



GEMEENTE WIERDEN regio Twente

Registratienummer: 190001f1

Kopie

Datum: 21 FEB. 2019

Paraaf

DB VRT

AB VRT

Kopie

J. van de Steegh

Dagelijks en algemeen bestuur
van de veiligheidsregio Twente
Postbus 1400
7500 BK ENSCHEDE

Wierden, 20 februari 2019

Geachte heer/mevrouw,

Bijgaand ontvangt u:

- ter informatie kopie(ën)
- naar aanleiding van uw brief
- naar aanleiding van uw e-mail
- naar aanleiding van ons telefoongesprek
- ter informatie
- volgens afspraak
- in dank retour
- gaarne voor akkoord
- gaarne commentaar
- ter ondertekening
- kan behouden worden
- s.v.p. retourneren

WAAR KIJK JE ALS JE MEER INFORMATIE WILT? WWW.WIERDEN.NL

KOPIE

Aan de leden van de raad
van de gemeente Wierden
Postbus 43
7640 AA WIERDEN

Wierden, 20 februari 2019

Verzonden: 20 februari 2019

Ons nummer: Z-14-03617 / UIT-19-44222

Uw kenmerk:

Onderwerp: Uitvoering raadsmotie: *Stop toename gevaarlijke stoffen over het spoor*

Geachte leden van de raad,

Op 29 januari 2019 heeft uw raad unaniem aangenomen de motie: *Stop toename gevaarlijke stoffen over het spoor*. Daarnaast is bijgevoegde informatienota opgesteld. Via deze brief met de informatienota als bijlage informeren wij u over dit onderwerp en over de wijze waarop de motie door ons is (en wordt) uitgevoerd.

Ten eerste is de raadsmotie op 31 januari toegezonden aan de secretaris van landsdeel Oost-Nederland¹ met het verzoek deze te verspreiden binnen dit landsdeel. Zij heeft de motie vervolgens dezelfde dag nog verspreid binnen het ambtelijk gremium van dit landsdeel. Het is de bedoeling de motie ook onder de aandacht van het bestuurlijk gremium te brengen bij het eerstvolgende overlegmoment, naar verwachting en bij actuele ontwikkelingen medio dit jaar.

Onze inzet is er sinds onze deelname binnen landsdeel Oost (sinds 2009) steeds op gericht geweest geen goederenvervoer over bestaand spoor te krijgen maar een daarvoor speciaal aangelegde, zoveel mogelijk vrij liggende nieuwe goederenspoorlijn, een Noordtak (van de Betuwelijn), tot stand te brengen. Tot nu toe nog zonder het beoogde resultaat. Wel heeft de toenmalig bewindsvoerder bij haar besluit van 17 juni 2014 toegezegd deze tracévariant in de tracéstudie MER 2^e fase Elst-Oldenzaal te zullen meenemen.

Het statement van landsdeel Oost was en is nog steeds: *Nee, tenzij (...)*.

Geen goederenvervoer over bestaand spoor door bebouwde kommen, tenzij met adequate inpassingsmaatregelen. De werkelijkheid is wel goederenvervoer over bestaand spoor en met lang niet overal adequate inpassingsmaatregelen.

In bijgevoegde informatienota geven wij op hoofdpunten een beeld van de geschiedenis, van de stand-van-zaken, de voortgang en van de actuele ontwikkelingen tot nu toe.

Deze brief met bijlagen hebben wij in afschrift verzonden aan:

¹ Landsdeel Oost-Nederland opereert sinds 2009 en bestaat uit vertegenwoordigers van:

- De provincies Gelderland en Overijssel.
- De regio's Stedendriehoek, Arnhem-Nijmegen en Twente.
- De veiligheidsregio's Noord- en Oost-Gelderland, Gelderland-Midden, IJsselland en Twente, en:
- De spoorgemeenten langs de betrokken spoorlijnen.

- Colleges en provinciale staten van Gelderland en Overijssel.
- Colleges en raden van de spoorgemeenten binnen landsdeel Oost-Nederland.
- Dagelijks en algemene besturen van de regio's Stedendriehoek, Arnhem-Nijmegen en Twente en van de veiligheidsregio's Noord- en Oost-Gelderland, Gelderland-Midden, IJsselland en Twente.

Met vriendelijke groeten,

Burgemeester en wethouders van de gemeente Wierden,
de secretaris



Bjørn van den Brink

de burgemeester



Henk Robben

Bijlagen:

1. Informatienota van 12 februari 2019 (Z-14-03617 / NOTA-19-10487) met bijlagen (5 stuks)
2. Verslag laatstgehouden bestuurlijk overleg landsdeel Oost-Nederland van 27 augustus jl.

In afschrift verzonden aan:

- Colleges en provinciale staten van Gelderland en Overijssel, Postbus 9090, 6800 GX Arnhem en Postbus 10078, 8000 GB Zwolle
- Colleges en raden van Almelo, Postbus 5100 7600 GC Almelo, van Apeldoorn, Postbus 9033, 7300 ES Apeldoorn, van Borne, Postbus 200, 7620 AE Borne, van Brummen, Postbus 5, 6970 AA Brummen, van Deventer, Postbus 5000, 7400 GC Deventer, van Dinkelland, Postbus 11, 7590 AA Denekamp, van Doetinchem, Postbus 9020, 7000 HA Doetinchem, van Hengelo, Postbus 18, 7550 AA Hengelo, van Hof van Twente, Postbus 54, 7470 AB Goor, van Lochem, Postbus 17, 7240 AA Lochem, van Losser, Postbus 90, 7580 AB Losser, van Oldenzaal, Postbus 354, 7570 AJ Oldenzaal, van Overbetuwe, Postbus 11, 6660 AA Elst, van Rheden, Postbus 9110, 6994 ZJ De Steeg, van Rijssen-Holten, Postbus 244, 7460 AE Rijssen, van Voorst, Postbus 9000, 7390 HA Twello en van Zutphen, Postbus 41, 7200 AA Zutphen.
- Dagelijks en algemene besturen van de regio's Stedendriehoek, Postbus 120, 7390 AC Twello, Arnhem-Nijmegen, Postbus 9029, 6800 EL Arnhem en Twente, Postbus 1400, 7500 BK Enschede.
- Dagelijks en algemene besturen van de veiligheidsregio's Noord- en Oost-Gelderland, Postbus 234, 7300 AE Apeldoorn, Gelderland-Midden, Postbus 5364, 6802 EJ Arnhem, IJsselland, Postbus 1453, 8001 BL Zwolle en Twente, Postbus 1400, 7500 BK Enschede



Informatienota over stand van zaken en voortgang goederenvervoer spoor

Kennisnemen van de stand van zaken en voortgang van de afwikkeling van goederenvervoer per spoor in het algemeen en in het bijzonder:

1. Het verdrag van Warnemünde 1992
2. PHS-GON, tussenbesluit MER 1^e fase Zutphen-Hengelo¹
3. De aanleg van het zogenaamde 3^e spoor in Duitsland en de omleidingsroutes erdoor
4. Het aanpassen van risicoplafonds vervoer gevaarlijke stoffen

Inleiding

1. Verdrag Warnemünde 1992

Eind 1992 sloten Nederland en Duitsland het [Verdrag van Warnemünde](#), waarin beide landen de uitbouw van hun spoorwegen coördineerden. Duitsland verplichtte zich onder andere tot uitbreiding van de verbinding via Emmerich – Oberhausen (aanleg 3^e spoor), terwijl Nederland zich verplichtte tot het aanleggen en verbeteren van verbindingen tussen de Betuweroute en de grensovergangen Oldenzaal en Venlo (de Noord- en de Zuidtak). Aanleg van die twee takken is inmiddels onbeperkt uitgesteld.

2. PHS-GON

Op 17 juni 2014 heeft de staatssecretaris van het toenmalig ministerie Infrastructuur & Milieu (nu: Infrastructuur & Waterstaat, verder: I&M en I&W) de Tweede Kamer geïnformeerd over onder meer haar tussenbesluit op PHS-GON MER 1^e fase Zutphen-Hengelo¹, te weten: de keuze voor de voorkeursvariant "Kopmaken Deventer" waarbij de drie andere onderzochte varianten (korte of lange boog bij Bathmen, of de Twentekanaallijn) vervallen.

Verder, opschorting van de vervolgstap, uitwerking van het hele traject tussen Elst en Oldenzaal/grens in het MER 2^e fase (om te komen tot een tracébesluit) tot in ieder geval 2020 of later, gezien de door de economische recessie achterblijvende ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer.

Tot slot, het voorlopig afzien van het starten van een studie naar de Noordtak. Wel wilde zij, de toenmalig staatssecretaris, deze ambitie op de agenda houden en serieus afwegen bij het weer opstarten van de vervolgfase van het MER (2^e fase) in of na 2020.

3. Derde spoor Duitsland

In 2015 is de voorbereiding gestart van de aanleg van het derde spoor in Duitsland. De bouwperiode is nu gepland tot en met 2023. Tot zolang wordt goederenvervoer omgeleid via de grensovergangen Oldenzaal en Venlo. Dit heeft op deze omleidingsroutes extra goederenvervoer in het algemeen maar dat van gevaarlijke stoffen in het bijzonder tot gevolg. In de jaren 2015 tot en met 2018 is mede hierdoor het vastgestelde risicoplafond voor vervoer van gevaarlijke stoffen in het kader van het Basisnet spoor herhaaldelijk overschreden.

¹ PHS-GON – Programma Hoogfrequent Spoorvervoer – Goederenvervoer Oost-Nederland
MER – Milieu-Effect Rapport. Voor het goederenvervoertracé door Oost-Nederland heeft het rijk het MER opgedeeld in 2 fasen. De 1e fase waarbij 4 vervoersvarianten tussen Zutphen en Hengelo zijn onderzocht. En, de 2e fase waarbij de voorkeursvariant uit de 1e fase als het ware wordt "ingeplugd" in het MER die het totale tracé van Elst tot Oldenzaal/grens onderzoekt.

4. Aanpassen risicoplafonds

De vorige staatssecretaris van I&M heeft overwogen een routeringsbesluit te nemen die de overschrijdingen van de vastgestelde risicoplafonds op onder meer de Twentelijn (door meer vervoer van gevaarlijke stoffen dan toegestaan volgens de vastgestelde risicoplafonds, zie vorig punt) zou (moeten) terugdringen, maar de huidige staatssecretaris van I&W ziet daarvan af en overweegt zelfs de vastgestelde risicoplafonds nu aan te passen. Overigens gaf de vorige staatssecretaris hiervoor al de aanzet. Zie hierna.

Samenvatting/toelichting

Ad. 1. Verdrag Warnemünde 1992

'Doordat we 'm (de Betuwelijn) zo duur gebouwd hebben, zijn de noordtak richting Oldenzaal en de zuidtak richting Venlo eraf gehaald. Nu horen we mensen langs het spoor richting Oldenzaal klagen over lawaaiige treinen die hen uit hun bed trillen. Dat komt omdat er wel degelijk goederen over vervoerd worden, zonder dat die lijn erop is berekend. De recente Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) concludeert nu dat het spoor daar knelt. Dat wisten we dus allang.' De aftakking naar het zuiden komt er nu 'min of meer' wel.

'De boog bij Meteren die wordt aangelegd, zorgt ervoor dat er zowel meer reizigers- als goederenvervoer afgehandeld kan worden. 'Treinen gaan een stukje oost-west over de Betuweroute en dan via Den Bosch en Eindhoven naar Venlo. Het is een oplossing, maar niet wat we bedoeld hadden met de zuidtak. Maar goed, zo is het gebeuren.

Voor het schrappen van de noordtak moet echt alsnog een oplossing komen, aldus Ad Toet, directeur van Koninklijk Nederlands Vervoer.

Vanuit dat perspectief kan Toet wel begrip opbrengen voor Duitsland. 'Wij mopperen over de vertraging bij de aanleg van het Derde Spoor, van Emmerich naar Oberhausen. Maar als je het vanuit Duits perspectief bekijkt, is het zo vreemd niet. Zij hebben altijd gezegd: we hebben die capaciteit pas na 2020 nodig. Dus dat ze wat hebben getraineed, is niet helemaal onterecht. Daarnaast verwijzen wij graag naar het Verdrag van Warnemünde, waarin Duitsland de aanleg van het Derde Spoor heeft beloofd. Maar we vergeten erbij te zeggen dat wij hebben beloofd om voor drie aftakkingen te zorgen naar het Duitse net. Wij denken te simpel: die Betuweroute is een veilige route naar Duitsland. Maar in Duitsland loopt die lijn vervolgens dwars door het Roergebied. Ik snap wel dat ze daar minder enthousiast zijn over de gevaarlijke stoffen die onze dedicated goederenspoorlijn daar doorheen stuurt. Met een upgrade – of een dedicated goederen-noordtak van de Betuweroute – vermijd je in Duitsland het Roergebied. En je kunt hogere eisen stellen aan de veiligheid en de duurzaamheid over zo'n route.'

Bron: 10 jaar Betuweroute, stakeholders aan het woord, 16 juni 2017.

Ad. 2. PHS-GON

De 1^e fase MER PHS-GON had betrekking op de volgende vier tracés. Zie hierna.

Het college heeft namens de gemeente op 20 januari 2014 een laatste zienswijze gegeven. Op 17 juni 2014 heeft de toenmalig verantwoordelijk staatssecretaris de Tweede Kamer dus geïnformeerd over haar tussenbesluit. Met de twee gemeentelijke zienswijzen is daarbij niet of nauwelijks rekening gehouden. De twee zienswijzen hebben de volgende vier hoofdpunten:

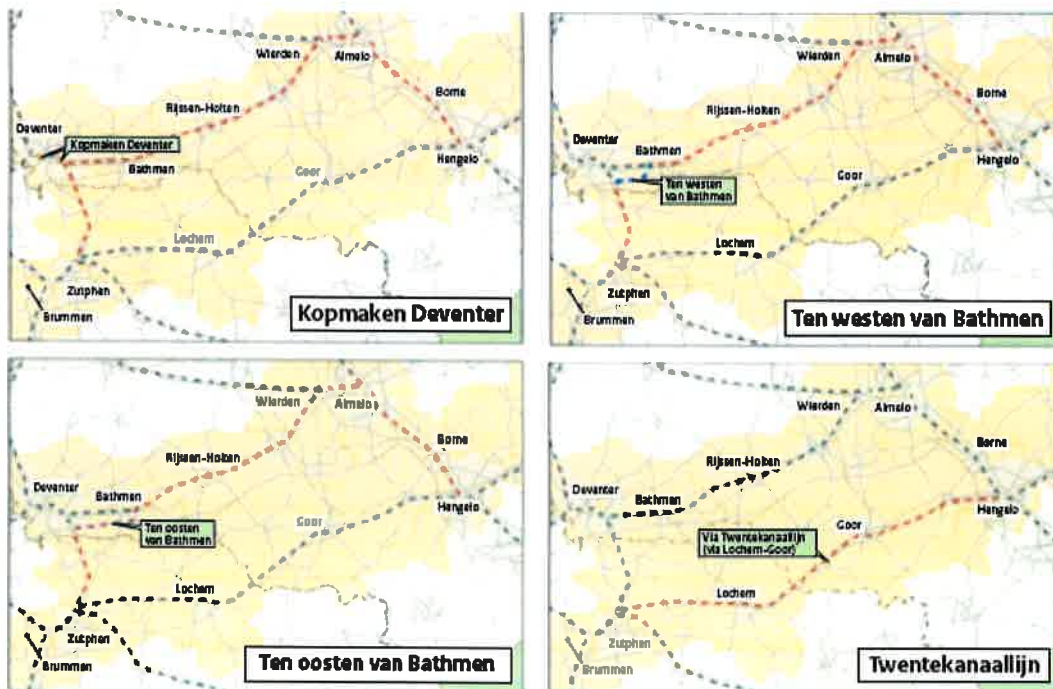
1. Nee, tenzij (...) blijft: Nee, nu u opnieuw (nog) niet aan onze tenzij-punten tegemoet komt.
2. De enige juiste referentiesituatie blijft de huidige situatie (lees: peiljaar: 2011) en leidt dan niet tot een verkeerde tracékeuze.
3. Vier tenzij-punten in Wierden voor het Nee, tenzij:
 - a. Extra goederenvervoer over bestaand spoor door landsdeel Oost is omstreden.

- b. De huidige situatie is de enig juiste referentiesituatie en leidt dan niet, zoals nu wel dreigt, tot een verkeerde tracékeuze.
 - c. Drie basisvoorzieningen in Wierden, te weten:
 - i. Een adequaat blussysteem langs het spoor in de bebouwde omgeving.
 - ii. Een vloeistofkerende bakconstructie onder het spoor in grondwaterbeschermingsgebied met een afwatering tot buiten dat gebied.
 - iii. Een ongelijke spoorwegovergang voor gelijkvloerse kruisingen als bijvoorbeeld de Nijverdalsestraat.
 - d. Waarom is de route over Deventer via Zutphen naar Hengelo geen alternatief?
4. Uw beantwoording komt (nog) niet tegemoet aan onze tenzij-punten en is op punten onjuist, onvolledig en daarom niet bevredigend.

Voor nadere achtergrondinformatie: Zie beide zienswijzen onder bijlage 1.



De volgende 4 tracévarianten waren bij de 1^e fase MER in beeld.



De ambities in het Regeerakkoord zijn vertaald in een groeidoelstelling: de omvang van het goederenvervoer per spoor moet groeien van het huidige niveau van 42 miljoen ton (2016) naar 54 tot 61 miljoen ton in 2030. Wanneer dit leidt tot de herstart van de 2^e fase MER is onduidelijk.

Sinds 2009 treden wij binnen landsdeel Oost Nederland gezamenlijk op om zo de krachten te bundelen richting het Rijk of anderszins. Dit landsdeel bestaat uit vertegenwoordigers van:

- De provincies Gelderland en Overijssel.
- De regio's Stedendriehoek, Arnhem-Nijmegen en Twente.
- De veiligheidsregio's Noord- en Oost-Gelderland, Gelderland-Midden, IJsselland en Twente, en:
- De spoorgemeenten langs de betrokken spoorlijnen.

Ad. 3. Derde spoor Duitsland

Op 26 juli 2013 ondertekenden de deelstaat Nordrhein-Westfalen, het Bundes Verkehrsministerieum en de Deutsche Bahn de definitieve financieringsovereenkomst voor een derde spoor op het traject Emmerich tot Oberhausen (een investering van € 1,5 miljard). Dat is een belangrijke stap voor de Betuweroute en daarmee voor de Nederlandse en de Duitse economie. Hierdoor is een capaciteits sprong op de goederencorridors mogelijk en kan de groei van het spoorgoederenvervoer worden gefaciliteerd en gestimuleerd. De capaciteit voor de gehele Betuweroute gaat dan van 110 (in 2013) naar 160 treinen (in 2024) per dag. Tijdens omleidingsperioden kan de capaciteit van goederenvervoer hier op de Twentelijn stijgen van 15 goederentreinen per etmaal naar 35 tot 40 goederentreinen per etmaal. Waar aanvankelijk een bouwperiode tot 2023 is geraamd, is die inmiddels al in ieder geval met een jaar toegenomen.

Een stuurgroep heeft een maatregelenpakket samengesteld dat de balans houdt tussen enerzijds economische belangen en anderzijds maatschappelijke belangen.

Het maatregelenpakket bestaat uit verschillende categorieën:

1. Herrotering.
2. Randvoorwaardelijke maatregelen.
3. Maatregelen om de benutting te verhogen.
4. Overige maatregelen.

In Wierden leidt dit niet tot aanpassingen in bijvoorbeeld de geluidbestrijding en/of de veiligheidsbescherming.

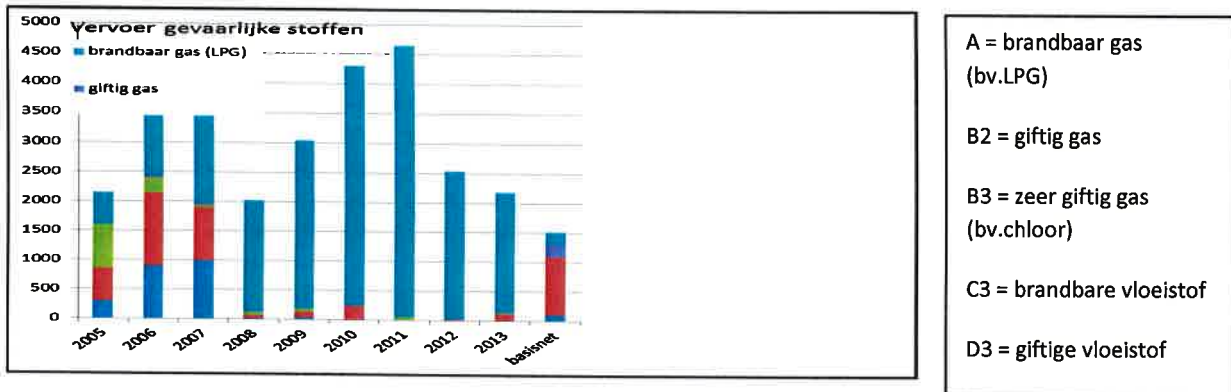
Ad. 4. Aanpassen risicoplafonds

Sinds 1 april 2015 is het Basisnet spoor in werking getreden met voor de Twentelijn de volgende bij het risicoplafond behorende capaciteiten van gevaarlijke stoffentransport.

En, met de realisatiecijfers 2015 tot en met 2017. De rode cijfers geven de overschrijdingen.

Stofcategorie		Transporten Basisnet (in ketelwagens per jaar)	Realisatiecijfers 2015 (in ketel- & containerwagens per jaar)	Realisatiecijfers 2016 (in ketel- & containerwagens per jaar)	Realisatiecijfers 2017 (in ketel- & containerwagens per jaar)
A	Brandbaar gas	210	3.006	4.425	1.328
B2	Toxisch gas	200	92	213	22
B3	Zeer toxisch gas	0	0	0	0
C3	Zeer brandbare vloeistof	1.000	986	2.878	1.737
D3	Toxische vloeistof	50	88	159	0
D4	Zeer toxische vloeistof	50	2	54	58
Totalen		1.510	4.184	7.729	3.135

Voor de jaren daarvoor (2005 tot 2014) geeft het volgende staafdiagram een beeld.



Indien uit de jaarrapportage over het jaar t blijkt dat er sprake is van overschrijdingen van de risicoplafonds, volgt er in jaar t+1 per modaliteit overleg met de vervoerssector over oorzaken en mogelijke maatregelen. De effecten van afgesproken maatregelen zullen zichtbaar worden in de jaarrapportage over het jaar t+2. Er is dus sprake van een tweejaarlijkse verbetercyclus.



Indien maatregelen niet effectief genoeg zijn om het vervoer binnen de risicoplafonds af te wikkelen, kan de minister of staatssecretaris van I&W op grond van artikel 20 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen een routeringsbesluit nemen.

Kern van zo'n besluit is het verbieden van het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen over bepaalde routes. Ook kunnen overschrijdingen tijdelijk worden toegestaan of de risicoplafonds (tijdelijk) worden verhoogd.

De vorige staatssecretaris (toen nog van I&M, nu is dat I&W) heeft dus een routeringsbesluit overwogen, maar de huidige staatssecretaris ziet daar nu van af.

In haar laatste brief aan de tweede Kamer van 20 december 2018 (zie bijlage 2) geeft zij onder meer aan: (...) Deze prognoses, die ProRail in samenspraak met vertegenwoordigers van vervoerders en verladers heeft opgesteld, vormen de eerste stap naar een robuust Basisnet (Kamerstuk 30373, nr. 68). De volgende stap is om met deze prognoses de omvang van de risico's te berekenen en met regionale en lokale overheden in gesprek te gaan over benodigde aanpassingen van de risicoplafonds in het Basisnet. De beslissing over de aanpassing van risicoplafonds zal ik naar verwachting halverwege 2020 nemen.

Wat zij ook wil, is de risico's van emplacementen los koppelen van de risico's langs de tracés. En, hierin schuilt nu juist voor de Twentelijn het gevaar. Immers, spreekwoordelijk bepaalt de zwakste schakel de sterkte van de ketting. En, voor de Twentelijn zit die zwakste schakel in het emplacement van Deventer, waar het zogenaamde "kopmaken" plaatsvindt. Door als landsdeel Oost eendrachtig niet in te stemmen met deze loskoppeling, ontstaat een beperking op de mogelijke verruiming van de risicoplafonds langs de Twentelijn.

Op 29 januari 2019 heeft de raad van Wierden unaniem de motie *Stop toename gevaarlijke stoffen over het spoor* aangenomen. Deze is inmiddels binnen landsdeel Oost verspreid. Daarnaast heeft dit onderwerp breed aandacht gekregen in het *Coalitieprogramma 2018-2022*. Onder Prettig wonen en leven is bij fysieke veiligheid gesteld: De risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor is voor ons een belangrijk onderwerp. Wij blijven daarom lobbyen voor vermindering van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en blijven aandacht vragen voor openheid en transparantie hierover. Wij kiezen voor een actieve lobby als het gaat om vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor door onze gemeente (vermindering & veiligheidsmaatregelen). Ook pleiten wij voor maximale openheid en transparantie over gevaarlijke stoffen die worden vervoerd en de risico's die daarmee verband houden.

Tot slot past de gemeente hierbij een tweesporenbeleid toe door ook haar eigen verantwoordelijkheid te nemen. Zo zijn eind vorig jaar in de bebouwde omgeving vier brandblusputten op kosten van de gemeente aangelegd op kwetsbare locaties langs het spoor ter verbetering van de bluswatervoorziening langs dit spoor.

Vervolg

Binnen landsdeel Oost de krachten bundelen en gezamenlijk trachten te voorkomen dat de risicoplafonds langs de Twentelijn worden verruimd.

Hoofdstreven blijft: het totstandbrengen van een Noordtak van de Betuwelijn niet door bebouwde kommen maar vrij liggend, zoals mogelijk door de Achterhoek.

Bijlagen

1. Onze twee zienswijzen in het kader van 1^e fase MER PHS-GON (en op de daaraan voorafgaande Notitie Reikwijdte & Detailniveau) van resp. 2 juli 2013 (UIT2013-24609) en 20 januari 2014 (Z-13—02853 / UIT-14-02986)
2. TK-brief van 20 december 2018 (spoorgoederenvervoer & Betuweroute)
3. Raadsmotie van 29 januari 2019 *Stop toename gevaarlijke stoffen over het spoor*

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2018/268170

Bijlage(n)
5

Datum 20 december 2018
Betreft Voortgang spoorgoederenvervoer en Betuweroute

Geachte voorzitter,

In vervolg op mijn brief van 22 juni 2018 (Kamerstuk 22589, nr. 324) informeer ik u met deze brief over de uitvoering van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29984, nr. 782), het actuele gebruik van de Betuweroute, de stand van zaken met betrekking tot het Derde spoor in Duitsland en enkele relevante internationale ontwikkelingen. Ook ga ik in op enkele toezeggingen gedaan tijdens overleggen met uw Kamer.

Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer

Aan de Spoorgoederentafel van 5 oktober 2018 zijn afspraken gemaakt omtrent de uitvoering van de acties uit het maatregelenpakket. Er is een programma organisatie ingericht met zes clusters, waarbij partijen de verantwoordelijkheid op zich hebben genomen om de acties binnen elk cluster tot uitvoering te brengen. Een programmamanager bewaakt samen met deze clustertrekkers de voortgang. Verder is de afstemming geborgd met de voorgenomen uitrol van ERTMS (Kamerstuk 33652, nr. 63) en de reeds gestarte aanpak van de maatregelen in het kader van Basisnet (Kamerstuk 30373, nr. 68). Ik heb er vertrouwen in dat met de getroffen voorbereidingen snel resultaten geboekt kunnen worden.

Sectorpartijen zijn gestart met het verbeteren van de efficiëntie in de havenlogistiek, het zoeken in de dienstregeling naar meer mogelijkheden voor 740 meter lange treinen, het vormgeven van het convenant duurzaam spoorvervoer en het identificeren van kansen voor deregulering. Zo is op 9 december jl. door ProRail in samenwerking met een spoorgoederenvervoerder en DB Netz een praktijkproef uitgevoerd met een goederentrein van 740 meter die vanaf Kijfhoek over de Brabante route via Venlo naar Viersen (Duitsland) en vice versa heeft gereden. De eerste resultaten van de proef zijn positief; een nadere evaluatie volgt nog.

Zelf werk ik nu met prioriteit aan het opstellen van de aangekondigde subsidieregeling als korting op de gebruiksvergoeding. Binnenkort zal ik de subsidieregeling bij de Europese Commissie notificeren voor een toets aan de staatssteunregels. Ik vertrouw erop dat begin 2019 de regeling de goedkeuring van de Europese Commissie kan krijgen, zodat de regeling met terugwerkende

kracht vanaf 1 januari 2019 in werking kan treden. ProRail zal de regeling in mandaat uitvoeren.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Om de duurzame groei-doelstelling van het maatregelenpakket waar te maken zijn ook meer mogelijkheden voor intermodaal vervoer nodig. Daartoe heb ik in het kader van het MIRT afspraken gemaakt met provincies over de aansluiting van enkele terminals (Kamerstuk 35000 A, nr. 78). Ik heb € 12 miljoen (inclusief BTW) toegezegd voor de aansluiting van Rail Terminal Gelderland en € 7 miljoen (inclusief BTW) vrijgemaakt voor het wegnemen van knelpunten op het emplacement in het Havenschap Moerdijk. Recent is de aanleg gestart van de spooraansluiting van de nieuwe railterminal die de Provincie Limburg in het Venlose Trade Port Noord realiseert. Hiervoor heb ik eerder € 21,3 miljoen ter beschikking gesteld.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2018/268170

Greenport Venlo

Met de aangenomen motie van het lid Amhaouch (CDA) is verzocht om in overleg met betrokkenen te zoeken naar mogelijkheden tot realisatie van de beoogde spoorse maatregelen in en om het emplacement van Venlo (Kamerstuk 35000 A, nr. 40). In het bestuurlijk overleg MIRT-goederencorridors van 21 november jl. heb ik met de decentrale partners afgesproken dat op basis van de vastgestelde sturingsafspraken het plan van aanpak voor Venlo verder zal worden uitgewerkt. De maatregelen die ProRail momenteel voor de spoorse bereikbaarheid van Venlo als internationaal vervoersknooppunt uitwerkt (Kamerstuk 22589, nr 323), zullen hierbij worden betrokken.¹ Op basis van dit plan van aanpak bespreek ik met betrokkenen hoe de positie van Venlo als bovengemiddeld multimodaal knooppunt verder versterkt kan worden.

ERTMS

In mijn brief over het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer gaf ik aan dat de draagkracht van de vervoerders voor de kosten van ERTMS tijdens de overgangsfase naar ERTMS moet worden bewaakt. In dat kader heb ik, zoals toegezegd, met de Europese Commissie gesproken over het verlengen van subsidietermijnen. De Commissie heeft aangegeven geen mogelijkheden te hebben deze termijn te verlengen omdat deze verbonden is aan de spelregels van het fonds waar deze subsidie wordt uitgegeven (Connecting Europe Facility (CEF)). Samen met het Programma ERTMS, de Europese Commissie en materieleigenaren bekijk ik op welke wijze de toegekende Europese subsidies en nationale bijdragen voor het opwaarderen van locomotieven optimaal kunnen worden benut.

Digitalisering

De minister heeft recent de digitale transportstrategie goederenvervoer aan uw Kamer aangeboden (Kamerstuk 26643, nr. 581). In mijn brief over het maatregelenpakket heb ik aangegeven dat de verdere digitalisering en automatisering van processen tussen de verschillende ketenpartners van groot belang is voor de efficiencyverbetering van het spoorproduct. Omdat dit met name nodig is in havengebieden, wordt dit meegenomen in het cluster dat zich richt op het verbeteren van de havenlogistiek.

¹ Voor zover relevant zal ProRail inzichten meenemen uit een uitwerking van eerder door de Stuurgroep Derde spoor geïdentificeerde maatregelen te Venlo (bijlage bij Kamerstuk 22589, nr. 323).

Monitor effectiviteit

Om de effectiviteit van het maatregelenpakket te beoordelen richt ik samen met de leden van de Spoorgoederentafel een monitor in. In deze monitor kijk ik niet alleen naar de economische prestaties van het spoorgoederenvervoer (zoals groei in aantal treinen en vervoerd tonnage), maar ook naar de mate waarin het level playing field met de buurlanden verbetert en modal shift wordt gerealiseerd. Ook kijk ik naar de prestaties in het verminderen van de omgevingseffecten (zoals de ombouw naar stillere wagons, de uitvoering van pilots ten aanzien van gedifferentieerd rijden en van hybride locomotieven). Deze monitor moet ook de basis leggen voor de aangekondigde evaluatie van de subsidieregeling in 2021.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

**Ons kenmerk
IENM/BSK-2018/268170**

Ambities pakket versus beschikbare capaciteit

Tijdens het Algemeen Overleg spoor van 11 oktober 2018 hebben uw leden zorgen uitgesproken omtrent de geuite ambities in combinatie met de ambities in het reizigersvervoer. Kernvraag is: past het allemaal op het spoornetwerk? Voor het antwoord op deze vraag onderneem ik het volgende:

- Ik monitor met de NMCA in hoeverre de autonome ontwikkeling past op de beschikbare capaciteit (met medeneming van het investeringsprogramma in het MIRT; Kamerstuk 31305, nr. 229). De ambitie van het maatregelenpakket strookt met de in de NMCA meegenomen groei van het goederenvervoer. Meer specifiek toetst ProRail nog in hoeverre deze groei zich verhoudt tot de benodigde capaciteit voor het Programma Hoogfrequent Spoor.
- In het kader van Toekomstbeeld OV verken ik in hoeverre nieuwe trends in openbaar vervoer passen binnen de beschikbare capaciteit (Kamerstuk 23645, nr. 663). Conform mijn toezegging in het Algemeen Overleg neem ik goederenvervoer mee in de op te stellen Contourennota.
- Ik onderzoek hoe bij de capaciteitsverdeling een verdere verbetering van de benutting van het spoor kan worden gerealiseerd (Kamerstuk 29984, nr. 790). Ik betrek dit ook bij de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan (Kamerstuk 25268, nr. 172).

Effecten op de omgeving

Conform mijn toezegging in het Algemeen Overleg spoorveiligheid van 28 juni 2018 zend ik u bijgaand de nieuwe prognoses voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze prognoses, die ProRail in samenspraak met vertegenwoordigers van vervoerders en verladers heeft opgesteld, vormen de eerste stap naar een robuust Basisnet (Kamerstuk 30373, nr. 68). De volgende stap is om met deze prognoses de omvang van de risico's te berekenen en met regionale en lokale overheden in gesprek te gaan over benodigde aanpassingen van de risicoplafonds in het Basisnet. De beslissing over de aanpassing van risicoplafonds zal ik naar verwachting halverwege 2020 nemen.

Ook heb ik de Kamer toegezegd dit najaar een overzicht te sturen van acties en initiatieven die lopen om de productie en verwerking van gevaarlijke stoffen meer op één locatie samen te brengen, waardoor spoorvervoer van dergelijke stoffen minder nodig zal zijn. Daartoe is de als bijlage bij deze brief gevoegde Quick Scan uitgevoerd voor de chemische clusters van Amsterdam, Rotterdam, Zeeland, Moerdijk en Delfzijl. In deze quick scan zijn enkele potentiële mogelijkheden geïdentificeerd om vervoersstromen te combineren, een modal shift of productie op locatie te realiseren. Om de praktische haalbaarheid te verkennen start ik een dialoog met de betrokken bedrijven. Ik merk daarbij op dat bij succesvolle toepassing dit op een beperkt aantal spoorwegtrajecten tot risicoreductie zal leiden.

In het kader van de afspraken rondom de robuustheid van de Brabantroute en de Bentheimroute is onder meer een versnelde aanleg van raildempers afgesproken om de geluidsoverlast te beperken (Kamerstuk 30373, nr. 63). Op de Bentheimroute is dit nagenoeg gerealiseerd. Op de Brabantroute wordt begin 2019 gestart en verwacht men dit in de zomer van 2019 af te kunnen ronden.

Gebruik Betuweroute

ProRail rapporteert jaarlijks over het gebruik van het nationale spoornetwerk door het goederenvervoer in de publicatie 'Ontwikkeling spoorgoederenverkeer'.² Het gebruik van de Betuweroute wordt in deze rapportage steeds geanalyseerd.

Tabel. Aantal goederentreinen per grensovergang met Duitsland 2017 – 2018.

Grensovergang	2017	2018		
		1 ^e kwartaal	2 ^e kwartaal	3 ^e kwartaal
Oldenzaal – Bad Bentheim	5.850	1.650	1.450	1.600
Zevenaar – Emmerich	24.500	4.700	4.800	5.050
Venlo – Kaldenkirchen	12.500	4.250	3.950	4.250
Totaal	42.850	10.600	10.250	10.900

Toelichting: som beide richtingen samen, afgerond op 50-tallen

Bron: ProRail

De tabel beschrijft de meest actuele stand van zaken van het goederenverkeer met Duitsland. Het totaal van de eerste drie kwartalen van 2018 komt op 74 procent van het totaal voor 2017. Dit impliceert dat de totale verkeersomvang in 2018 niet wezenlijk anders zal zijn dan in 2017. In mijn vorige rapportage heb ik u geschetst dat het totale goederenvervoer per spoor over het Nederlandse net in 2017 was afgenomen ten opzichte van 2016 door fors minder kolenvervoer. De stabilisering duidt erop dat de daling in het kolenvervoer wordt gecompenseerd door groei van andere vervoersstromen op het spoor. De eerstvolgende jaarrapportage van ProRail (over 2018) kan hierover meer duidelijkheid geven.

Ten opzichte van 2017 geeft de tabel een terugval aan in het gebruik van de Betuweroute: het aandeel van de grensovergang Zevenaar – Emmerich is over de eerste drie kwartalen van 2018 gedaald naar gemiddeld 46 procent (in 2017: 57 procent). Het merendeel van deze daling hangt samen met het omleiden van goederentreinen door werkzaamheden. Deze treinen zijn met name omgeleid via de Brabantroute: het aandeel van de grensovergang Venlo – Kaldenkirchen is gestegen naar gemiddeld 39 procent (in 2017: 29 procent).

Het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer beoogt onder meer dat vervoerders eerder kiezen voor het gebruik van de Betuweroute. Samen met ProRail wordt daartoe een prijsprikkel uitgewerkt door een extra korting op de gebruiksvergoeding. Dit vergemakkelijkt ook het gebruik van de Betuweroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

² ProRail, Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland, 2017 vergeleken met 2016, februari 2018; bijlage bij Kamerstuk 22589, nr. 324.

Derde spoor Duitsland

In mijn vorige voortgangsrapportage heb ik u een voorlopig beeld geschetst van de buitendienststellingen in 2019: iedere maand een enkelsporige buitendienststelling van de Betuweroute van één week met om de maand een dubbelsporige buitendienststelling in een weekend en een langdurige enkelsporige – en soms dubbelsporige – buitendienststelling van in totaal ruim 40 dagen in de maanden juli en augustus. Dit beeld is nog onveranderd. In 2020 is een vergelijkbaar patroon te verwachten. Overigens zal het Derde spoor op Nederlands grondgebied tussen Zevenaar-Oost en de Duitse grens binnenkort in gebruik genomen worden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2018/268170

De Duitse infrastructuurbeheerder DB Netz heeft inmiddels eerste indicaties gegeven voor de bouwplanning in 2021. Uit deze indicaties blijkt dat men in dat jaar de bouwwerkzaamheden wil intensiveren. Gedurende een groot deel van het jaar wil DB Netz het tracé enkelsporig (en van tijd tot tijd dubbelsporig) buiten dienst stellen. Uiteraard hangt dit mede af van de afgifte van bouwvergunningen. De intensivering is gunstig voor de uiteindelijke oplevering, maar heeft in 2021 extra impact op de omleidingsroutes door Brabant / Limburg en Gelderland / Overijssel. Uit de contacten met onze Duitse partners blijkt vooralsnog dat in de jaren na 2021 de buitendienststellingen teruggaan naar het meer reguliere patroon zoals dat ook voor 2019 en 2020 zal gelden.

In 2014 heeft de Stuurgroep Derde spoor Duitsland een groot aantal maatregelen getroffen om het omleiden van goederentreinen in goede banen te leiden met zo min mogelijk overlast voor de omgeving (bijlage bij Kamerstuk 22589, nr. 320). Daarbij is uitgegaan van het reguliere patroon in buitendienststellingen en het beginsel dat ook omgeleid treinverkeer moet passen binnen de normen voor geluid en externe veiligheid langs het spoor. Tot nu toe zijn deze maatregelen effectief gebleken. Nu de omvang van buitendienststellingen in 2021 hiervan substantieel zal afwijken, heb ik de Stuurgroep gevraagd om opnieuw naar de benoemde maatregelen te kijken en recente ontwikkelingen, zoals het doortrekken van de reizigersverbinding Düsseldorf – Emmerich – Arnhem, daarin mee te nemen. In de volgende rapportage kom ik hierop terug.

Bij brief van 31 oktober 2018 heeft het Havenbedrijf Rotterdam Minister Scheuer van het Bondsministerie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur opgeroepen de voortgang van de aanleg van het Derde spoor te bespoedigen. Zoals eerder in antwoord op vragen van uw Kamer aangegeven (Kamerstuk 22589, nr. 322) dring ook ik daar regelmatig bij onze Duitse partners op aan. Het is evenwel van groot belang dat bouwvergunningen kunnen rekenen op draagvlak, zodat de kans op juridische procedures die de aanleg verder kunnen ophouden, wordt geminimaliseerd.

Monitoring effecten op zeehavens en industrie

Bijgaand zend ik u de resultaten van het onderzoek dat ik naar aanleiding van het verzoek van het lid Middendorp heb laten uitvoeren naar de effecten van de vertraging in de bouw van het Derde spoor op de Nederlandse zeehavens en industrie. Uit de rapportage blijkt dat er tot en met 2017 geen indicaties zijn voor het verschuiven van internationale ladingsstromen naar zeehavens in de buurlanden. In onderstaande tabel is zichtbaar dat vooral door de compensatieregeling voor het Derde spoor de effecten op zeehavens zeer gering zijn.

Tabel. Effecten vertraging Derde spoor op zeehavens en industrie in 2017.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Overslag NL havens in mln. ton	Oost-West spoorvolume in mln. ton	Berekend spoorvervoer potentieel havens zonder omleidingen in tonnen	Spoorvolume wat beïnvloed wordt in havenkeuze	Aandeel zonder compensatie regeling
600,8	35,1	2037	0,006%	0,008%

Ons kenmerk
IENM/BSK-2018/268170

Bron: Panteia

Ook het effect op de industrie is vrijwel nihil. Alhoewel de Betuweroute in 2018 minder beschikbaar is geweest, laten de resultaten voor de eerste helft van 2018 geen ander beeld zien. Dit onderstreept dat het maatregelenpakket van de Stuurgroep Derde spoor effectief is gebleken. Via deze Stuurgroep zal ik ontwikkelingen blijven volgen en bij een gewijzigd beeld hiervan melding maken in de voortgangsbrieven over de Betuweroute.

Tracé Heerlen – Herzogenrath

Het tracé Heerlen – Herzogenrath zal geschikt gemaakt worden voor goederenvervoer met elektrisch materieel (Kamerstuk 29984, nr. 674). Daarvoor zijn tussen Landgraaf en de Duitse grens twee maatregelen nodig: een voldoende zware elektrificatie om elektrische locomotieven te kunnen rijden en de vervanging van de treinbeveiliging (opheffen van het 'ATB-NG eiland'), omdat er vrijwel geen elektrische locomotieven voor goederentreinen zijn die met ATB-NG zijn uitgerust.

Recent is één van de twee maatregelen opgeleverd: de elektrificatie van het gedeelte tussen Landgraaf en Herzogenrath is operationeel. Binnen de concessie van de Provincie Limburg zal de vervoerder dan ook starten met het aanbieden van elektrisch spoorvervoer op het traject Maastricht – Heerlen – Herzogenrath – Aken, zodra in Duitsland de toelatingsprocedure van het nieuwe materieel met een positief resultaat is afgerond.

Omtrent de tweede maatregel, de vervanging van de treinbeveiliging, werkt ProRail – zoals gemeld in mijn brief van 22 juni 2018 – de vervanging uit. Daarbij betreft ProRail de sanering van twee niet-actief beveiligde overwegen. Voor de uitwerking inclusief een planning voor realisatie heeft ProRail naar verwachting negen maanden nodig. Het is mijn streven om de vervanging vóór de dienstregeling van 2021 afgerond te hebben, zodat dit tracé volwaardig kan bijdragen aan de in dat jaar grotere noodzaak om goederentreinen om te leiden.

Kosten op de 'laatste kilometer'

Tijdens het Algemeen Overleg spoor van 11 oktober jongstleden heb ik toegezegd om meer helderheid te geven over het belang van de kosten van de 'laatste kilometer' ('last mile'). Op verzoek van het lid Ziengs (VVD) betrek ik daarbij tevens de kwaliteit van de infrastructuur op de havenspoorlijn in Rotterdam.

De kosten van de 'laatste kilometer' worden gedomineerd door handelingen die op terminals en in havengebieden gedaan moeten worden. Het aantal handelingen varieert sterk met het type goederen en hangt af van de wijze waarop logistieke ketens zijn ingericht. De kosten voor de 'laatste kilometer' kunnen daardoor ver uiteenlopen. Daarbij gaat het om – soms complexe – coördinatie tussen betrokken partijen, zoals terminal, operator, vervoerder, douane en inspectie. Het gaat niet

alleen om het overslaan van goederen van en naar spoorwagens, maar ook om het rangeren van wagons en het samenstellen van treinen. Andere handelingen betreffen noodzakelijke (fytosanitaire en / of douane) inspecties, administratieve zaken (ladingpapieren) en controles aan te gebruiken treinmaterieel. Zo is in het transport van containers het aandeel van de 'laatste kilometer' per container bij een directe bediening van één terminal circa 4 procent en met een havenbedieningsronde langs meerdere terminals circa 24 procent.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2018/268170

De relatieve betekenis van de kosten van de 'laatste kilometer' in de totale kosten van vervoer hangt sterk af van de afstand waarover vervoerd moet worden. Zo vormen de kosten van handelingen op de gemiddeld laatste 8 kilometer in het Rotterdamse havengebied 40 procent van de totale kosten voor vervoer tussen Rotterdam en Praag (1052 kilometer), 31 procent voor Katowice (1380 kilometer) en 57 procent voor Duisburg (240 kilometer).³

Hoewel er geen eenduidig beeld is te geven van de exacte hoogte van de kosten van de 'laatste kilometer', is wel duidelijk dat op deze 'laatste kilometers' een flinke kostenverlaging te realiseren valt. Daarom worden binnen het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer de kosten van de 'laatste kilometer' aangepakt in het cluster voor de verbetering van de havenlogistiek.

Een andere factor die van invloed is op de kosten is de kwaliteit van de havenspoorlijnen. Deze vormen in het Rotterdamse havengebied een essentieel onderdeel om de havenlogistiek per spoor mogelijk te maken. Uit gegevens van ProRail is mij gebleken dat het aantal betekenisvolle storingen op de havenspoorlijn de laatste jaren is toegenomen van ruim 500 in 2015 naar ongeveer 600 nu. Deze storingen brengen voor vervoerders hoge additionele kosten met zich mee, omdat zij de inzet van materieel en personeel moeten herschikken. Bovendien moeten betrokken partijen hun processen in de logistiek aanpassen, wat ook kostenverhogend werkt. Deze storingen zorgen aldus voor een verslechtering van de marktpositie van spoorgoederenvervoer ten opzichte van andere modaliteiten en – breder – de internationale concurrentiepositie van de Rotterdamse haven. ProRail heeft in het beheerplan voor 2019 aangekondigd dat specifiek voor het havengebied Rotterdam tot en met 2021 de eerste knelpunten worden opgepakt.

Goederenvervoer over de HSL

Tijdens het Algemeen Overleg spoor van 11 oktober is gevraagd of het ministerie kan onderzoeken of spoorgoederenvervoer via de HSL-Zuid een (financiële) impuls zou kunnen betekenen voor het rendement van dit HSL-tracé. Zoals aangegeven in de schriftelijke antwoorden op dezelfde vragen, gesteld tijdens de eerste termijn van de begrotingsbehandeling van 7 november 2018 (Kamerstuk 2018Z20501), is er volgens de huidige inzichten geen vraag vanuit de goederensector te verwachten om deze route te gebruiken, omdat verreweg de meeste goederentreinen richting Duitsland gaan.⁴ Maar ook in het geval er wel een markt vraag zou zijn, heeft goederenvervoer een negatief effect op de dienstregeling van personenvervoer op de HSL vanwege de lagere snelheid van goederentreinen. Bovendien kan goederenvervoer over de HSL vanwege een hogere belasting van de infrastructuur tot hogere kosten voor beheer, onderhoud en vervanging voor dit tracé leiden. Daarom verwacht ik dat

³ Bron: KNV/TNO model, juni 2013.

⁴ Zie ook de hiervoor genoemde jaarrapportage van ProRail over de ontwikkeling van het spoorgoederenverkeer in Nederland.

spoorgoederenvervoer over de HSL eerder een verslechtering dan een verbetering van het rendement van het HSL-spoor zal opleveren.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Internationale samenwerking

Tijdens de Rail Freight Day van 6 december 2018 in Wenen heeft het Oostenrijkse voorzitterschap een politieke verklaring (zie bijlage) uitgegeven over de voortgang in de implementatie van de Rotterdam verklaring.⁵ Daarbij bouwt het voorzitterschap voort op de ministersverklaring 'Starting a new era: clean, safe and affordable mobility for Europe' van de informele Transportraad van 30 oktober 2018 te Graz. De politieke verklaring stelt dat voortgang geboekt is, maar dat er nog een volle agenda over blijft om de positie van spoorgoederenvervoer verder te versterken. Dit ontleent het voorzitterschap aan de rapportage over de voortgang in de 10 prioriteiten die de sector, mede in overleg met de Europese Commissie, op basis van de Rotterdam verklaring aan de eigen verklaring had ontleend.⁶ Concreet gaat het om het tot stand brengen van een Europees netwerk ter realisatie van de doelen van de Rotterdam verklaring, de voortgang in de digitaliseringsopgave bij het uitwisselen van informatie over vertragingen, het vaststellen van gezamenlijke prestatie-indicatoren en een betere internationale afstemming van werkzaamheden aan het spoor (mede op basis van gedelegeerd besluit EU 2017/2075). Ook wordt gewerkt aan het identificeren van omleidingsroutes naar aanleiding van de Ministersverklaring van Leipzig (Kamerstuk 21501-33, nr. 704).

Ons kenmerk
IENM/BSK-2018/268170

Begin 2019 verwacht ik Europese besluitvorming over het invoeren van stillere routes voor spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29984, nr. 764). Deze besluitvorming had ik eerder in oktober voorzien, maar er bleek nog nader overleg met enkele lidstaten nodig. Dit overleg is vrijwel afgerond.

Spoorgoederencorridors

De Uitvoerende Comités⁷ van de corridors Rhine Alpine en North Sea Mediterranean hebben recent aanpassingen van hun implementatieplannen vastgesteld.⁸ Daarbij betrekken de comités nauwgezet de uitvoering van de nationale ERTMS-implementatieplannen en stemmen af op welke delen van het netwerk versnelling van de uitrol van belang is. Zo is ook de actuele stand van zaken uit de voortgangsrapportage van het programma ERTMS meegenomen (Kamerstuk 33652, nr. 63).

Met betrekking tot de spoorgoederencorridor North Sea Baltic is een traject gaande om Estland en Letland, die momenteel als waarnemer participeren, volwaardig te laten deelnemen in het Uitvoerend Comité van deze corridor. Daartoe is in december een 'joint agreement' ondertekend. Conform de instellingsverordening (913/2010/EC) zullen deze landen vanaf 2020 volwaardig

⁵ Ministeriële Verklaring 'Rail Freight Corridors to boost international rail freight', TEN-T dagen, Rotterdam 21 juni 2016.

⁶ Sector Statement on boosting rail freight, Comprehensive Progress Report, Brussel 8 oktober 2018 en Sector Statement 'Boosting International Rail Freight', Brussel 20 mei 2016. Zie: www.cer.be.

⁷ De Uitvoerende Comités zijn ingesteld op grond van Verordening 913/2010/EU en bestaan uit ministeriële vertegenwoordigers van de in de desbetreffende corridor participerende lidstaten. De Europese Commissie zal in 2019 de verordening evalueren en mogelijk voorstellen tot aanpassing doen.

⁸ De implementatieplannen zijn gepubliceerd op de internet sites van de corridors: <https://www.corridor-rhine-alpine.eu>) respectievelijk <https://www.rfc-northsea-med.eu>.

lid zijn van deze corridor. Verder onderzoekt het Uitvoerend Comité de eventuele toevoeging aan de corridor van het havengebied Gent-Terneuzen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

'Issue log'

De Europese Commissie heeft het initiatief genomen om een zogenoemd 'issue log' op te zetten. Dit is een lijst van met prioriteit weg te nemen barrières voor het internationale spoorgoederenvervoer. Eén van de geïdentificeerde issues betreft het moderniseren van de remtabellen zoals die nu nog zijn vastgelegd in nationale regelgeving. Intentie is om te komen tot uniforme beremmingseisen die aan treinen gesteld worden voor een gehele corridor. De in Nederlandse regelgeving opgenomen remtabellen wijken af van de remtabellen in bijvoorbeeld de Duitse regelgeving. Een ander issue betreft de behoefte aan meer flexibiliteit bij het vereiste taalniveau voor machinisten op grensbaanvakken.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2018/268170

'Business to government'-samenwerking met Duitsland

Met mijn Duitse ambtgenoot, de heer Ferlemann, heb ik in navolging van mijn eerdere contact met hem (zie mijn brief van 22 juni 2018) afgesproken om in het voorjaar van 2019 een 'business to government'-bijeenkomst te organiseren over het spoorgoederenvervoer met een beperkt aantal vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven. Beide landen hebben maatregelen ten behoeve van het bevorderen van spoorgoederenvervoer opgesteld en werken in de Uitvoerende Comités samen aan de ontwikkeling van spoorgoederencorridors. In deze bijeenkomst zal worden besproken op welke onderwerpen samenwerking verder versterkt kan worden.

Gesprekken met onze buurlanden

Recent hebben delegaties van het kabinet gesproken met partijen in de buurlanden.⁹ Op 19 november 2018 hebben de minister en ik met minister Wüst tijdens de eerste Nederlands-Noordrijn-Westfaalse regeringsontmoeting een verklaring ondertekend om de hechte samenwerking verder te intensiveren en de multimodale transportverbindingen, in het bijzonder tussen de zeehavens en de economische centra in het achterland, te versterken. Daarbij richten wij ons op duurzaam en slim transport en de reductie van emissies. Op 5 november 2018 hebben de minister en ik tijdens de vierde Vlaams-Nederlandse Top met minister Weyts afspraken gemaakt op het gebied van mobiliteit en infrastructuur gericht op duurzaam vervoer en modal shift onder meer op de achterlandverbindingen van onze zeehavens. Op 10 december 2018 heb ik over dezelfde thematiek (inclusief voortgang Derde spoor) gesproken met Staatssecretaris Ferlemann van het Bondsministerie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur.

Zowel met Noordrijn-Westfalen als met Vlaanderen heb ik afgesproken dat Nederland zal participeren in een tri-nationale werkgroep. Duitsland neemt hierin het voortouw. Mijn inzet voor deze werkgroep is om samen met de partners te zoeken naar een 'win-win-win'-situatie voor de mobiliteit tussen de drie landen in vervolg op de begin 2018 op initiatief van Vlaanderen gepubliceerde 'Feasibility study alternative Rhein-Ruhr-Rail-Connection' (3RX). Deze studie maakt duidelijk dat een dergelijke verbinding voor Nederland sec weinig toegevoegde waarde heeft, terwijl omvangrijke investeringen nodig zijn onder meer om omgevingseffecten te mitigeren.

⁹ Zie de gezamenlijk uitgebrachte verklaringen welke door de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan uw Kamer zijn aangeboden (Kamerstuk 32851, nr. 53).

Polen

Een markt die kan bijdragen aan de groei ambitie van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer is het vervoer van en naar Polen. In de afgelopen jaren stijgen de over het spoor vervoerde volumes. De minister heeft in oktober tijdens haar handelsmissie naar Polen met onder andere een delegatie spoorgoederenbedrijven aandacht besteed aan spoorgoederenvervoer. Er is een bezoek gebracht aan de vernieuwde terminal van een Nederlandse ondernemer in Wroclaw en is gesproken met Nederlandse en Poolse ondernemers. Tevens heeft de minister met haar Poolse collega gesproken over het verder bestendigen van de bilaterale relatie.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2018/268170

Volksrepubliek China

Bij deze brief is de studie gevoegd die ik heb laten uitvoeren naar spoorgoederenvervoer China-Nederland. Uit deze studie blijkt dat dit vervoer steeds belangrijker wordt, maar dat de volumes in verhouding tot maritiem vervoer nog bescheiden zijn. De groei is echter substantieel en de verwachting is dat dit in de toekomst zal doorzetten. De studie beveelt aan deze groei te ondersteunen. Daarmee kan ook deze deelmarkt van belang worden in het realiseren van de groei ambitie van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer.

In 2019 zal vanuit het ministerie een (ambtelijke) missie naar China georganiseerd worden met Nederlandse belanghebbenden in het spoorgoederenvervoer. Belangrijkste doel van deze missie is om Nederlandse bedrijven te positioneren bij Chinese publieke en private partners. Het Nederlandse bedrijfsleven heeft dit ook expliciet als wens geuit.

Tot slot

In deze brief heb ik geschetst hoe op verschillende terreinen wordt gewerkt aan de versterking van de positie van het spoorgoederenvervoer om zo bij te dragen aan de kabinetsambities om meer goederenvervoer per spoor af te wikkelen en de uitstoot van schadelijke emissies te beperken. De komende tijd zal ik met de partijen aan de Spoorgoederentafel de voortgang in de acties bewaken en u hierover halfjaarlijks rapporteren.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Motie II is unaniem aangenomen.

Nieuw Enter Wierden
Besluit, Duidelijkheid en Zorgzaam

NEW

PPWI

CDA
Wierden-Enter
fractie

ChristenUnie

MOTIE VREEMD AAN DE ORDE
Stop toename gevaarlijke stoffen over het spoor

Behorend bij voorstel nr. ~~W~~ op de agenda van de raad van 29 januari 2019

Motie nr. II

door griffie
in te vullen

De raad van de gemeente Wierden, in vergadering bijeen op 29 januari 2019

Gelet op:

- De berichtgeving dat Staatsecretaris van Veldhoven een aanpassing van de risiconormen in overweging wil nemen om daarmee een toename van het gevaarlijke stoffen vervoer per spoor mogelijk te maken
- De Gemeente Wierden te maken heeft met goederenvervoer over het spoor
- Een (groot) deel van dit vervoer gevaarlijke stoffen betreft
- Er tot op heden vaak niet duidelijk is welke gevaarlijke stoffen ons dorp passeren
- Met de aanpassing van deze normen het risico in Wierden op een ernstige calamiteit alleen maar verder vergroot zal worden
- Het uitgangspunt voor Wierden is om het goederenvervoer per spoor te gaan verminderen de aankomende jaren

Overwegende dat:

- De afgelopen jaren de drempel voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vaak is overtreden
- De aansluiting van de Betuwelijn met Duitsland naar verwachting niet voor 2024 gereed zal zijn
- Met het vervoer van gevaarlijke stoffen door bebouwd gebied aanzienlijke risico's gelopen worden
- Het risico op een incident klein is, maar als er iets gebeurt, de gevolgen groot kunnen zijn
- De gemeenteraad van Wierden al vele jaren niet meer maar minder goederenvervoer door Wierden wenst
- Er middels brieven, en diverse overlegvormen gevraagd is om de norm rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor niet te overschrijden

Stoffen

Verzoekt het College:

1. Zich lokaal, regionaal, provinciaal en landelijk in te zetten om de aanpassing van de risiconormen rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen, te voorkomen
2. Deze motie onder de aandacht te brengen van de gemeenteraden en College's van B&W van omliggende gemeenten, de veiligheidsregio Twente en specifiek aan gemeenten zal sturen welke ook te maken hebben met vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor
3. De gemeenteraad te informeren over de inspanningen en uitkomsten van bovenstaande

Nieuw Enter Wierden

Christen Unie

CDA

VVD

PPW

Cindy ter Riet

Kees van Dijk

Dirk Getkate

Rita Ekkelenkamp

Roselien Slagers



**Verslag van het bestuurlijk overleg Spoorgoederenvervoer Oost
d.d. maandag 27 augustus 2018 in Deventer**

Aanwezig:

Provincie Gelderland:	mevrouw C. Bieze, gedeputeerde de heer C. Bieker, mevrouw P. van Burk (notulen)
Provincie Overijssel	de heer B. Boerman, gedeputeerde
Ministerie I&W	de heer R. Morsink, de heer P. Hondebrink
Omgevingsdienst Regio Nijmegen	de heer P. Driessen
ProRail	de heer S. Oosterloo
Veiligheidsregio Twente	de heer R. Welten
Gemeente Almelo	de heer E. van Mierlo, wethouder
Gemeente Apeldoorn	de heer W. Willems, wethouder
Gemeente Brummen	de heer P. Steinweg, wethouder
Gemeente Deventer	de heer F. Rorink, wethouder
Gemeente Deventer/ Omgevingsdienst IJsselland	de heer H. Bisseling
Gemeente Doetinchem	de heer R. Steintjes, wethouder
Gemeente Hengelo	de heer G. Gerrits, wethouder
Gemeente Hof van Twente	de heer H. Scholten, wethouder
Gemeente Lochem	de heer E. de Haan, wethouder
Gemeente Losser	mevrouw A. Prins, wethouder
Gemeente Oldenzaal	mevrouw A. Renkema, wethouder
Gemeente Overbetuwe	de heer J. van Baal, wethouder
Gemeente Rheden	de heer M. Budel, wethouder
Gemeente Voorst	de heer H. van der Sleen, wethouder
Gemeente Wierden	de heer J. Reefhuis

1. Opening, mededelingen

Mevrouw Bieze opent de vergadering en heet iedereen, en in het bijzonder de nieuwe wethouders, mede namens gedeputeerde Boerman van harte welkom.

Dit bestuurlijk overleg (BO) vindt 1 à 2 keer per jaar plaats waarin nieuwe ontwikkelingen worden gedeeld en signalen uit de regio worden opgehaald. Zij onderstreept het belang van dit overleg om elkaar bij te praten over de stand van zaken met betrekking tot het goederenvervoer per spoor in onze regio. Deze samenwerking wordt al lange tijd gewaardeerd en hiermee is al veel bereikt.

Bij de agenda zijn bijlagen ter informatie toegevoegd, als hierover inhoudelijke vragen zijn dan kan dat besproken worden.

2. Metingen Geluid/Trillingen

Paul Driessen, Omgevingsdienst Regio Nijmegen, presenteert de resultaten van de metingen in 2017.

De metingen worden, op eigen initiatief van de regio Oost, uitgevoerd in De Steeg (geluid) en Hengelo (geluid en trillingen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen personen- en goederenvervoer. Het doel is de huidige situatie op het spoor vast te leggen, inzicht te verkrijgen in ontwikkelingen, aantallen en geluidsbelasting.

De informatie wordt ook gebruikt door gemeenten in de communicatie met burgers.

Uit de metingen blijkt dat er in De Steeg een grotere afname van het geluid is dan in Hengelo. Het gemeten piekgeluid (dit is het maximale geluid tijdens een passage) is nog steeds fors te noemen en daarom een blijvend aandachtspunt.

Voor wat betreft de trillingen zijn er geen grote veranderingen gedurende de jaren.

Naar aanleiding van de toelichting worden de volgende punten besproken.

- De resultaten van de metingen worden gedeeld met het Ministerie, die deze rapportage als waardevol beschouwt. De heer Morsink (Ministerie) geeft aan dat het RIVM ook metingen uitvoert en de rekenmethodieken up-to-date houdt. Het Rijk monitort geluid op basis van deze berekeningen.
- Wethouder Rorink (gemeente Deventer) geeft aan blij te zijn met de metingen en dit inzicht te hebben, verschillen kunnen in de beleving van mensen groot zijn.
- Op de vraag van wethouder Van Mierlo (gemeente Almelo) antwoordt Paul Driessen dat trillingen ook uitgedrukt worden in dB, maar dat dit een andere waarde heeft en een complexe materie is. Langzamer rijden is niet een oplossing om trillingen te verminderen.
- Wethouder Prins (gemeente Losser) stipt het inzetten van slijptreinen aan, dit zou een gunstige invloed op het geluid hebben. De heer Oosterloo (ProRail) licht toe dat slijpen ingezet wordt voor de conditie van het spoor en als maatregel om binnen de geluidsplafonds te blijven.
- De heer Welten (Veiligheidsregio Twente) benadrukt dat dit onderzoek verbinding met de bevolking geeft en de mogelijkheid biedt om discussie te voeren met het Ministerie en de Tweede Kamer.

Mevrouw Bieze stelt voor – zoals ook in de bijgeleverde notitie wordt voorgesteld - de metingen voort te zetten met nog 5 jaar en de kosten op dezelfde wijze te verdelen: 2/3 door de provincies Overijssel en Gelderland en 1/3 door de gemeenten. Dit betekent ongeveer € 5.000,- per gemeente voor 5 jaar.

Met dit voorstel wordt ingestemd.

In de bijgeleverde notitie wordt ook ingegaan op de Motie Sienot/Jetten: de heer Van Welten stelt voor regio Oost (locatie Oldenzaal) voor te dragen voor de pilot naar trillingen-onderzoek. Door Ministerie van I en W wordt mogelijk gekozen voor een pilot op het traject Meteren-Boxtel maar de bestuurders hier aanwezig vinden dat er veel te zeggen is voor een pilot in deze regio Oost:

- De heer Morsink neemt het voorstel voor een pilot trillingen in de regio Oost mee.
- De gemeente Oldenzaal heeft een concept brief hierover gereed en die brief zal aan het Ministerie, namens de regio Oost verstuurd worden.

3. Stand van zaken Plan van Aanpak Ministerie IenW over aanpassing plafonds

De heer Morsink licht het 'Stappenplan aanpassen Risicoplafonds Basnet Spoor' toe.

Uit het onderzoek Robuustheid Basisnet is gebleken dat de risicoplafonds onvoldoende robuust zijn om de ontwikkelingen t.a.v. het vervoer te kunnen opvangen. Er is een stappenplan opgesteld voor het doorlopen van het heroverwegingsproces: de voorbereiding, een eerste afweging van belangen, een eerste rekenslag om de effecten in beeld te brengen (de knelpunten zijn dan duidelijk en er komt een actieplan), een tweede afweging van belangen, een tweede rekenslag en de implementatie. Dhr Morsink gaat ook in op de organisatiestructuur met een stuurgroep en een expertgroep.

Het Ministerie legt de relatie met de modernisering van de omgevingsveiligheid en de Omgevingswet en met het emplacementenproject.

Naar aanleiding van de toelichting worden de volgende punten besproken.

- Wethouder Van Mierlo vraagt het Ministerie de gemeenten vroegtijdig te informeren over de nieuwe prognoses spoorvervoer gevaarlijke stoffen.
 - Afgesproken wordt dit via de Expertgroep te agenderen in het BO.
- Op de vraag van wethouder Prins antwoordt het Ministerie dat de Noordtak niet in dit proces wordt betrokken.
- Wethouder Van Baal (gemeente Overbetuwe) vraagt waar het belang van de gemeenten wordt gewaarborgd.

- Afgesproken wordt dat in de ambtelijke overleggen een terugkoppeling komt uit de Expertgroep. Herman Aalderink van de gemeente Hengelo heeft zitting in deze Expertgroep. In het ambtenaren-overleg kan de mening en input van alle betrokken gemeenten worden besproken en ingebracht in de Expertgroep.
- De heer Bisseling (gemeente Deventer/ODIJ) vraagt aandacht voor de input van het model, namelijk om info uit de vastgestelde bestemmingsplannen hiervoor te gebruiken.
 - Dit wordt meegenomen.
- De heer Reefhuis (gemeente Wierden) merkt op dat er een complexe situatie kan ontstaan als blijkt dat de vergunningsruimte op het emplacement niet past bij de vast te stellen (verruimde) plafonds op de baanvakken.
 - De heer Morsink geeft aan dat men in gesprek gaat met de gemeenten als deze situatie zich voordoet.
- Wethouder Rorink benadrukt in dit proces de kracht van dit BO te gebruiken en de contacten met de Kamerleden te benutten.
- Het communicatieplan is in ontwikkeling, antwoordt de heer Morsink op de vraag van wethouder Willems (gemeente Apeldoorn). De heer Hondebrink (Ministerie) stelt zich zo voor dat rapportages aangevuld worden met informatie en toelichting voor gemeenten.
- Wethouder Prins vraagt of de ruimte die gezocht wordt voor spoorgoederenvervoer leidt tot minder personenvervoer hier in het Oosten (vergeleken met het westen van het land). Gedeputeerde Bieze voegt hieraan toe dat een toename van het goederenvervoer niet moet leiden tot minder ruimte voor het personenvervoer. De juiste balans is een punt van aandacht.

Gedeputeerde Bieze geeft aan dat er van de regio Oost veel verwacht wordt m.b.t. het proces van het aanpassen van de risicoplafonds Basisnet. Regio en gemeenten worden gevraagd om mee te helpen aan verruiming van plafonds; daar ligt een belang van het Rijk en de spoorgoederensector. Het belang van de regio is dat bij een verdere groei van het goederenvervoer over het spoor ook maatregelen komen die gevolgen voor geluid en trillingen beperken en die veiligheid m.b.t. vervoer gevaarlijke stoffen verzekeren. Op die manier is aanpassing van risicoplafonds uit te leggen aan omwonenden en besturen in de regio.

4. Verslag Bestuurlijk Overleg van 8 februari 2018

N.a.v.:

De heer Welten spreekt zijn dank uit voor het versturen van de heldere brief over het piekgeluid (d.d. 29 mei 2018).

Het verslag wordt vastgesteld.

5. Rondvraag en sluiting

- Afgesproken wordt begin januari 2019 (afhankelijk van urgentie/te bespreken onderwerpen) of anders begin april een volgend BO in te plannen.
- Wethouder Van Baal vraagt om een toelichting van het proces bij de uitkering van schade als gevolg van de aanleg van de Betuweroute. De heer Morsink geeft aan dat dit wordt uitzoekt.
- Wethouder Van Baal vraagt of de laag water-stand van invloed is op de hoeveelheid vervoer per spoor.
Dit is naar verwachting pas volgend jaar uit de rapportages over treinpassages te halen.
- De Onderzoeksraad voor de Veiligheid heeft in een rapportage aanbevelingen gedaan m.b.t. overwegen en in juli jl. aangeboden aan de Staatssecretaris. De heer Welten stelt voor om haar reactie hierop te delen in het BO.
De heer Hondebrink verwacht de reactie in oktober/november in de Tweede Kamer. De concept-reactie kan gedeeld worden met dit BO.

Mevrouw Bieze sluit onder dankzegging de vergadering.



> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag

De voorzitters van de besturen van de veiligheidsregio's

Vrijblijvend post		
Registratienummer <i>19000164</i>		
Kantoor		
Datum	19 FEB. 2019	Paraf
DS VRT	<i>mtt 2019</i>	
AS VRT	<i>apn 2019</i>	
Kopie		

Datum 13 februari 2019
Onderwerp Gezag bij crises en rampen

Minister van Justitie en Veiligheid
Directie Veiligheidsregio's en Crisisbeheersing

Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Postbus 20301
2500 EH Den Haag
www.rijksoverheid.nl/jenv

Contactpersoon
Nino Manzoli
Beleidscoördinator
T 06 512 112 13
n.c.manzoli@minvenj.nl

Ons kenmerk
2482911

Bijlagen
1

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

Geachte voorzitters,

Graag informeer ik u middels deze brief hoe artikel 39 van de Wet veiligheidsregio's (Wvr) moet worden geïnterpreteerd mede in relatie tot openbare orde incidenten. Dat artikel gaat over het gezag en bevoegdheden van de voorzitter veiligheidsregio in geval van een ramp of crisis van meer dan plaatselijke betekenis of bij ernstige vrees voor het ontstaan daarvan (zie bijlage). Vragen die mij hierover bereiken, zijn: "Wie bepaalt of artikel 39 Wvr in een bepaalde situatie van toepassing is?" en "Is artikel 39 Wvr ook van toepassing op (dreigende) crisissituaties, waarbij primair de openbare orde in het geding is?". Aangezien dit voor u allen van belang kan zijn, zend ik u deze brief.

Bij de totstandkoming van de Wvr is de vraag bij wie het eindoordeel over toepassing van artikel 39 Wvr ligt, al aan de orde geweest.¹ Aangegeven is dat die verantwoordelijkheid bij de voorzitter van de veiligheidsregio ligt. Hij/zij heeft immers de bevoegdheid een regionaal beleidsteam bijeen te roepen.

Om te bepalen of sprake is van een (dreigende) ramp of crisis, bieden de in de Wvr opgenomen definities van ramp, crisis en crisisbeheersing (bijgevoegd) de voorzitter veiligheidsregio houvast. De Wvr, inclusief artikel 39, richt zich op (dreigende) klassieke én moderne rampen en crises. Bijvoorbeeld (de ernstige dreiging van) terrorisme, een grootschalige, langdurende uitval van elektriciteit of ICT, maatschappelijke onrust en grootschalige rellen vallen onder die definitie. Een ramp of crisis van meer dan plaatselijke betekenis is een gebeurtenis of situatie die meer dan één gemeente treft en/of gevolgen heeft voor meer dan één gemeente en daarom maatregelen vraagt die zich niet tot het grondgebied van één gemeente beperken.²

Aangezien artikel 39 Wvr ingrijpt in de reguliere toedeling van bevoegdheden, dient de voorzitter veiligheidsregio rekening te houden met de beginselen van proportionaliteit en subsidiariteit. Met andere woorden, is het toepassen van artikel 39 Wvr in een bepaalde situatie proportioneel en zijn er minder ingrijpende alternatieven die tot het gewenste effect leiden? Evenzeer geldt dat, als de

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 117, nr. 9, pagina 19

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 117, nr. 9, pagina 18

situatie daartoe aanleiding geeft, de voorzitters veiligheidsregio's niet moeten schromen toepassing te geven aan artikel 39 Wvr.

Minister van Justitie en Veiligheid
Directie Veiligheidsregio's en Crisisbeheersing

In het algemeen laat eenhoofdige gezagsuitoefening onverlet dat de gezagsdrager binnen de beschikbare tijd dient te overleggen met alle betrokken functionarissen, maar het ontslaat hem/haar van de verplichting om per se met hen tot overeenstemming te komen.³ Met betrekking tot artikel 39 Wvr betekent dit dat - tenzij de vereiste spoed zich daartegen verzet - de voorzitter van de veiligheidsregio geen besluiten neemt, dan nadat deze het regionaal beleidsteam daarover heeft geraadpleegd.

Datum
13 februari 2019

Ons kenmerk
2482911

In geval van een ramp of crisis van meer dan plaatselijke betekenis, of van ernstige vrees voor het ontstaan daarvan, neemt de voorzitter veiligheidsregio ten behoeve van de rampenbestrijding en crisisbeheersing alle in artikel 39 Wvr genoemde bevoegdheden over van de burgemeester(s).

In de Wvr is geen verdere nadere uitwerking van een (ernstige dreiging) van een ramp of crisis van meer dan plaatselijke betekenis opgenomen. Een ramp of crisis kan zich in zoveel gedaanten voordoen dat het niet mogelijk is om het aan de hand van omschrijvingen of criteria te duiden. Het gevaar van het in wettelijke omschrijvingen of wettelijke criteria vangen van een ramp of crisis is bovendien dat in omstandigheden waarin slagvaardig handelen geboden is, kostbare tijd verloren gaat met het beantwoorden van de vraag in welke categorie de ramp of crisis valt. Daar komt nog bij dat voor het beoordelen ook relevant is wat de dreiging op een bepaald moment is. De noodzakelijke snelheid van handelen brengt met zich mee dat aan degene aan wie een bepaalde bevoegdheid is toevertrouwd, moet worden overgelaten of de omstandigheden noodzaken tot het gebruik van die bevoegdheid. Dat geldt voor alle bestuurlijke niveaus.⁴

Voor de toepasselijkheid van artikel 39 Wvr moet sprake zijn van een (dreigende) ramp of crisis als bedoeld in de Wvr. Als sprake is van een (dreigend) openbare orde incident van meer dan plaatselijke betekenis dat onder de definitie van (dreigende) ramp of crisis valt, dan is artikel 39 Wvr van toepassing. Zoals eerder aangegeven, bepaalt de voorzitter veiligheidsregio dit uiteindelijk en bieden de definities houvast.

De Minister van Justitie en Veiligheid,



Ferd Grapperhaus

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 31 117, nr. 6, p. 24

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 31 117, nr. 6, p. 66

Bijlage

**Minister van Justitie en
Veiligheid**
Directie Veiligheidsregio's en
Crisisbeheersing

Artikel 39

1 In geval van een ramp of crisis van meer dan plaatselijke betekenis, of van ernstige vrees voor het ontstaan daarvan, is de voorzitter van de veiligheidsregio ten behoeve van de rampenbestrijding en crisisbeheersing in de betrokken gemeenten bij uitsluiting bevoegd toepassing te geven aan:

- a. de artikelen 4 tot en met 7 van deze wet;
- b. de artikelen 172 tot en met 177 van de Gemeentewet, met uitzondering van artikel 176, derde tot en met zesde lid;
- c. de artikelen 11, 14, eerste lid, 56, eerste en vierde lid, en 62 van de Politiewet 2012;
- d. de artikelen 5 tot en met 9 van de Wet openbare manifestaties.

Datum
13 februari 2019

Ons kenmerk
2482911

2. De voorzitter van de veiligheidsregio roept een regionaal beleidsteam bijeen, dat bestaat uit de burgemeesters van de gemeenten die betrokken zijn of dreigen te worden bij de ramp of crisis, alsmede uit de hoofdofficier van justitie, bedoeld in artikel 12, eerste lid. De voorzitter van elk direct betrokken waterschap wordt uitgenodigd deel uit te maken van het beleidsteam.

3. De voorzitter van de veiligheidsregio wijst een regionaal operationeel leider aan, die is belast met de leiding van een regionaal operationeel team, dat bestaat uit leidinggevendenden van de betrokken diensten. De regionaal operationeel leider neemt deel aan de vergaderingen van het regionaal beleidsteam. De voorzitter van de veiligheidsregio nodigt voorts de functionarissen wier aanwezigheid in verband met de omstandigheden van belang is, uit deel te nemen aan de vergaderingen.

4. Tenzij de vereiste spoed zich daartegen verzet, neemt de voorzitter van de veiligheidsregio geen besluiten met toepassing van de in het eerste lid genoemde artikelen dan nadat hij het regionaal beleidsteam daarover heeft geraadpleegd. Een burgemeester kan in het regionaal beleidsteam schriftelijk bezwaar doen aantekenen, indien hij van mening is dat een voorgenomen besluit het belang van zijn gemeente onevenredig schaadt.

5. De voorzitter van de veiligheidsregio geeft de regionaal operationeel leider de bevelen die hij nodig acht in verband met de uitvoering van de door hem genomen besluiten.

6. Zodra de omstandigheden het toelaten, ontbindt de voorzitter het regionaal beleidsteam.

Definitie ramp: een ongeval of een andere gebeurtenis waarbij het leven en de gezondheid van veel personen, het milieu of grote materiële belangen in ernstige mate zijn geschaad of worden bedreigd en waarbij een gecoördineerde inzet van diensten of organisaties van verschillende disciplines is vereist om de dreiging weg te nemen of de schadelijke gevolgen te beperken.

Definitie crisis: een situatie waarin een vitaal belang van de samenleving is aangetast of dreigt te worden aangetast.

Definitie crisisbeheersing: het geheel van maatregelen en voorzieningen, met inbegrip van de voorbereiding daarop, dat het gemeentebestuur of het bestuur van een veiligheidsregio treft ter handhaving van de openbare orde, indien van toepassing in samenhang met de maatregelen en voorzieningen die op basis van een bij of krachtens enige andere wet toegekende bevoegdheid ter zake van een crisis worden getroffen.

**Minister van Justitie en
Veiligheid**
Directie Veiligheidsregio's en
Crisisbeheersing

Datum
13 februari 2019

Ons kenmerk
2482911



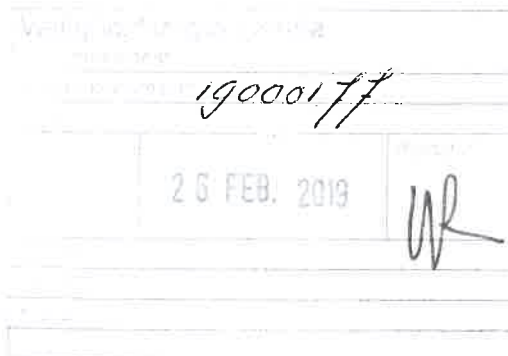
Inspectie Justitie en Veiligheid
Ministerie van Justitie en Veiligheid

H. Hoogerheide

copie: j. aan de
K. Stogge
26-2-2019

> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag

Voorzitter veiligheidsregio Twente
De heer dr. G.O. van Veldhuizen
Postbus 1400
7500 BK ENSCHEDE



**Inspectie Justitie en
Veiligheid**

Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Postbus 20301
2500 EH Den Haag
www.inspectie-jenv.nl

Contactpersoon
ing. Henny Foederer

M 06 528 773 53
h.a.j.foederer@
inspectievenj.nl

Ons kenmerk
2501945

Uw kenmerk
18001961

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

Datum 20 februari 2019

Onderwerp Opgvolging aanbevelingen onderzoek repressieve brandweezorg

Geachte heer Van Veldhuizen,

Op 28 augustus 2018 stuurde ik u een brief met het verzoek mij te informeren over de wijze waarop de veiligheidsregio Twente is omgegaan met een aantal aanbevelingen uit het rapport Inrichting repressieve brandweezorg¹.

Ik verzocht u in uw terugkoppeling specifiek aandacht te besteden aan de aanbeveling over de verbetering van de bestuurlijke informatievoorziening en aan de aanbevelingen over de veiligheid van het brandweerpersoneel bij de toepassing van afwijkende voertuigbezettingen.

In uw antwoordbrief d.d. 18 oktober 2018, waarvoor mijn dank, gaat u hierop in. In uw brief geeft u aan dat het bestuur van uw veiligheidsregio periodiek wordt geïnformeerd over de mate waarin de in het dekkingsplan 'beloofde' tijden ook werkelijk worden gerealiseerd en dat wordt gewerkt aan tools om richting inwoners te communiceren over opkomsttijden. Verder geeft u aan dat de risico-inventarisatie en -evaluatie (inclusief variabele voertuigbezetting) inmiddels is getoetst en gecertificeerd door een arbo-deskundige en dat het op de RI&E gebaseerde Plan van Aanpak eind 2018 wordt aangeboden aan de ondernemingsraad.

De Inspectie Justitie en Veiligheid hecht eraan om op de door u geschetste ontwikkelingen met betrekking tot de RI&E over variabele voertuigbezetting op de hoogte te blijven. Ik verzoek u daarom mij de volgende informatie ter beschikking te stellen:

- de vastgestelde en goedgekeurde 'warme' RI&E waarin variabele voertuigbezetting is opgenomen;
- het hierop gebaseerde Plan van Aanpak met de daarbij behorende planning.

Tevens verzoek ik u mij uiterlijk in november 2019 te informeren over de stand van zaken van de uitvoering van het Plan van Aanpak bij de bedoelde RI&E.

¹ Inrichting repressieve brandweezorg, Inspectie Justitie en Veiligheid, Den Haag, mei 2018

De Inspectie Justitie en Veiligheid betreft uw reactie bij die uit de overige veiligheidsregio's en zal de minister van Justitie en Veiligheid in het tweede kwartaal 2019 informeren over de wijze waarop de veiligheidsregio's de genoemde aanbevelingen uit het onderzoek hebben opgevolgd.

**Inspectie Justitie en
Veiligheid**

Datum
20 februari 2019

Ons kenmerk
2501945

Met vriendelijke groet,



J.G. Bos

*Inspecteur-generaal Inspectie Justitie en
Veiligheid*

