

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

### 2921

Vragen van de leden **Van Helvert** (CDA) en **Smaling** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *gevaarlijke stoffen op het spoor* (ingezonden 2 juni 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 22 juni 2016).

#### Vraag 1

Bent u bekend met de berichten «Veel meer gevaarlijke stoffen op het spoor dan toegestaan» en «Registratie spoorvervoer gevaarlijke stoffen ondermaats»?<sup>1 2</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Waarom zijn de rapporten die bij uw brief d.d. 26 mei 2016<sup>3</sup> gevoegd waren en waaruit blijkt dat de risicoplafonds uit de Wet basisnet zullen worden overschreden niet eerder aan de Kamer gezonden? Sinds wanneer zijn deze rapporten bij u bekend?

#### Antwoord 2

In mijn brief van 31 maart<sup>4</sup> jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd dat voor de omleidingsroutes die worden gebruikt als gevolg van de aanleg van het Derde Spoor in Duitsland, per kwartaal over de vervoerscijfers zal worden gecommuniceerd. De twee kwartaalrapportages (i.c. Q3 2014 t/m Q2 2015, resp. Q4 2014 t/m Q3 2015) zijn op 15 april 2016 door een extern onderzoeksbureau opgeleverd. De periode vanaf half april is benut voor het formuleren van een beleidsreactie op de beide kwartaalrapportages, het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) over het treinongeval in Tilburg en de inspectieresultaten over de registratie van gevaarlijke stoffen. Tevens heeft afstemming plaatsgevonden met de spoorsector en de ILT om afspraken te maken over het vervolgproces, waarvan ik in mijn brief melding heb gemaakt.

<sup>1</sup> <http://nos.nl/artikel/2107424-veel-meer-gevaarlijke-stoffen-op-het-spoor-dan-toegestaan.html>

<sup>2</sup> <http://nos.nl/artikel/2107355-registratie-spoorvervoer-gevaarlijke-stoffen-ondermaats.html>

<sup>3</sup> Kamerstuk 30 373, nr. 60.

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 659.

#### Vraag 3 t/m 5

Is het waar dat in Tilburg per jaar 3.650 wagons met LPG mogen passeren terwijl er in 2015 in negen maanden ruim 6.300 langs kwamen?

Is het waar dat voor Eindhoven de norm 2.150 wagons is terwijl er meer dan 8.000 wagons met LPG passeerden?

Is het waar dat op het traject Amersfoort-Apeldoorn maximaal tien wagons brandbaar gas vervoerd mogen worden per jaar, terwijl er in negen maanden 1.900 wagons met LPG passeerden?

#### Antwoord 3 t/m 5

De door u genoemde aantallen ketelwagens herken ik. Deze aantallen kunnen in het kader van Basisnet echter niet gezien worden als norm. Zie voor een nadere toelichting op de vraag in hoeverre er in het kader van Basisnet stoffen vervoerd mogen worden, de toelichting onder «Uitvoering van de Wet basisnet» zoals opgenomen in de aanbiedingsbrief.

#### Vraag 6

U geeft aan dat de overschrijdingen worden veroorzaakt door de werkzaamheden in Duitsland aan het derde spoor waardoor omleidingsroutes in Nederland plaatsvinden, hoe lang duren deze werkzaamheden nog? Bent u bereid daarover met uw Duitse collega in gesprek te gaan? Vindt u het ook niet zeer ernstig dat door Duitse werkzaamheden het risico op het Nederlandse spoor zeer verhoogd wordt?

#### Antwoord 6

De verwachting is dat de werkzaamheden samenhangend met de bouw van het Derde Spoor duren tot 2023; zie hierover ook mijn brief van 31 maart 2016<sup>5</sup>.

Uit de analyse van het gerealiseerde goederenverkeer met gevaarlijke stoffen zal moeten blijken in hoeverre de werkzaamheden aan het Derde Spoor de oorzaak zijn van de overschrijdingen. Deze analyse wordt naar verwachting begin juli opgeleverd. Ik zal uw Kamer hierover informeren. Indien hieruit blijkt dat de werkzaamheden een belangrijke factor zijn, dan ben ik bereid om met mijn Duitse ambtgenoot te spreken over optimalisatie van het gebruik van onze wederzijdse spoornetten.

#### Vraag 7

Kunt u nader verklaren hoe het komt dat de Inspectieresultaten laten zien dat de wettelijke plicht voor vervoerders om gevaarlijke stoffen te registreren onvoldoende wordt nageleefd?

#### Antwoord 7

Hieraan liggen verschillende factoren ten grondslag, die terug te leiden zijn naar de vervoerders, ProRail of de technische functionaliteit van het WLIS<sup>6</sup>-systeem. In het kader van de WLIS-stuurgroep worden alle mogelijke oorzaken geanalyseerd en van mitigerende maatregelen voorzien. In mijn brief van 26 mei jl. heb ik u meegedeeld welke maatregelen ik, samen met de sector, heb genomen om te komen tot een betere registratie en naleving. Onderdeel daarvan is uitbreiding van de handhavingsactiviteiten door de ILT.

#### Vraag 8

Sinds wanneer en bij wie is die slechte naleving bekend?

#### Antwoord 8

De actuele cijfers over 2015 zijn op 26 april 2016 door de ILT gerapporteerd en vervolgens opgenomen in mijn brief van 26 mei jl.

#### Vraag 9

Kan de Kamer een kwantitatieve en openbare lijst krijgen van de overtreders?

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 659

<sup>6</sup> WLIS: wagonlading informatiesysteem

#### Antwoord 9

Tegen de overtreders van de wettelijke verplichting tot registratie van gevaarlijke stoffen loopt een strafrechtelijke vervolging waarbij dergelijke openbaarmaking niet tot de mogelijkheden behoort.

#### Vraag 10

Wat is de rol en wettelijke plicht van ProRail in het kader van een correcte registratie van vervoer van gevaarlijke stoffen?

#### Antwoord 10

ProRail moet op grond van internationale regelgeving in geval van een calamiteit snel gegevens kunnen verstrekken aan overheidshulpdiensten over de samenstelling van een trein en de gevaarlijke goederen die daarmee worden vervoerd. ProRail is beheerder van het registratiesysteem voor gevaarlijke stoffen (WLIS). Dit registratiesysteem is geen wettelijke verplichting. De plicht beperkt zich tot het beschikbaar hebben van informatie, maar heeft niet betrekking op de wijze waarop deze voorhanden is. Op ProRail rust een resultaatsverplichting om informatie snel en te allen tijde te kunnen verstrekken aan de instanties voor de hulpverlening en de veiligheid, maar de verplichting om juiste en volledige informatie te verstrekken betreft een daarmee samenhangende inspanningsverplichting. ProRail dient, voor zover dat binnen haar mogelijkheden ligt, na te gaan of de verstrekte informatie juist en volledig kan zijn. Dit gebeurt onder andere door steekproefsgewijze controles. Voor het verstrekken van correcte informatie aan ProRail zijn de spoorwegondernemingen verantwoordelijk.

#### Vraag 11

Hebben hulpdiensten aangedrongen op goede registratie om hun werkzaamheden in geval van calamiteiten op spooreplacements zo veilig mogelijk kunnen verrichten?

#### Antwoord 11

Ja. Brandweer Nederland maakt onderdeel uit van de stuurgroep WLIS en daar hebben zij gewezen op de noodzaak van een goede registratie, omdat deze informatie voor hulpdiensten essentieel is.

#### Vraag 12

Op basis van welke criteria wilt u vervoerders die de regels overtreden zwaarder sanctioneren en op basis van welke criteria wordt de toegang tot het spoor ontzegd?

#### Antwoord 12

Er geldt een wettelijke verplichting om gevaarlijke stoffen te registreren. Bij overtreding vindt handhaving plaats door de ILT. Het optreden van de ILT bestaat uit strafrechtelijk en bestuursrechtelijk optreden. Bij strafrechtelijk optreden worden de boete en het vervolg bepaald door het Openbaar Ministerie. Bij het bestuursrechtelijk handhaven zal de ILT bij het opleggen van een Last onder Dwangsom de hoogte van de dwangsom relateren aan het vergrijp en het economisch gewin in relatie tot de gemaakte overtreding(en).

Daarnaast rust op ProRail een inspanningsverplichting om, voor zover dat binnen haar mogelijkheden ligt, na te gaan of de verstrekte informatie juist en volledig kan zijn (zie ook het antwoord op vraag 10). Voor zover ProRail van spoorwegondernemingen afhankelijk is voor het naleven van de op haar rustende inspanningsverplichting, kan ProRail op grond van de toegangsovereenkomst spoorwegondernemingen een aanwijzing geven. Hieraan zijn overeengekomen boetebepalingen gekoppeld, met de verregaande mogelijkheid om de toegangsovereenkomst op te schorten of te ontbinden. Het betreffen afspraken tussen ProRail en spoorwegondernemingen waar binnen proportionaliteit, redelijkheid en billijkheid een beroep op gedaan kan worden door die partijen.

#### Vraag 13

Op welke feiten baseert u uw stelling dat «er geen onverantwoorde situatie is ontstaan»?

#### Antwoord 13

Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is één van de veiligste manieren van transport. De huidige situatie is verantwoord, omdat voor alle woningen langs de omleidingsroutes geldt dat deze op veilige afstand van het spoor liggen.

Aan weerszijden van het spoor zijn risicocontouren bepaald. In de contour die voor omwonenden relevant is mogen geen huizen staan. Met de huidige overschrijdingen ligt deze contour weliswaar verder van het spoor dan is afgesproken in Basisnet, maar bevinden zich daarbinnen geen woningen. Overal langs de omleidingsroutes staan huizen dus op een zodanige afstand van het spoor, dat het risico voor de bewoners binnen de hiervoor in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm blijft.

Daarnaast worden er eisen gesteld aan de infrastructuur en het materieel om de veiligheid te borgen. Elk vervoer vindt plaats binnen het strikte kader van het RID en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Dit kader moet uiteraard wel worden nageleefd en daar zie ik dan ook streng op toe. De in mijn brief genoemde ontwikkelingen vragen om actie. Daarom heb ik maatregelen aangekondigd om de prestaties te verbeteren.

#### Vraag 14

Wanneer kunt u inzicht geven in de vraag waarom de risicoplafonds worden overschreden? Is het acceptabel dat vooruitlopend daarop nu reeds overschrijdingen voorkomen?

#### Antwoord 14

Op dit moment wordt een analyse uitgevoerd naar de oorzaken van de overschrijdingen van de risicoplafonds op de omleidingsroutes die worden gebruikt als gevolg van de aanleg van het Derde Spoor in Duitsland. Ik verwacht de uitkomsten van deze analyse begin juli. Vervolgens zal ik uw Kamer hierover informeren en daarbij tevens ingaan op mogelijke oplossingsrichtingen om de overschrijdingen weg te nemen. De systematiek van Basisnet brengt met zich mee dat alleen achteraf kan worden vastgesteld of het vervoer dat gedurende een jaar heeft plaatsgevonden binnen de risicocontour is gebleven.

#### Vraag 15

Hoe vaak en wanneer hebben de gemeenten Breda en Tilburg u om actie gevraagd op deze problematiek?

#### Antwoord 15

De gemeente Tilburg heeft mij op 28 april 2016 een brief gestuurd met daarin een aantal concrete vragen over spoorveiligheid. Deze brief heb ik tegelijk met mijn brief aan uw Kamer van 26 mei beantwoord. Op 6 juni jl. heb ik met onder andere de burgemeesters van beide gemeenten een overleg gevoerd over deze problematiek.

#### Vraag 16

Kunt u toezeggen deze vragen vóór de derde termijn van het Algemeen overleg spoor te beantwoorden?

#### Antwoord 16

Ja