

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3266

Vragen van het lid **Jansen** (SP) aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *een incident met een lekkende wagon op station Oss* (ingezonden 21 juni 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 22 augustus 2012). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2011–2012, nr. 2994.

Vraag 1

Was de trein, die op 19 juni jl. zorgde voor de stremming van het spoorverkeer ter hoogte van Oss¹, onderweg van Rotterdam naar Duitsland? Zo ja, waarom maakte deze trein geen gebruik van de Betuweroute? Zo nee, wat was de herkomst en bestemming?

Antwoord 1

Ja, deze trein was onderweg van de Rotterdamse regio (Waalhaven) naar Duitsland. De reden waarom de betreffende vervoerder geen gebruik maakte van de Betuweroute is niet bekend. De vervoerder mag binnen de huidige wet- en regelgeving zelf bepalen welke route hij verkiest.

Vraag 2

Welke route werd gevolgd en wat was de ratio van die keuze?

Antwoord 2

De trein volgde vanuit de Waalhaven Zuid de route via Dordrecht, Breda en Tilburg naar Oss. De achtergrond van deze keuze is niet bekend. Zoals bij het antwoord op vraag 1 is aangegeven, is de vervoerder vrij in de keuze van de route.

Vraag 3

Hoe vaak zijn afgelopen jaar verstoringen van het treinverkeer opgetreden en stations ontruimd wegens incidenten bij het transport van gevaarlijke stoffen?

¹ <http://www.brabantsdagblad.nl/regios/oss/11242936/Station-Oss-weer-vrijgegeven-na-gaslek-in-goederentrein.ece>

Antwoord 3

Het melden van incidenten met gevaarlijke stoffen is op grond van artikel 47 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen verplicht. In de periode die loopt van begin 2011 tot en met medio juli 2012 zijn er 35 incidenten (druppellekkages) met gevaarlijke stoffen gemeld. Deze incidenten hebben allemaal gevolgen gehad voor de treindienst. In vier gevallen was het noodzakelijk om over te gaan tot het ontruimen van een station.

Vraag 4

In hoeveel gevallen was er sprake van loos alarm?

Antwoord 4

Er wordt geen registratie bijgehouden van gevallen van loos alarm. Wanneer gevaarlijke stoffen ongecontroleerd vrijkomen is dit altijd een potentieel gevaar voor degenen die zich in de nabijheid van de reservoirwagons bevinden. Afhankelijk van de eigenschappen van de vervoerde stof en de vrijgekomen hoeveelheid kan het potentieel gevaar zich uitbreiden naar de omgeving. Er is alleen sprake van loos alarm als bij een incident geen gevaarlijke stoffen zijn betrokken maar het om bijvoorbeeld een lekkage van smeerolie of hydraulische olie blijkt te gaan. Bij de derde ontruiming van het station Roosendaal bleek het om een dergelijke lekkage te gaan. In het geval van Oss was er geen sprake van loos alarm, aangezien er een gevaarlijke stof is vrijgekomen.

Vraag 5

Wordt de veroorzaker standaard aansprakelijk gesteld voor de directe en indirecte schade?

Zo nee, waarom niet en wie draait dan op voor de kosten?

Antwoord 5

De infrastructuurbeheerder is vergunninghouder en kan door de vergunningverlener (het bevoegd gezag) aansprakelijk worden gesteld voor de veroorzaakte schade. De infrastructuurbeheerder kan deze kosten op zijn beurt op de verantwoordelijke vervoerder verhalen, op grond van de onderlinge afspraken die zijn vastgelegd in de netverklaring en de toegangsovereenkomst.

Vraag 6

Ziet u aanleiding om de procedures rond de melding en afhandeling van incidenten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor aan te passen op grond van de recente historie?

Antwoord 6

Ik zie geen aanleiding om de procedures rond de melding en afhandeling van incidenten aan te passen. De ILT heeft de verplichting van het melden van voorvallen met gevaarlijke stoffen (druppellekkages) extra onder de aandacht gebracht bij de afzenders, vullers, vervoerders en ontvangers van reservoirwagons met gevaarlijke stoffen. Ook monitort de ILT elke reservoirwagen waarbij een druppellekkage is geconstateerd tot en met de feitelijke reparatie. De ILT maakt proces verbaal op tegen de afzender, de vuller, de vervoerder of de ontvanger als het incident niet door hen zelf aan de ILT wordt gemeld. ProRail is bezig met een landelijk convenant vitale sector spoor om tussen veiligheidsregio's en ProRail afspraken te actualiseren. ProRail ziet ruimte voor verbetering in het oefenbeleid, trainen en opleiden gericht op incidenten in treinverkeer inclusief snel herstel van de treindienst en is hierover in overleg met de veiligheidsregio's.

Recent is in internationaal verband afgesproken dat de vuller en lossers van tankwagons concrete procedures moeten vaststellen om de lekdichtheid van tankwagons te verzekeren voor en na vullen en lossen. De chemische industrie heeft meegeholpen bij het opstellen van checklists. De aanscherping van de (inter)nationale voorschriften betreffende de plichten van vuller en lossers worden in 2013 geëffectueerd.

Vraag 7

Ziet u aanleiding om de preventieve controle op de naleving van veiligheidsvoorschriften bij vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor aan te scherpen? Wilt u uw antwoord motiveren?

Antwoord 7

De ILT voert momenteel een thema-actie uit specifiek gericht op het voorkomen van druppellekkages. Bij deze thema-actie worden bij afzenders, vullers en ontvangers van reservoirwagens met gevaarlijke stoffen inspecties van de laad- en losprocedures uitgevoerd. De ILT treedt handhavend op als deze procedures niet voldoen.