

Ingekomen post		
Registratienummer 16002506		
Kolom		
Datum	29 JUNI 2016	Paraaf
DB VRT	sept-2016	
AB VRT	okt-2016	
Kopie:	Jaar de Stegge	

> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag



Nationaal Coördinator
Terrorismebestrijding en Veiligheid
Ministerie van Veiligheid en Justitie

Dennis Ellenbroek
4/1/16

De voorzitters van de besturen van de veiligheidsregio's

Directie
Weerbaarheidsverhoging
Veiligheidsregio's

Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Postbus 20301
2500 EH Den Haag
www.nctv.nl

Contactpersoon
Henk Emmerzaal/Wouter
Zitter

T 070 751 55 37

Datum 30 juni 2016
Onderwerp BDuR juni -brief 2016

Ons kenmerk
773806

Kopie aan
Directeuren veiligheidsregio's

Bijlagen
3

*Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.*

Geachte voorzitter,

In het Besluit veiligheidsregio's, artikel 8.1, is bepaald dat ik, onder voorbehoud van (parlementaire) goedkeuring van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van mijn ministerie, jaarlijks vóór 1 juli voor het eerstvolgende jaar de bijdrage voor de doeluitkering aan de veiligheidsregio's vaststel.

Onder verwijzing naar dat artikel stel ik u met deze brief op de hoogte van bedoeld bedrag voor het jaar 2017. Die bijdrage bedraagt € 175.862.000,=. In bijlagen 1 en 2 bij deze brief is weergegeven de verdeling van dit bedrag over de 25 veiligheidsregio's alsmede de opbouw daarvan. Deze verdeling is gebaseerd op de verdeelsystematiek, die per 1 januari 2017 in werking zal treden en is opgenomen in het Besluit veiligheidsregio's. Met de beschikking die u na bovengenoemde goedkeuring ontvangt, wordt de bijdrage voor 2017 toegekend.

Ten opzichte van de budgetstand in de BDuR- brief van december 2015 zijn er geen mutaties. Eventuele wijzigingen in het budget als gevolg van de indexering voor loon- en prijscompensatie zijn ook niet opgenomen.

De huidige prognose voor het meerjarig kader van deze bijdrage is als volgt:

2018: € 175.842.000
2019: € 175.842.000
2020: € 175.842.000

In bijlage 3 is de verdeling opgenomen van deze budgetten over de 25 veiligheidsregio's.

Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot Henk Emmerzaal
(h.emmerzaal@nctv.minvenj.nl) of Wouter Zitter (w.zitter@nctv.minvenj.nl).

Een afschrift van deze brief wordt aan de directeur van uw veiligheidsregio
verzonden.

Directie
Weerbaarheidsverhoging
Veiligheidsregio's

Datum
30 juni 2016

Ons kenmerk
773806

De Minister van Veiligheid en Justitie
namens deze,



H.W.M. Schoof
*Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding
en Veiligheid*

Bijlage 1 bij de junibrief BDUR 2016: Specificatie te verwachten bijdrage 2017 (x € 1)

regio naam	kernen									OZB niet won.	vast bedrag	Bedrag in basis
	inwoners	woonr.	opp. beb.	oad*woonr.	500	opp. totaal	vaarwegen	Brzo				
1 Groningen	186.861	2.249.359	310.924	216.248	39.553	713.271	454.939	540.171	111.764	2.129.716,50	6.952.808	
2 Fryslân	206.802	2.491.153	392.583	140.617	59.989	1.385.451	559.509	142.150	109.623	2.129.716,50	7.617.594	
3 Drenthe	156.344	1.849.447	296.231	86.137	38.235	645.981	6.669	56.860	81.281	2.129.716,50	5.346.902	
4 IJsselland	164.696	1.824.500	282.148	129.854	23.732	461.987	476.446	113.720	105.302	2.129.716,50	5.712.101	
5 Twente	200.312	2.259.718	336.790	184.825	21.754	362.404	352.930	142.150	111.454	2.129.716,50	6.102.054	
6 Noord- en Oost-Gelderland	259.924	3.015.435	468.824	182.275	42.849	676.740	524.835	199.010	144.181	2.129.716,50	7.643.790	
7 Gelderland-Midden	214.715	2.485.595	295.283	205.677	29.665	294.230	607.759	199.010	123.368	2.129.716,50	6.585.019	
8 Gelderland-Zuid	173.866	1.927.768	262.444	152.434	38.235	266.883	1.258.655	199.010	89.770	2.129.716,50	6.498.782	
9 Utrecht	404.343	4.508.075	438.625	524.004	40.212	349.238	713.682	142.150	239.271	2.129.716,50	9.489.318	
10 Noord-Holland-Noord	207.028	2.477.445	296.096	184.344	41.531	608.696	0	85.290	115.569	2.129.716,50	6.145.714	
11 Zaanstreek-Waterland	105.030	1.173.413	105.086	122.155	10.548	111.650	87.565	0	45.597	2.129.716,50	3.890.760	
12 Kennemerland	170.104	1.958.013	185.593	264.147	14.503	114.355	69.803	142.150	131.861	2.129.716,50	5.180.245	
13 Amsterdam-Amstelland	322.777	4.178.880	221.209	1.309.658	7.251	85.577	274.478	426.451	318.523	2.129.716,50	9.274.520	
14 Gooi en Vechtstreek	78.879	944.169	81.455	107.778	9.229	65.887	7.991	0	43.241	2.129.716,50	3.468.347	
15 Haaglanden	339.858	4.105.791	271.991	874.017	10.548	108.568	0	0	198.736	2.129.716,50	8.039.225	
16 Hollands Midden	247.861	2.785.124	275.715	309.616	34.279	217.756	336.182	56.860	136.083	2.129.716,50	6.529.192	
17 Rotterdam-Rijnmond	409.128	5.014.719	362.316	870.995	28.346	296.008	824.069	2.189.113	341.127	2.129.716,50	12.465.539	
18 Zuid-Holland-Zuid	155.157	1.721.899	181.801	162.764	25.050	201.587	720.242	199.010	82.169	2.129.716,50	5.579.397	
19 Zeeland	121.832	1.684.361	233.396	86.201	48.782	706.954	1.061.801	540.171	88.647	2.129.716,50	6.701.862	
20 Midden- en West-Brabant	348.981	3.972.832	563.618	374.009	48.123	538.987	780.167	796.041	234.253	2.129.716,50	9.786.727	
21 Brabant-Noord	206.612	2.289.734	373.353	161.163	32.961	334.506	528.084	142.150	129.389	2.129.716,50	6.327.670	
22 Brabant-Zuidoost	240.807	2.757.194	417.500	248.574	33.620	351.294	0	142.150	167.804	2.129.716,50	6.488.659	
23 Limburg-Noord	165.089	1.925.609	347.081	109.786	41.531	373.292	640.754	199.010	108.330	2.129.716,50	6.040.198	
24 Limburg-Zuid	192.652	2.418.203	263.866	210.298	27.687	159.193	233.183	653.891	109.428	2.129.716,50	6.398.117	
25 Flevoland	128.573	1.349.249	168.598	101.470	9.229	581.359	763.155	85.290	75.447	2.129.716,50	5.392.087	
	5.408.232	63.367.684	7.432.527	7.319.047	757.444	10.011.853	11.282.897	7.391.810	3.442.220	53.242.912,50	169.656.627	

Bijlage 2 bij de junibrief BDUR 2016: Specificatie te verwachten bijdrage 2017 (x € 1)

regio	naam	bedrag in basis	bedrag incl. UF	Bijdragen Bvr, art. 8.2	totaal uitkering	rekeningnummer
1	Groningen	6.952.808	6.849.467	175.000 3)	7.024.467	28.51.61.083
2	Fryslân	7.617.594	7.504.373	150.000 1)	7.654.373	28.51.28.647
3	Drenthe	5.346.902	5.267.430		5.267.430	28.50.64.118
4	IJsselland	5.712.101	5.627.202		5.627.202	28.51.39.681
5	Twente	6.102.054	6.011.358		6.011.358	15.46.67.013
6	Noord- en Oost-Gelderland	7.643.790	7.530.180	175.000 3)	7.705.180	28.51.11.280
7	Gelderland-Midden	6.585.019	6.487.145		6.487.145	28.50.30.957
8	Gelderland-Zuid	6.498.782	6.402.190		6.402.190	66.09.71.828
9	Utrecht	9.489.318	9.348.277		9.348.277	28.51.33.179
10	Noord-Holland-Noord	6.145.714	6.054.370	28.000 1)	6.082.370	28.51.08.050
11	Zaanstreek-Waterland	3.890.760	3.832.931		3.832.931	28.51.61.091
12	Kennemerland	5.180.245	5.103.251	7.500.000 2)	12.603.251	28.50.57.839
13	Amsterdam-Amstelland	9.274.520	9.136.672	175.000 3)	9.311.672	45.00.058
14	Gooi en Vechtstreek	3.468.347	3.416.797		3.416.797	28.50.78.097
15	Haaglanden	8.039.225	7.919.738	175.000 3)	8.094.738	54.94.06.980
16	Hollands Midden	6.529.192	6.432.148		6.432.148	28.50.82.493
17	Rotterdam-Rijnmond	12.465.539	12.280.262	175.000 3)	12.455.262	41.28.31.228
18	Zuid-Holland-Zuid	5.579.397	5.496.470		5.496.470	28.51.44.863
19	Zeeland	6.701.862	6.602.251		6.602.251	28.50.27.956
20	Midden- en West-Brabant	9.786.727	9.641.265		9.641.265	52.26.86.303
21	Brabant-Noord	6.327.670	6.233.621		6.233.621	28.51.58.678
22	Brabant-Zuidoost	6.488.659	6.392.217	175.000 3)	6.567.217	67.82.42.771
23	Limburg-Noord	6.040.198	5.950.422		5.950.422	28.50.97.881
24	Limburg-Zuid	6.398.117	6.303.021		6.303.021	28.50.25.546
25	Flevoland	5.392.087	5.311.944		5.311.944	28.51.33.748
		169.656.627	167.134.000	8.728.000	175.862.000	

1) Bijdragen ex Bvr, artikel 8.2, in verband met de Waddeneilanden

2) Bijdrage ex Bvr, artikel 8.2, in verband met Schiphol. De bijdrage wordt geheel betaald aan de veiligheidsregio Kennemerland. Een deel van dit bedrag, te weten € 2,5 mln., is bestemd voor zowel de veiligheidsregio Kennemerland als voor de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

3) Bijdrage ex Bvr, artikel 8.2, in verband met CBRN

4) De uitkeringsfactor bedraagt 0,985137

Bijlage 3 bij de junibrief BDUR 2016**Meerjarige prognose van de bijdrage BDUR (x € 1 miljoen)**

regio	naam	2018	2019	2020
1	Groningen	7,02	7,02	7,02
2	Fryslân	7,65	7,65	7,65
3	Drenthe	5,27	5,27	5,27
4	IJsselland	5,63	5,63	5,63
5	Twente	6,01	6,01	6,01
6	Noord- en Oost-Gelderland	7,70	7,70	7,70
7	Gelderland-Midden	6,49	6,49	6,49
8	Gelderland-Zuid	6,40	6,40	6,40
9	Utrecht	9,35	9,35	9,35
10	Noord-Holland-Noord	6,08	6,08	6,08
11	Zaanstreek-Waterland	3,83	3,83	3,83
12	Kennemerland	12,60	12,60	12,60
13	Amsterdam-Amstelland	9,31	9,31	9,31
14	Gooi en Vechtstreek	3,42	3,42	3,42
15	Haaglanden	8,09	8,09	8,09
16	Hollands Midden	6,43	6,43	6,43
17	Rotterdam-Rijnmond	12,45	12,45	12,45
18	Zuid-Holland-Zuid	5,50	5,50	5,50
19	Zeeland	6,60	6,60	6,60
20	Midden- en West-Brabant	9,64	9,64	9,64
21	Brabant-Noord	6,23	6,23	6,23
22	Brabant-Zuidoost	6,57	6,57	6,57
23	Limburg-Noord	5,95	5,95	5,95
24	Limburg-Zuid	6,30	6,30	6,30
25	Flevoland	5,31	5,31	5,31
		175,84	175,84	175,84

Het dagelijks bestuur van de
Veiligheidsregio Twente
Postbus 1400
7500 BK ENSCHEDE

Veiligheidsregio Twente		
Ingekomen post		
Registratienummer: 16002836		
Kolom		
Datum	18 JULI 2016	Paraaf
DB VRT	21 sept. 2016	
AB VRT		
Kopie:	Herman, Ron d.v., Dennis	

Uw kenmerk

Inlichtingen bij
Afdeling Veiligheid en Handhaving
Mevrouw G.J. Nijmanning - Ottens

Onderwerp
Motie VRT

Uw brief

Bijlagen
1

Zaaknummer
16.14097

Documentnummer
U16.012226

Datum
15 juli 2016

Geachte heer, mevrouw,

De gemeenteraad van Tubbergen heeft in zijn vergadering van 23 mei 2016 de motie met als onderwerp "Ontwerp-begroting 2017 Veiligheidsregio Twente" unaniem aangenomen en het college van burgemeester en wethouders opgedragen deze onder meer naar u te zenden. Een afschrift van deze motie wordt u hierbij alsnog toegezonden.

Mocht u naar aanleiding van deze brief vragen en/of opmerkingen hebben, dan kunt u op maandag, dinsdag en donderdag tijdens kantooruren contact opnemen met mevrouw Nijmanning, telefoon 0546-628000 of per mail g.nijmanning@noaberkracht.nl

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Tubbergen,
loco-secretaris

de burgemeester



S.J.F. Waanders



mr. M.K.M. Stegers

Bijlage:

- Motie VRT d.d. 21 mei 2016 (I16.042316)

Kopie:

- Afdeling BMO, S. Jonkman
- Afdeling KAC, M. Hellemons
- Raadsgriffier, H. van Limbeek

Unaniem - gewyzigd - Aangenomen.

gemeente
Tubbergen



MOTIE VAN:

CDA, Dorpen Centraal, PvdA

Ontvangen: 21 mei 2016

Motie nr. 2016/Berning-Kemperink-Wessels/ 1

Onderwerp: Veiligheidsregio Twente (VRT)

De Raad, in vergadering bijeen op 23 mei 2016

Overwegende dat:

- De veiligheidsregio Twente (VRT) een groot aantal taken voor de deelnemende gemeenten uitvoert, waaronder het in stand houden van een brandweer, een geneeskundige hulpverleningsorganisatie en een gemeenschappelijke meldkamer voor de brandweertaak, de geneeskundige hulpverlening, het ambulancevervoer en de politietaak;
- De gemeente Tubbergen verplicht deel uitmaakt van de Veiligheidsregio Twente (VRT);
- Blijkt dat het in bepaalde gebieden in Noord Oost Twente niet altijd mogelijk is te kunnen voldoen aan de voor de VRT geldende normen voor de aanrijtijden van hulpdiensten;
- Daardoor de veiligheid van burgers in deze gebieden niet in alle gevallen kan worden gewaarborgd, ook niet wanneer hulpdiensten uit Duitsland worden ingeschakeld;
- Dat de gemeente Tubbergen hiervan een sprekend voorbeeld is, zodat gesteld kan worden dat de kwaliteit die VRT aan Tubbergen levert niet volledig op orde is;
- De jaarlijkse bijdrage aan VRT volgens een van te voren bepaalde verdeelsleutel is omgeslagen over alle aangesloten gemeenten binnen de VRT.

Spreekt als zijn oordeel uit dat:

- Als gevolg van de verdeelsleutel, de prijs-kwaliteitverhouding voor een gemeente als Tubbergen negatief afwijkt ten opzichte van andere gemeenten binnen de VRT, waar tijds acute zorg wel volledig gewaarborgd is;
- Dit niet redelijk en rechtvaardig is;
- Het daarom mogelijk moet worden gemaakt om de bijdrage van de gemeenten te koppelen aan de kwaliteit van de geleverde prestaties.

Roept het college op om:

- vervalt effo*
- ~~Te eisen dat de aanrijtijden gehaald worden en zolang dit niet het geval is, we de verhoging in de begroting van de VRT 2017 niet doorvoeren;~~
 - In samenwerking met de VRT en de overige deelnemende gemeenten een systematiek te ontwikkelen, waarin een nader te bepalen korting op de bijdrage aan de VRT wordt verleend aan gemeenten, waar de geldende normen voor aanrijtijden van hulpdiensten niet worden gehaald;
 - Zich ervoor in te zetten dat deze korting uiterlijk in 2018 wordt geëffectueerd;
 - Deze motie ter kennis te brengen van het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Twente, alsmede van de besturen van de daarbij aangesloten gemeenten.

en gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening en naam:

CDA

[Handwritten signature]
H. (Hilde) Berning

Dorpen Centraal

[Handwritten signature]
A. (Anoesjka) Kemperink

PvdA

[Handwritten signature]
H. (Henk) Wessels



J. vd Stegge

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Dagelijks bestuur Veiligheidsregio Twente
Postbus 1400
7500 BK Enschede

Veiligheidsregio Twente		
Ingekomen post		
Registratienummer: 16002971		
Kolom		
Datum	21 JULI 2016	Paraaf
DB VRT	21 sept. 2016	
AB VRT	10 okt. 2016	
Kopie	M. Reephuis, H. Meulens (scan)	25-7-16 a

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENM/BSK-2016/136176

Datum

20 JULI 2016

Betreft

Monitoring vervoer gevaarlijke stoffen

Geacht bestuur,

In uw brief van 24 mei jl. (met kenmerk: 16001881) vraagt u aandacht voor het monitoren van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor in Oost-Nederland. Daarbij wijst u op het feit dat als gevolg van de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland het vervoer op de zgn. omleidingsroutes is toegenomen.

In een eerder stadium heeft de gemeente Deventer, namens de overheden in Oost-Nederland, verzocht om de realisatiecijfers in het kader van Basisnet op de omleidingsroutes per kwartaal te verstrekken. Zoals ook in uw brief gemeld is dit inmiddels de staande praktijk. Zodra deze rapportages beschikbaar zijn worden deze via de stuurgroep derde spoor met de betrokken decentrale overheden gedeeld. De eerste twee kwartaalrapportages zijn op 26 mei jl. met de Tweede Kamer gedeeld. Ik heb deze brief bijgevoegd.

In uw brief vraagt u voorts of het mogelijk is om deze kwartaalrapportages sneller ter beschikking te stellen. Dat is helaas niet mogelijk. Hiervoor ben ik namelijk afhankelijk van het beschikbaar hebben van de ruwe realisatiecijfers zoals die door ProRail geleverd worden. Voor de omleidingsroutes¹ krijg ik deze cijfers circa drie maanden na afloop van een kwartaal, waarna een extern onderzoeksbureau vervolgens vier tot acht weken nodig heeft om de uiteindelijke toetsingsrapportage te maken. Deze termijnen kunnen niet drastisch worden ingekort zonder concessies te doen aan de kwaliteit.

U stelt terecht dat het voor de hulpdiensten van belang is te weten wat het daadwerkelijke gebruik van de spoorlijnen in uw regio is. Basisnet stelt echter geen verbod op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zelfs als een bepaalde stofcategorie op een bepaald traject met nul KWE² in het Basisnet-plafond is meegenomen, is het mogelijk dat deze stof vervoerd wordt. Binnen de systematiek van Basisnet moet dit vervoer dan gecompenseerd worden door minder transport van andere stofcategorieën.

Dit betekent onder andere dat op grond van Basisnet transport van een bepaalde stofcategorie nooit kan worden uitgesloten en dat hulpdiensten bij de uitoefening van taken zich niet kunnen baseren op referentieaantallen zoals die in Basisnet gehanteerd worden. Deze aantallen vormen immers slechts een deel van de input

¹ Omleidingsroutes vanwege de aanleg van het Derde Spoor Betuweroute op het traject Emmerich – Oberhausen in Duitsland.

² KWE: Ketelwagen Equivalenten

die gebruikt wordt om de uiteindelijke risicoplafonds te bepalen. De stand van zaken ten aanzien van de realisatiecijfers is dat de kale cijfers voor geheel Basisnet Spoor over 2015 op dit moment worden geanalyseerd door een extern bureau om de gerealiseerde risicoplafonds te bepalen. Dit geldt ook voor de cijfers over de omleidingsroutes over het eerste kwartaal van 2016. Ik verwacht de resultaten medio september beschikbaar te hebben. Deze zullen vervolgens onder andere via de stuurgroep derde spoor en op www.infomil.nl worden gedeeld.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/136176

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

b/a 

Hellen A.M. van Dongen

Vergaderjaar 2015–2016

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 60

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 mei 2016

Met deze brief informeer ik uw Kamer over een aantal ontwikkelingen die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor:

- In verband met de werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland wordt gebruik gemaakt van omleidingsroutes. Voor het eerst is een evaluatie beschikbaar van de mate waarin het vervoer van gevaarlijke stoffen op die omleidingsroutes plaatsvindt binnen de in de Wet basisnet gestelde plafonds.
- In het Algemeen Overleg Externe Veiligheid van 30 september 2015¹ heb ik toegezegd uw Kamer nader te informeren over de actuele situatie rond het gebruik van het Wagenlading informatiesysteem (WLIS²) op emplacementen op basis van inspectieresultaten van de ILT.

Daarnaast publiceerde de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) op 10 maart jl. haar bevindingen en aanbevelingen over de treinbotsing op 6 maart 2015 in Tilburg. Hierbij geef ik, conform het verzoek van uw Kamer tijdens de regeling van werkzaamheden van 10 maart jl. (Handelingen II 2015/16, nr. 63, item 9), een reactie op dit rapport en in het bijzonder op de aanbevelingen die aan mijn ministerie zijn gericht. In dezelfde regeling verzocht het lid van Veldhoven om een actueel beeld te geven van de omvang van de BOV-problematiek. Hierover zal ik uw Kamer voor de zomer nader informeren. Tot slot heb ik het rapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van 21 maart 2016 naar aanleiding van de ontsporing van een goederentrein op 16 juni 2015 op Kijfhoek bijgevoegd³.

¹ Kamerstuk 26 956, nr. 205.

² Het Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen (IGS) heeft recent een nieuwe naam gekregen, namelijk WLIS (wagenlading informatiesysteem). De functionaliteit is hetzelfde. Aangezien in IGS/WLIS ook niet-gevaarlijke stoffen worden geregistreerd, is voor deze naamswijziging gekozen.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Inleiding

De rapporten die ik met deze brief aanbied⁴ laten zien dat de risicoplafonds uit de Wet basisnet zullen worden overschreden op enkele routes in Nederland die tevens gebruikt worden voor het omleiden van treinen als gevolg van de werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland⁵. Dat betekent niet dat er nu sprake is van een onverantwoorde situatie. De cijfers geven aan dat in potentie de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen langs deze routes groter zijn dan in Basisnet is vastgelegd. Dat betekent wel dat actie geboden is om de overschrijdingen van de risicoplafonds weg te nemen. Daarom wordt op dit moment uitgezocht welke oorzaken hier precies aan ten grondslag liggen. In deze brief meld ik u mijn vervolgaanpak zoals ik die op dit moment voor ogen heb.

Voorts laten inspectieresultaten zien dat de wettelijke plicht voor vervoerders om gevaarlijke stoffen te registreren onvoldoende wordt nageleefd. Een goede registratie dient om hulpdiensten in staat te stellen om bij incidenten te weten wat waar op spoorelementen staat. Ik acht naleving van deze plicht van groot belang en vind de in deze brief gemelde resultaten dan ook onacceptabel. Om de registratie te verbeteren kondig ik een maatregelenpakket aan. Onderdeel hiervan is strikte handhaving door de ILT van de bestaande wettelijke verplichtingen. Daartoe worden de handhavingsactiviteiten in 2016 uitgebreid.

Dit alles laat onverlet dat het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor één van de veiligste manieren van transport blijft. Nederland is met haar druk bereden spoornet op het gebied van spoorveiligheid nog altijd één van de best presterende landen. Aan het vervoer van gevaarlijke stoffen worden strenge internationale en nationale eisen gesteld, die de veiligheid van dit vervoer moeten borgen. De OvV constateert naar aanleiding van de treinbotsing in Tilburg desondanks dat er op specifieke punten verbetering mogelijk is. Daarom neem ik de betreffende aanbevelingen van de OvV over.

Basisnet-rapportages voor de omleidingsroutes Derde Spoor

Met deze brief bied ik uw Kamer twee kwartaalrapportages⁶ aan⁷ over de mate waarin het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt binnen de in Basisnet gestelde plafonds op de omleidingsroutes die gebruikt worden in verband met het Derde Spoor Duitsland. Deze rapportages zijn de eerste in deze vorm, zoals ik die in mijn brief van 31 maart 2016⁸ heb aangekondigd. De rapportages lopen vooruit op de Basisnetverslaglegging over het jaar 2015 voor het gehele spoorwegnetwerk.

Ter uitvoering van de motie Cegerek⁹ voeg ik de «kale» realisatiecijfers van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor over het kalenderjaar 2015 alvast bij deze brief. Op basis daarvan kunnen nog geen definitieve conclusies worden getrokken over mogelijke overschrijdingen van de

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁵ Basisnet is per 1 april 2015 van kracht geworden, terwijl de rapporten «Toelichting realisatiecijfers over het spoor aan de risicoplafonds Basisnet» voor een deel over een voorgaande periode gaan. Zie ook voetnoot 4.

⁶ Rapporten Toelichting realisatiecijfers over het spoor aan de risicoplafonds Basisnet over de periodes 1/7/2014 t/m 30/6/2015 en 1/10/2014 t/m 30/9/2015. Omdat de Basisnetplafonds zijn gebaseerd op gegevens over een heel jaar, toetsen de rapportages de plafonds op basis van gegevens over vier opeenvolgende kwartalen.

⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 659.

⁹ Kamerstuk 30 175, nr. 214.

Basisnetplafonds¹⁰ op het gehele spoorwegnetwerk over geheel 2015. Er zijn nog risicoberekeningen nodig om deze cijfers te kunnen duiden. Ik verwacht uw Kamer in het najaar de definitieve cijfers voor spoor via de Basisnetrapportage over 2015 te doen toekomen.

Daarnaast heb ik, ter uitvoering van de motie, de cijfers over de jaren 2003 tot en met 2014 op de website van Infomil¹¹ gepubliceerd.

Omdat de Basisnetplafonds zijn gebaseerd op gegevens over een heel jaar, toetsen de kwartaalrapportages voor de omleidingsroutes Derde Spoor de plafonds op basis van gegevens over vier opeenvolgende kwartalen. De kwartaalrapportages laten zien dat de risicoplafonds uit de Wet basisnet op enkele routes in Nederland zullen worden overschreden. Dit kan verschillende oorzaken hebben, waaronder het omleiden van treinen door de werkzaamheden voor het Derde Spoor. Met het realiseren van het Derde Spoor wordt de capaciteit van de Betuweroute vergroot. Het doel daarvan is om meer goederentreinen via deze route naar Duitsland te laten rijden zodat de overlast en de risico's van het spoorgoederenvervoer in de toekomst juist worden beperkt.

Omdat deze resultaten vroegtijdig beschikbaar zijn, biedt dit de kans om tussentijds maatregelen te nemen. Daarom bespreek ik met ProRail, de vervoerders en de verladers welke maatregelen nodig zijn om de overschrijdingen terug te dringen. Allereerst is het van belang om inzicht te hebben in de exacte oorzaken van de overschrijdingen.

Tot nu zijn de volgende initiatieven genomen om het vervoer binnen de ingestelde risicoplafonds af te wikkelen:

- het inventariseren van de mogelijkheden om verkeersstromen te verleggen;
- frequenter overleg tussen ProRail en vervoerders om afspraken te maken over alternatieve routes, voor zover daarvoor capaciteit beschikbaar is;
- het zo optimaal mogelijk benutten van de – weliswaar tijdelijk beperkte – ruimte op de Betuweroute.

Medio juli verwacht ik de eerste resultaten van deze analyse en de verdere maatregelen van de sector. Tevens zal ik het gesprek met regionale bestuurders hierover aangaan. Als na een jaar blijkt dat, ondanks de genomen maatregelen, de overschrijdingen nog steeds aan de orde zijn, heb ik op grond van de wet Basisnet de mogelijkheid om een routeringsbesluit te nemen. Dit betekent dat een bepaald traject gesloten wordt voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen. Ik verwacht echter dat het zo ver niet hoeft te komen en dat de sector zelf haar verantwoordelijkheid neemt om de overschrijdingen terug te dringen.

Registratie in het Wagenlading Informatiesysteem (WLIS) op emplacementen

Op grond van het RID¹² is er een wettelijke verplichting tot het geven van informatie over gevaarlijke stoffen op het spoor. Het RID is verankerd in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs). Zowel de afzender, de vervoerder en de infrastructuurbeheerder hebben elk een verplichting met betrekking tot het aanleveren van informatie over treinen en losse wagens met gevaarlijke stoffen op emplacementen. De ILT handhaaft de naleving hiervan. ProRail heeft daarnaast een inspanningsverplichting om via de toegangsovereenkomst met de vervoerders toezicht te houden op de registratie van gevaarlijke stoffen. De spoorsector heeft gezamenlijk

¹⁰ Zoals vastgelegd in bijlage 2 bij de Regeling Basisnet, Stcrt. 2014, nr. 8242, 28 maart 2014.

¹¹ Kenniscentrum InfoMil is het centraal informatiepunt voor wet- en regelgeving op milieugebied en het omgevingsdomein.

¹² RID: Reglement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.

besloten om voor deze registratie het systeem WLIS te gebruiken, dat door vervoerders en verladers wordt gebruikt en waarvan ProRail de systeembeheerder is. WLIS bevat informatie over de ladingen van wagens met gevaarlijke stoffen op spooremlacements. Met de sector is verder afgesproken dat WLIS ook gebruikt wordt voor de registratie van niet-gevaarlijke stoffen. Met deze brief informeer ik uw Kamer over de inspectieresultaten van de ILT over het gebruik van WLIS voor de registratie van gevaarlijke stoffen in 2015, alsmede de bevindingen uit inspecties van ProRail over het gebruik van WLIS voor zowel gevaarlijke als niet-gevaarlijke stoffen in het eerste kwartaal 2016.

Inspectieresultaten over 2015

De ILT heeft in 2015 op verschillende emplacements inspecties uitgevoerd naar de registratie van gevaarlijke stoffen. Ten opzichte van het rapport «Weten we nu wat er staat?»¹³ waarin werd gerapporteerd over 2014, heeft de ILT haar inspectiemethode aangepast. De ILT kijkt per 2015 of er op een spoor, in plaats van per afzonderlijke trein, afwijkingen ten opzichte van de registratie zijn geconstateerd. Het onjuist vermelden van de spoorbezetting wordt daarbij als overtreding gezien en niet iedere individuele verkeerd geplaatste wagen.

Een directe vergelijking met eerdere cijfers zoals gepresenteerd in het rapport over 2014 is door de gewijzigde inspectiemethode niet mogelijk. Daar komt bij dat de ILT zich in 2015 uitsluitend heeft gericht op de verplichte registratie van gevaarlijke stoffen en geen resultaten heeft over de registratie van niet-gevaarlijke stoffen. Voor niet-gevaarlijke stoffen bestaat geen registratieplicht, waardoor er niet handhavens kan worden opgetreden. De ILT inspecteert op emplacements of de informatie over de bezetting op een spoor aanwezig en correct is. Hiertoe vraagt zij de spoorbezetting op bij de beheerder ProRail. Voor het aanleveren van de gegevens maakt ProRail gebruik van WLIS. Dit systeem is niet wettelijk verplicht. Het toezicht van de ILT richt zich dan ook niet op het functioneren van het WLIS als zodanig, maar op de naleving van de verplichting met betrekking tot het aanleveren van informatie over treinen en losse wagens met gevaarlijke stoffen op emplacements. In totaal heeft de ILT 193 sporen geïnspecteerd. Dit betroffen inspecties van sporen waarop één of meerdere (reservoir)wagens met gevaarlijke stoffen stonden. Hieruit bleek dat op 75 sporen de informatie over de lading niet overeen kwam met de feitelijke situatie. Naar aanleiding van de inspecties zijn er elf processen-verbaal (waarin meerdere overtredingen verwerkt kunnen zijn) opgemaakt en negen lasten onder dwangsom opgelegd. Ook is er sprake van wagens die wel in WLIS staan geregistreerd, maar niet ter plekke op het spoor zijn aangetroffen. Er is dan geen sprake van een formele overtreding en er kan daardoor geen proces-verbaal worden opgemaakt.

Ook ProRail onderzoekt continue de juistheid van de registratie in WLIS. Dit gebeurt op een andere wijze dan de ILT, namelijk op wagenniveau, inclusief wagens die wel in WLIS staan geregistreerd, maar niet op het spoor zijn aangetroffen. In het eerste kwartaal van 2016 geeft dit het volgende beeld:

¹³ Kamerstuk 30 373, nr. 59.

Gevaarlijke stoffen:	Aantal wagens:	Percentage:
Goed geregistreerd in WLIS	1.185	60%
Fout geregistreerd in WLIS	790	40%
Totaal	1.975	100%

Niet-gevaarlijke stoffen:	Aantal wagens:	Percentage:
Goed geregistreerd in WLIS	8.829	65%
Fout geregistreerd in WLIS	4.797	35%
Totaal	13.626	100%

Het beeld is vergelijkbaar met dat van de ILT. Hierbij teken ik aan dat uit informatie van ProRail blijkt dat een beperkt aantal vervoerders aanzienlijk betere prestaties levert dan de rest. Daarnaast geeft ProRail aan dat in enkele gevallen technische beperkingen van het WLIS-systeem, danwel het handelen van ProRail zelf een oorzaak is geweest van onjuiste registratie.

Beleidsreactie

Ik stel helaas vast dat de naleving van de wettelijke verplichting tot registratie van gevaarlijke stoffen op emplacementen over het geheel genomen ver onder de maat is. Dat is onacceptabel. De onderzoeksresultaten van ProRail over het eerste kwartaal van 2016 tonen bovendien aan dat er nog geen verbetering is opgetreden. Ik heb ProRail en de vervoerders in de stuurgroep WLIS dan ook nadrukkelijk gewezen op hun wettelijke plicht om zorg te dragen voor een correcte registratie van gevaarlijke stoffen. Deze registratie moet ertoe bijdragen dat hulpdiensten hun werkzaamheden in geval van calamiteiten op spooreplacementen zo veilig mogelijk kunnen verrichten. Om tot een betere registratie en naleving ervan te komen voer ik onderstaande maatregelen in.

Intensiveren van inspecties:

- de ILT zal in 2016 het aantal inspecties opvoeren en bij geconstateerde overtredingen handhavend optreden;
- de bij geconstateerde overtredingen opgelegde lasten onder dwangsom zullen worden verhoogd;
- de ILT zal bestuurlijk in overleg treden met de top van de spoorbedrijven om hen te wijzen op de ernst van de situatie.

Met de sector is het volgende afgesproken:

- alle inspectieresultaten van ILT en ProRail worden binnen het kader van de stuurgroep WLIS transparant met elkaar gedeeld en ook op het niveau van individuele vervoerders besproken;
- alle mogelijke achterliggende oorzaken worden geanalyseerd en van mitigerende maatregelen voorzien. ProRail vervult hierbij als beheerder van WLIS en voorzitter van de stuurgroep een spilfunctie;
- het aantal bijeenkomsten van de stuurgroep wordt opgevoerd totdat er sprake is van een structurele verbetering;
- ProRail voert systeemtechnische verbeteringen door in het WLIS om het gebruiksgemak en de betrouwbaarheid van het systeem te vergroten;
- ProRail voert haar toezichtactiviteiten op grond van de toegangsovereenkomst op en rapporteert wekelijks de resultaten binnen de sector.

Als de betrokken goederenvervoerders de komende maanden onvoldoende verbetering laten zien zal ik, in aanvulling op bovenstaande

maatregelen, in overleg treden met ProRail over het, waar mogelijk, zwaarder sanctioneren van betreffende vervoerders. Ik sluit daarbij de ultieme consequentie van het ontzeggen van de toegang tot het spoor niet uit. ProRail heeft hier op grond van de toegangsovereenkomst mogelijkheden voor. Ik ga er echter vanuit dat de vervoerders hun verantwoordelijkheid nemen en dat deze vergaande maatregel niet noodzakelijk zal zijn. De ILT zal mij eind 2016 opnieuw rapporteren over de resultaten betreffende het toezicht op de informatie over gevaarlijke stoffen op emplacementen.

Voor de langere termijn onderzoeken ProRail en vertegenwoordigers van de chemische industrie in Nederland de mogelijkheden om wagens met RID-lading uit te rusten met innovaties zoals een intelligent GPS-systeem of RFID¹⁴ tags. Een dergelijke systeemsprong vergroot de betrouwbaarheid aanzienlijk. Voor een deel worden wagens met gevaarlijke stoffen inmiddels al uitgerust met deze GPS, waarmee niet alleen de locatie, maar ook de conditie van de lading kan worden gerapporteerd.

Registratie niet-gevaarlijke stoffen

Voor niet-gevaarlijke stoffen geldt er geen wettelijke verplichting tot registratie. Voor hulpdiensten kan het bij een incident echter relevant zijn te weten dat zich geen gevaarlijke stoffen in de wagens bevinden. Om ook de registratie van niet-gevaarlijke stoffen in WLIS te stimuleren heb ik eind vorig jaar, in nauw overleg met KNV, ProRail gevraagd om in de toegangsovereenkomst een prestatieregeling¹⁵ voor 2016 en 2017 op te nemen om goederenvervoerders tegemoet te komen in de kosten die zij (eenmalig) maken voor het gebruik van en de registratie in WLIS. Daarvoor heb ik een budget van in totaal € 3 mln. beschikbaar gesteld. In hoeverre goederenvervoerders van deze regeling gebruik kunnen maken is afhankelijk van de correcte registratie van wagens met én zonder gevaarlijke stoffen in WLIS. ProRail ziet hierop toe. De cijfers van het eerste kwartaal over 2016 laten echter zien dat ook op dit aspect in een aantal gevallen de prestaties teleurstellend zijn en vervoerders dus mogelijk geen aanspraak kunnen gaan maken op de financiële tegemoetkoming. Ook hierbij geldt dat een beperkt aantal vervoerders aanzienlijk beter presteert dan de rest.

OvV-rapport Risicobeheersing bij spoorvervoer gevaarlijke stoffen

Op 6 maart 2015 botste in Tilburg een passagierstrein tegen een stilstaande goederentrein. Dit veroorzaakte een lekkage aan de achterste wagen van de goederentrein. De directe aanleiding voor de botsing was een stoptonend sein (STS)-passage door de passagierstrein. Zowel de OvV als de ILT hebben onderzoek verricht naar de oorzaak en achtergrond van het incident. Over de bevindingen van de ILT en mijn beleidsreactie heb ik uw Kamer reeds geïnformeerd via mijn brief van 26 november 2015¹⁶. Daarnaast hebben NS, ProRail en DB Cargo (voorheen DB Schenker) gezamenlijk onderzoek verricht naar het ongeval en verbetermaatregelen vastgesteld. De ILT volgt de opvolging van de gesignaleerde tekortkomingen en aanbevelingen, alsmede de door de spoorsector vastgestelde maatregelen, nauwgezet.

Op 10 maart jl. heeft de OvV zijn rapport «Risicobeheersing bij spoorvervoer gevaarlijke stoffen» gepresenteerd. Allereerst ben ik de OvV erkentelijk voor zijn onderzoeksrapport en de daarin geformuleerde aanbevelingen. Het onderzoek is, vanwege de gekozen invalshoek, een

¹⁴ RFID: Radio Frequency Identification, een hulpmiddel voor identificatie.

¹⁵ De prestatieregeling zal naar verwachting per 1 juli 2016 van kracht worden.

¹⁶ Kamerbrief 29 893, nr. 198.

waardevolle aanvulling op de genoemde onderzoeken van de ILT en de spoorsector.

Reactie op conclusies & aanbevelingen

De Onderzoeksraad concludeert in zijn rapport dat:

- *«aan de treinbotsing, naast de STS-passage door de personentrein, ook risicoverhogende beslissingen bij de operationele aansturing van de goederentrein ten grondslag lagen;*
- *de veiligheid van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen verbeterd kan worden door aanvullende maatregelen ten aanzien van respectievelijk de samenstelling van goederentreinen met gevaarlijke stoffen, de technische uitvoering van ketelwagens en de inzet van reizigerstreinen met slechte botscompatibiliteit op trajecten waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.»*

De OvV concludeert dat het tijdens het operationele proces van groot belang is om voldoende aandacht te hebben en te houden voor de risico's die met het vervoer van gevaarlijke stoffen gepaard gaan. Immers een trein met gevaarlijke stoffen is geen gewone trein. Daarom is het vervoer van gevaarlijke stoffen streng gereguleerd. Zo worden onder andere eisen gesteld aan het materieel en de registratie van de lading van de wagens. Daarnaast leggen de spoorbedrijven zichzelf voorschriften op om de risico's zoveel mogelijk te beheersen. Niettemin stelt de OvV vast dat er ruimte is voor verbetering en doet daarvoor een aantal gerichte aanbevelingen aan zowel de spoorsector als aan mijn ministerie.

Specifiek is de volgende aanbeveling gericht aan mijn ministerie:

«Bevorder zodanige aanscherping van de internationale regelgeving voor spoorvervoer van gevaarlijke stoffen (RID) dat daarin wordt opgenomen:

- *dat zich in de laatste wagon van een trein geen gevaarlijke stoffen mogen bevinden;*
- *dat ook ketelwagens voor het vervoer van niet-toxische gevaarlijke stoffen uitgerust dienen te zijn met overbufferingsbeveiligingen.»*

Omdat totstandkoming van internationale regelgeving tijd neemt, beveelt de OvV aan om, vooruitlopend hierop, afspraken te maken met verladers uit de chemische industrie en de goederenvervoerders om de voorgestelde maatregelen zo snel mogelijk in Nederland in te voeren. Bijvoorbeeld via een convenant.

Ik neem bovenstaande aanbevelingen van de OvV over. Zoals gezegd worden er aan het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen strenge eisen gesteld, vastgelegd in het RID. Echter, de in de aanbeveling genoemde maatregelen maken daar op dit moment geen onderdeel van uit. Met het oog op een gelijk speelveld en het grensoverschrijdende karakter van het goederenvervoer geef ik er de voorkeur aan beide maatregelen via een internationaal geldende verplichting in het RID te realiseren. Daarbij is het noodzakelijk dat een meerderheid van de landen die zijn aangesloten bij de OTIF¹⁷ een dergelijk voorstel steunt. De OvV wijst erop dat beide maatregelen eerder aan de orde zijn gesteld in OTIF-verband, maar destijds op onvoldoende draagvlak konden rekenen. Het OvV-rapport is voor mij aanleiding om mij hier opnieuw voor in te zetten. Allereerst verken ik of en hoe de ERA¹⁸, het spoorwegagentschap van de Europese Unie, hierbij een rol zou kunnen vervullen. Steun hiervoor binnen het

¹⁷ OTIF: Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires, de pan-Europese spoorvervoersorganisatie.

¹⁸ ERA: European Railways Association.

ERA-verband vergroot namelijk de kans van slagen bij de OTIF aanzienlijk. Gelijkgestemde landen, die in het verleden met soortgelijke incidenten te maken hebben gehad, zal ik aan de voorkant van dit proces betrekken. Dit proces kost tijd. Op basis van de geldende procedures is een wijziging van het RID niet eerder te voorzien dan in 2019.

Vanwege deze lange periode en de onzekerheid over de slagingskans van dit traject ben ik, conform de aanbeveling van de OvV, in overleg getreden met de betrokken spoorvervoerders en de chemische industrie met als doel dat deze maatregelen reeds eerder op vrijwillige basis in Nederland worden ingevoerd. De betrokken partijen staan hier welwillend tegenover. Ik zal in overleg met de goederenvervoerders de operationele en financiële gevolgen en de mate van doelbereik van deze maatregelen zorgvuldig bekijken. Ik verwacht uw Kamer aan het eind van het jaar nader te kunnen informeren over de opvolging van de aanbevelingen van de OvV.

Ontsporing Kijfhoek

Op 16 juni 2015 ontspoorde een goederentrein als gevolg van een beladingsfout die kon ontstaan doordat de automatische beladinginstallatie van de verlader defect was geraakt. De ILT heeft hier onderzoek naar verricht en geconstateerd dat zowel de betrokken verlader als vervoerder bepalingen in het Algemeen Reglement Vervoer en in het Besluit Spoorverkeer hebben overtreden. Het rapport is bij deze brief opgenomen. De betrokken vervoerder zal schriftelijk aan de ILT rapporteren welke structurele maatregelen hij inmiddels heeft genomen en nog van plan is te gaan nemen naar aanleiding van de bevindingen uit het rapport.

Tot slot

De in deze brief gemelde ontwikkelingen en resultaten geven aanleiding voor maatregelen ter verbetering van de externe veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de spoorsector. Ik verwacht dat de spoorsector hierin zijn verantwoordelijkheid neemt en op korte termijn de noodzakelijke verbeteringen realiseert. Daarnaast zal ik samen met de sector de aanbevelingen van de OvV opvolgen om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst te kunnen blijven garanderen. Ik zal er scherp op toezien dat de Wet basisnet wordt nageleefd en dat de registratie van de lading van wagens met gevaarlijke stoffen wordt verbeterd. Ik zal uw Kamer hierover eind dit jaar nader informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema



Veiligheidsregio Twente		
Ingekomen post		
Registratienummer: 10002985		
Kolom:		
Datum	22 JULI 2016	Paraaf
DB VRT	21 sept. 2016	
AB VRT	10 okt. 2016	
Kopie:	M. Reefhuis, H. Meuleman (scan) 25/7-16@	

J. van Stegge

Veiligheidsregio Twente
T.a.v. het Dagelijks Bestuur
Postbus 1400
7500 BK ENSCHEDE

Grote Kerkhof 1
7411 KT Deventer

Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

0570 - 693041 06-83701852
direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

ROB/1835551
kenmerk

-
uw referentie

21 juli 2016
datum

M. Udink
contactpersoon

Afschrift reactiebrief op kamerbrief IENM/BSK-2016/135805
onderwerp

Geacht college/dagelijks bestuur,

Hierbij ontvang u een afschrift van de brief aan staatssecretaris Dijksma die wij mede namens uw organisatie hebben ondertekend. Wij willen u bedanken voor uw betrokkenheid bij de totstandkoming van deze brief.

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Deventer,


R.A.P. van Hout
Teammanager Ruimtelijk Ontwerp en Beheer

Bijlage: Reactiebrief



Veiligheidsregio Twente	
Ingekomen post	
Registratienummer	
Kilom	
DB VRT	22 JULI 2016
AB VRT	
Kopie	

KOPIE

Grote Kerkhof 1
7411 KT Deventer

Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

0570 - 693041 06-83701852
direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

Ministerie I en M
De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw S.A.M. Dijkema
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

ROB/1835547
kenmerk

uw referentie

21 juli 2016
datum

M. Udink
contactpersoon

Reactie kamerbrief IENM/BSK-2016/135805
onderwerp

Geachte mevrouw Dijkema,

Wij hebben kennis genomen van uw brief aan de Tweede Kamer (kenmerk IENM/BSK-2016/135805) over uw bevindingen naar aanleiding van de overschrijdingen van de risicoplafonds vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor.

De kamerbrief baart ons echter zorgen. De focus van de brief ligt op het vervoer van gevaarlijke stoffen en de daarmee samenhangende risicoplafonds, echter de samenhang met andere effecten op de leefomgeving ontbreekt.

In de brief worden mogelijkheden benoemd om overschrijdingen van risicoplafonds (tijdelijk) toe te staan of de plafonds (tijdelijk) te verhogen als andere maatregelen onvoldoende soelaas bieden. De Wet Basisnet is na een zorgvuldig jarenlang proces en in afstemming met alle relevante partijen tot stand gekomen. De wet is nu één jaar van kracht. Aanpassing van plafonds na dit eerste jaar zou ons ten zeerste bevreemden. Temeer omdat tijdens het bestuurlijk overleg over dit onderwerp op 6 juni 2016 door u is aangegeven dat aan de risicoplafonds niet getornd zou worden (plafond is plafond). Deze lijn herkennen wij onvoldoende in de kamerbrief.

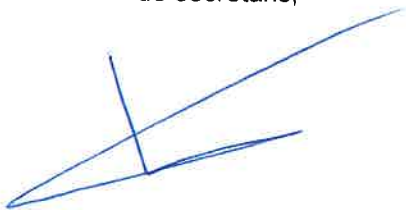
Bij de aankondiging van de werkzaamheden derde spoor is gemeld dat het Basisnet de norm zou zijn. In uw brief lezen we dat overschrijding Basisnet als gevolg van de werkzaamheden derde spoor, mogelijk onvermijdelijk is. Uit de in de bijlage door Prorail gegeven doorkijk voor 2016 lijkt het niet haalbaar dat zonder maatregelen van uw zijde, in 2016 wél aan de risicoplafonds in Oost-Nederland voldaan wordt.

In uw brief aan de Tweede Kamer geeft u aan in overleg met de sector verder op zoek te gaan naar oplossingen. Wij gaan ervan uit dat u hierbij ook de decentrale overheden betreft. In september en oktober staan verschillende bestuurlijke overleggen gepland zoals de Stuurgroep Basisnet, Stuurgroep derde spoor en het BO MIRT.

ROB/1835547
kenmerk

Wij gaan er van uit dat u dan met ons in gesprek gaat over bovenstaande zorgen en de inhoud van de brief die door de provincie Overijssel mede namens de provincie Gelderland, de spoorgemeenten en veiligheidsregio's is gestuurd op 31 mei 2016 (kenmerk 2016/0179668).

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,



M. Kossen



ir. A.P. Heidema

I.a.a. Vaste Commissie Infrastructuur en Milieu Tweede Kamer der Staten Generaal

Mede ondertekend namens:

Gemeente Hengelo
Gemeente Brummen
Gemeente Losser
Gemeente Wierden
Gemeente Rheden
Gemeente Zutphen
Gemeente Apeldoorn
Gemeente Amersfoort
Gemeente Rijssen-Holten
Gemeente Oldenzaal
Gemeente Almelo
Gemeente Enschede
Gemeente Voorst
Gemeente Borne
Gemeente Overbetuwe
Gemeente Twenterand
Gemeente Barneveld
Gemeente Lochem
Gemeente Arnhem
Veiligheidsregio IJsselland
Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden
Veiligheidsregio Twente
Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland