

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

218

Vragen van het lid **Van Veldhoven** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Meer treinen met giftige stoffen dan toegestaan»* (ingezonden 30 augustus 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 oktober 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 3542.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Meer treinen met giftige stoffen dan toegestaan»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u de aantallen en conclusies uit de brief van de gemeente Utrecht bevestigen waarvan de hoofdconclusie is dat er fors meer treinen met gevaarlijke stoffen (vooral met brandbaar gas) door de stad rijden dan is toegestaan? Kunt u op ieder afzonderlijk element van de brief ingaan?

Antwoord 2

De aantallen wagens met brandbare gassen die in de brief van de gemeente Utrecht worden genoemd, kloppen. Mede door deze aantallen zijn in Utrecht in 2015 risicoplafonds uit de wet Basisnet overschreden. Uit de analyse van ProRail² is gebleken dat deze overschrijdingen voor een fors deel zijn veroorzaakt door een trein die enkele keren per week brandbaar gas vervoerde tussen Geleen en Tsjechië via de Bentheimroute. In totaal ging het in 2015 om 1450 wagons. Sinds december 2015 rijdt deze trein niet meer structureel via de Bentheimroute. De herrotering leidt tot een forse afname van het gasvervoer door steden als Utrecht, Amersfoort en Apeldoorn. In mijn brief van 3 oktober jl.³ heb ik uw Kamer geïnformeerd over mijn aanpak om de overschrijdingen van de risicoplafonds weg te nemen en de maatregelen om de monitoring en informatievoorziening te verbeteren. Deze aanpak

¹ BNR, «Meer treinen met giftige stoffen dan toegestaan», 26 augustus 2016 (<http://www.bnr.nl/nieuws/politiek/10309854/meer-treinen-met-giftige-stoffen-dan-toegestaan>)

² Kamerstuk 30 373, nr.62

³ Kamerstuk 30 373, nr.63

heb ik toegelicht in het bestuurlijk overleg van 3 oktober 2016 waarvoor de gemeente Utrecht ook was uitgenodigd.

Vraag 3

Zijn de hierboven genoemde aantallen wel of niet wettelijk toegestaan? Zo ja, kunt u in detail aangeven of u van mening bent dat de totale risico's die met deze transporten gepaard gaan verantwoord zijn en of deze zich op een zo laag mogelijk niveau bevinden? Kunt u daarbij ingaan op de onderzoeken die worden genoemd door de gemeente Utrecht die zouden bewijzen dat de risico's op sommige plekken in de stad onacceptabel groot zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Er zijn geen wettelijke grenzen voor de aantallen wagens met gevaarlijke stoffen. Evenmin stelt Basisnet een verbod voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen. Er worden grenzen gesteld aan de risico's. Of die zijn overschreden, wordt aan de hand van risicoberekeningen bepaald, waarbij naast de vervoersaantallen ook de spoor situatie ter plaatse (onder andere de breedte en samenstelling van het spoor) een rol speelt. Omdat de risicoplaafonds zijn overschreden heb ik een maatregelenpakket vastgesteld, waarover ik uw Kamer op 3 oktober 2016 heb geïnformeerd.

Ik wil benadrukken dat het vervoer van gevaarlijke stoffen op een verantwoorde wijze plaatsvindt vanwege de strenge eisen die gelden voor dit vervoer als gevolg van internationale regelgeving. Andere landen volstaan met deze regelgeving en stellen geen aanvullende grenzen aan de risico's van het vervoer.

De gemeente Utrecht heeft risicoberekeningen laten uitvoeren en ik begrijp dat daaruit blijkt dat het groepsrisico weliswaar is toegenomen als gevolg van het grotere aantal gaswagens, maar dat het groepsrisico niet boven de oriënterende waarde uitkomt. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico is een ijkpunt voor de maatschappelijk geaccepteerde kans per jaar per kilometer transportroute dat tien of meer personen in het invloedsgebied van een transportroute overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval op die transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Vraag 4

Indien de hierboven genoemde getallen niet wettelijk zijn toegestaan, hoe verklaart u dan dat er meer treinen rijden dan wettelijk is toegestaan? Is dit volgens u het bewijs dat de nieuwe wet- en regelgeving niet toereikend is? Zo nee, wat is dan de oorzaak van deze overschrijding en wat zijn hiervan de consequenties voor de betrokkenen?

Antwoord 4

Zie mijn antwoord op de vragen 2 en 3.

Vraag 5

Bent u bereid zo snel mogelijk de gemeente Utrecht inzicht te geven in het aantal gespecialiseerde transporten gedurende het eerste halfjaar van 2016, zoals de gemeente in haar brief vraagt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ja. Zoals aangekondigd in mijn brief van 3 oktober 2016 zal ik vanaf heden de vervoerscijfers, zodra deze door ProRail beschikbaar zijn gesteld, publiceren op de website van Kenniscentrum Infomil. Dat gebeurt per kwartaal. Op die website staan alle cijfers vanaf het jaar 2003. Bij de publicatie zal er op worden gewezen dat op basis van deze «kale» realisatiecijfers nog geen conclusies kunnen worden getrokken over mogelijke overschrijdingen van de risicoplaafonds. Daarvoor zijn, zoals gezegd, risicoberekeningen met gegevens over een geheel jaar nodig.

Op maandag 10 oktober 2016 zijn de cijfers over het eerste half jaar van 2016 toegevoegd.

Vraag 6

Gaat u een betere regie voeren op de sturing van de capaciteitsverdeling op het spoor en de monitoring van het vervoer van gevaarlijke stoffen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat u dit doen en op welke termijn?

Antwoord 6

ProRail zal, binnen haar mogelijkheden, eventuele afwijkende vervoersstromen op de omleidingsroutes signaleren. In overleg met de sector kan vervolgens proactief worden gehandeld om potentiële overschrijdingen gezamenlijk te voorkomen. Daarnaast wordt, zoals aangekondigd in mijn brief van 3 oktober 2016, uitbreiding van het instrumentarium om ProRail meer vooraf te kunnen laten sturen, onderzocht.

Vraag 7

Heeft u geïnvesteerd in tijdelijke maatregelen omtrent vervoer van gevaarlijk stoffen door dichtbevolkt gebied (steden) in Nederland en voert u deze inmiddels uit? Zo ja, welke maatregelen zijn dit en vanaf wanneer zijn deze van kracht? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Met mijn brief van 3 oktober 2016 heb ik uw Kamer geïnformeerd over het maatregelenpakket voor de korte en middellange termijn.

Vraag 8

Bent u bereid om ook op andere trajecten waar er vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor plaatsvindt te onderzoeken hoeveel treinen er sinds de inwerkingtreding van de nieuwe wet- en regelgeving inmiddels door dichtbevolkte gebieden zijn gepasseerd, zoals in veel Brabantse steden? Zo nee, deelt u niet de mening dat de bevolking in deze gebieden er recht op weet om te weten wat er door hun stad komt rijden?

Antwoord 8

Ik ben bereid en heb actie ondernomen om een beeld te geven van het vervoer op alle trajecten waar in Nederland met gevaarlijke stoffen wordt gereden. Deze gegevens zijn te vinden op de hiervoor ingerichte website www.infomil.nl.

Vraag 9

Bent u voorstander van een zogenaamde zwarte lijst voor vervoerders die niet eerlijk opgeven hoeveel en welke stoffen ze vervoeren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer komt deze lijst er en bent u voornemens ook sancties te treffen tegen vervoerders die op deze zwarte lijst komen te staan?

Antwoord 9

Ik ben voor transparantie, maar niet voor het enkel publiceren van een zwarte lijst van vervoerders. De ILT heeft de ambitie om de inspectieresultaten van al haar werkzaamheden openbaar te maken. Dat geldt ook voor de resultaten van de inspecties op het terrein van de registratie van gevaarlijke stoffen. Dit proces wordt de komende jaren ingericht en moet zorgvuldig worden uitgewerkt. Het adagium is »openbaar, tenzij«. Als er geen overwegingen zijn om informatie niet beschikbaar te stellen dan wordt de informatie gepubliceerd. Met mijn brief van 26 mei 2016⁴ heb ik uw Kamer geïnformeerd dat uit inspecties van de ILT bleek dat de wettelijke plicht om gevaarlijke stoffen te registreren op emplacementen (en dus niet van rijdende treinen, zie hiervoor mijn antwoord op vraag 11) onvoldoende wordt nageleefd. Deze situatie is onacceptabel. Om de betrouwbaarheid van het registratiesysteem te verbeteren heeft de ILT haar handhavingsactiviteiten geïntensiveerd en zijn met de sector verbetermaatregelen overeengekomen. De ILT zal mij eind 2016 opnieuw rapporteren over de resultaten betreffende het toezicht op de informatie over gevaarlijke stoffen van zowel rijdende treinen als losse wagens op emplacementen. Ik informeer uw Kamer over de uitkomsten ervan.

Vraag 10

Kunt u ingaan op de vraag of de verantwoordelijke inspectie ten aanzien van deze materie wel adequaat te werk gaat?

⁴ Kamerstuk 30 373, nr. 60

Antwoord 10

Ik heb geen enkele aanleiding om te twijfelen aan de handhaving van de registratieplicht voor gevaarlijke stoffen door de ILT.

Vraag 11

Kunt u garanderen dat er te allen tijde bij de overheid bekend is wat de inhoud is van transporten met gevaarlijke stoffen, zodat bij een calamiteit het altijd duidelijk is waar we mee te maken hebben en welke maatregelen er getroffen moeten worden? Zo nee, waarom niet? Wat moet er volgens u gebeuren om dit gewenste niveau wél te bereiken en op welke termijn gaat u hier actie op ondernemen?

Antwoord 11

Op grond van het RID⁵ is er een wettelijke plicht tot het geven van informatie over gevaarlijke stoffen op het spoor. 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. De ILT handhaaft de naleving hiervan. Zoals aan uw Kamer gemeld in de beantwoording van vragen van het lid Van Helvert⁶ bleek uit een steekproef van ProRail dat in circa 95% van de gevallen de registratie van gevaarlijke stoffen in rijdende treinen accuraat is. Deze registratie gebeurt met behulp van het Online registratiesysteem Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS). Dit is een systeem dat het registreren van wagenlijsten van rijdende treinen op de vrije baan ondersteunt. ProRail beheert het OVGS-systeem en kan de informatie binnen 15 minuten leveren aan hulpdiensten. Het is de verantwoordelijkheid van de vervoerder om de wagenlijsten tijdig en correct bij ProRail aan te leveren. In overleg met vervoerders heeft ProRail maatregelen genomen ter verbetering van het gebruik van het OVGS. Zoals ook gemeld in mijn antwoord op vraag 9 zal de ILT eind dit jaar opnieuw rapporteren over de naleving van de wettelijke verplichtingen.

⁵ RID: Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.

⁶ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 3442