ruimtelijke ordening, niet op het vervoer zelf. Dat betekent dat gemeenten en provincies alleen aandachtsgebieden willen langs die routes waarover substantiële hoeveelheden gevaarlijke stoffen gaan en waarlangs aandachtsgebieden proportioneel zijn. Binnen het kernnet moet een risicobeoordeling mogelijk gemaakt worden, zodat de verplichte voorschriftengebieden niet altijd verplicht zijn.

Over de andere routes gaan ook wel (af en toe) gevaarlijke stoffen, maar dat zijn kleine aantallen. Bij spoor hebben we als grens 3500 ketelwagens per jaar aangehouden. Blijf je daaronder, dan is het risico dusdanig klein dat aandachtsgebieden en rekening houden met het risico binnen die aandachtsgebieden niet doelmatig is en alleen maar belemmerend werken.

Het voorstel kernnet (zie hieronder) betreft ook de routes waarover nu al 90% van het goederenvervoer gaat. Met het kernnet zijn en blijven economische centra en het buitenland goed bereikbaar.

We willen u dringend verzoeken van de staatssecretaris te eisen dat hij:

- Toezegt op zoek te gaan naar een systeem waarbij de risicobenadering een rol speelt;
- Daarom nu niet doorgaat met het afschaffen van de risicoplafonds en sturingsmogelijkheden voordat we een robuust systeem voor alle partijen hebben met een balans tussen vervoer versus veiligheid en ruimtelijke ordening;
- Een gelijke verdeling van de baten en de lasten nastreeft waarbij het risico een bespreekpunt is voor alle partijen;

- Dat een gemeenschappelijk referentiekader/maatlat noodzakelijk is voor een risicobenadering. Ongelimiteerd toestaan van vervoer van gevaarlijke stoffen gaat in het gesprek over veiligheid een blinde vlek opleveren.
- En als hij daartoe niet bereid is een tweeminutendebat aan te vragen en een **motie van deze strekking** in te dienen.

Nadere toelichtingen

Route Eemshaven

Is niet opgenomen in het voorstel vanwege het volgende:

- Uiteraard moet die haven bereikbaar zijn per spoor. Dat is zo en dat blijft zo.
- In de praktijk is het vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar die haven zéér beperkt. In 2020, 2021 en 2022 waren dat ongeveer 700 ketelwagens per jaar. De afgelopen twee jaar waren het zelfs minder dan 200 ketelwagens per jaar. Naar onze mening is het disproportioneel om vanwege dusdanig kleine aantallen aandachtsgebieden aan te wijzen.

Behoud van een risicobenadering

Dit is nodig omdat:

- Buiten het kernnet zijn aandachtsgebieden / voorschriftengebieden ongewenst, want daar is een verwaarloosbaar risico;
- Binnen het kernnet wenselijk want hangt samen met wat er waar en hoeveel langsrijdt;
- Een risicobenadering willen decentrale overheden kunnen betrekken in het nemen van maatregelen. Dat systeem is met inwerkingtreding Omgevingswet verlaten.

De verschillen van het beperkte Kernnet

Optie Kernnet VGS spoor



Voorstel decentrale overheden voor een kleiner Kernnet



De verschillen tussen wat het rijk wenst en het voorstel van VNG en IPO zijn dan als volgt:

Geen Basisnet	Robuust Basisnet (IenW)	Voorstel IPO/VNG
Ongelimiteerde hoeveelheden vervoer gevaarlijke stoffen	Ongelimiteerde hoeveelheden vervoer gevaarlijke stoffen	Gezamenlijke referentiekader en mogelijkheid tot zacht en hard routeren als referentiekader wordt overschreden (ongelimiteerd via de Havenspoorlijn en de Betuweroute)
Vervoer mogelijk via alle routes	Vervoer mogelijk via alle routes	Vervoer mogelijk via alle routes
Niet routeren	Niet routeren	Spoorvervoer zoveel als mogelijk via Betuweroute en buiten de stedelijke gebieden; hiertoe worden zo nodig harde of zachte routeringsmogelijkheden ingezet
Geen aandachtsgebieden	Aandachtsgebieden langs alle Basisnetroutes	Aandachtsgebieden alleen langs 'kernnet' (= routes met substantieel vervoer van gevaarlijke stoffen), langs andere routes niet
Geen verplichte maatregelen tegen brand en explosie voor zeer kwetsbare gebouwen	In aandachtsgebieden altijd verplichte maatregelen tegen brand en explosie voor zeer kwetsbare gebouwen, ongeacht het risico	In aandachtsgebieden maatwerk voor de bescherming van zeer kwetsbare gebouwen mogelijk, afhankelijk van het risico
Monitoring vervoer en verkenning transport mogelijk	Monitoring vervoer en verkenning toekomstig transport	Monitoring vervoer en verkenning toekomstig transport
Rekening houden met het belang van voorkomen, beperken en bestrijden van een ramp (art.5.2 Bkl) . Geen limiet aan het vervoer	Rekening houden met het belang van voorkomen, beperken en bestrijden van een ramp (art.5.2 Bkl). In aandachtsgebieden bij nieuwbouw rekening houden met de kans op het overlijden van 10 of meer personen (art.	Rekening houden met het belang van voorkomen, beperken en bestrijden van een ramp (art.5.2 Bkl). In aandachtsgebieden langs kernnet bij nieuwbouw rekening houden met de kans op het overlijden van 10 of meer

	5.15 Bkl) Geen limiet aan het vervoer	personen (art. 5.15 Bkl) Maatregelen aan het vervoer (routeren) als referentiekader wordt overschreden.
Bestaande bebouwing speelt geen rol bij vervoer (geen limiet aan het vervoer)	Bestaande bebouwing speelt geen rol bij vervoer (geen limiet aan het vervoer)	Bestaande bebouwing wordt betrokken bij referentiekader en eventuele maatregelen die daaruit volgen
Geen effecten op de woningbouw	Gemeenten moeten rekening houden met risico's, en verplichte maatregelen voor zeer kwetsbare functies (= duurdere woningbouw) ook bij routes met weinig transport en/of laag risico.	Gemeenten moeten rekening houden met risico's langs het 'kernnet. Geen effect op woningbouw langs routes waarover weinig vervoer gaat en/of het risico laag is.