

Vergaderjaar 2016–2017

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 65

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 februari 2017

Hierbij informeer ik uw Kamer over resultaten van inspecties door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) naar de naleving van de registratieplicht voor gevaarlijke stoffen. De ILT heeft inspecties uitgevoerd naar de registratie voor doorgaande treinen¹ en naar stilstaande treinen op emplacementen. Deze inspecties zijn een vervolg op eerdere inspectieresultaten die ik in mei 2016 met uw Kamer gedeeld heb². Tevens ga ik in deze brief in op de uitkomsten van het bestuurlijk overleg van 8 februari jl. met decentrale overheden en hulpdiensten over het uniformeren van de brandveiligheidsvoorzieningen op alle emplacementen. Om hier aanvullende veiligheidsmaatregelen te kunnen nemen heb ik, zoals ik in de Beleidsimpuls Railveiligheid³ heb genoteerd, € 40 mln. gereserveerd.

Inspectieresultaten over 2016

Op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en Europese regels in het RID⁴ is er een wettelijke verplichting voor afzender, vervoerder en infrastructuurbeheerder tot het geven van informatie over gevaarlijke stoffen op het spoor. De spoorsector gebruikt hiervoor op emplacementen het systeem WLIS en op doorgaand spoor het systeem OVG⁵. De ILT handhaaft de naleving van de registratieplicht voor gevaarlijke stoffen en heeft, mede naar aanleiding van eerder geconstateerde tekortkomingen, in 2016 het aantal inspecties verhoogd ten opzichte van 2015. De ILT constateert dat:

¹ Zoals toegezegd in beantwoording van vragen van het lid Van Helvert, Aanhangel Handelingen II 2015/16, nr. 3442.

² Kamerstuk 30 373, nr. 60.

³ Kamerstuk 29 893, nr. 204, d.d. 21 juni 2016.

⁴ RID: Reglement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.

⁵ WLIS: Wagen Lading InformatieSysteem en OVG: Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

- bij **doorgaande treinen** met gevaarlijke stoffen in 2016 de lading overeenkomt met de wagenlijsten in het systeem. Er zijn geen afwijkingen geconstateerd. Dat betekent dat van iedere goederentrein met gevaarlijke stoffen op het doorgaande spoor met één druk op de knop bekend is wat waar rijdt. Dit is van groot belang voor de incidentbestrijding op het spoor. Verschillende gemeenten hebben hier het afgelopen jaar ook aandacht voor gevraagd. Ik stel vast dat de bevindingen van de ILT op dit punt dus geruststellend zijn.
- op **emplacementen** 75% van de wagens met gevaarlijke stoffen correct geregistreerd is. In 2015 was dit bij 60% van de wagens het geval. Hoewel sprake is van een verbetering zijn de prestaties onvoldoende. Dit is teleurstellend. Er is immers een wettelijke verplichting om 100% correct te registreren. Ik heb de sector in 2016 uitdrukkelijk gemaand om deze wettelijke plicht na te komen in het belang van de veiligheid. Daarom wordt het aantal inspecties door de ILT opnieuw uitgebreid en worden boetes en lasten onder dwangsom verder verhoogd. Stelselmatig niet-presterende vervoerders zal de toegang tot het spoor worden ontzegd. Dit is hard maar noodzakelijk. Daarnaast wil ik verdergaande automatisering van de registratie in WLIS verplicht stellen (op basis van bijvoorbeeld GPS en RFD-tags). Dit verkleint de kans op fouten door menselijk handelen aanzienlijk.

Maatregelen ter verbetering van de registratie op emplacementen

Op 26 mei 2016 heb ik de inspectieresultaten uit 2015 met uw Kamer gedeeld en verbetermaatregelen aangekondigd. Het betrof de uitbreiding en aanscherping van de handhaving door zowel de ILT als door ProRail. Daarnaast is door de stuurgroep WLIS onder voorzitterschap van ProRail een gezamenlijk verbeterprogramma opgesteld. In deze stuurgroep zijn alle betrokken partijen (vervoerders, Brandweer NL, ProRail en IenM) vertegenwoordigd vanuit de overtuiging dat samenwerking van cruciaal belang is om het informatiesysteem met en voor de hele keten te laten werken. Over de resultaten van het verbeterprogramma is met bijgevoegde brief van de stuurgroepvoorzitter gerapporteerd⁶. Helaas moet ik met de stuurgroepvoorzitter constateren dat deze aanpak (nog) niet heeft geleid tot de beoogde prestatieverbetering op emplacementen. Er is dus meer nodig, zowel in de ketensamenwerking als in de handhaving, ten opzichte van de acties uit mei 2016. Ik kom tot de volgende conclusies:

- Het aantal inspecties wordt uitgebreid en er wordt stapsgewijs zwaarder opgetreden. De boetes en lasten onder dwangsom worden verhoogd. Op het moment dat vervoerders aantoonbaar en structureel niet voldoen aan de wettelijke normen, wordt dit openbaar vermeld. De directie van ProRail start, zoals aangekondigd in bijgevoegde brief, tegelijkertijd een traject om op grond van de toegangsovereenkomst de vereiste prestaties af te dwingen. Goederenvervoerders die niet participeren in het sectorbrede verbeterprogramma en ondermaats blijven presteren wordt de toegang tot het spoor ontzegd.
- De belangrijkste foutoorzaak in de registratie is menselijk handelen. Daarom pleit de stuurgroep, waaronder Brandweer Nederland voor een verdere digitalisering van het systeem waarbij WLIS wordt gevuld op basis van bijvoorbeeld GPS-informatie. Ik steun deze lijn en ga een stap verder door het gebruik van een geautomatiseerd systeem (bijv. GPS of RFD-tags) verplicht te stellen voor alle vervoerders in Nederland. Bij voorkeur via de toegangsovereenkomst van ProRail met de vervoerders. Eind van dit kwartaal is duidelijk of dit mogelijk is. Zo niet, dan zal ik overgaan tot aanvullende regelgeving binnen de mogelijkheden van het internationale stelsel (RID).

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

- Voortzetten van de huidige gezamenlijk aanpak is nodig. Hoewel de prestaties nog fors verbeterd moeten worden onderschrijft iedereen het belang van een gezamenlijke aanpak. Brandweer Nederland pleit hier in bijgevoegde brief⁷ ook nadrukkelijk voor. Dit positieve signaal is voor mij zwaarwegend. Alle inspanningen zijn er immers op gericht om juist de hulpdiensten in geval van een incident op een emplacement van de juiste informatie te voorzien. De brief laat zien dat de WLIS-informatie benut wordt om het aanvalsplan van de brandweer te verrijken. Het is dus niet zo dat een veilige en efficiënte incidentbestrijding hier volledig van afhankelijk is. Wel stelt Brandweer Nederland terecht dat de betrouwbaarheid van de informatie beter moet. Dat is dan ook de reden dat voornoemde maatregelen worden genomen.

Veiligheidsimpuls op emplacementen

In de Beleidsimpuls Railveiligheid heb ik uw Kamer geïnformeerd over het landelijk emplacementenproject. Onder regie van mijn ministerie wordt samen met gemeenten, omgevingsdiensten, veiligheidsregio's, Brandweer Nederland, vervoerders, brancheorganisaties, het Ministerie van VenJ en ProRail gewerkt aan uniforme, robuuste en kosteneffectieve afspraken over de eisen die op emplacementen worden gesteld aan veiligheid en geluid. De spooremplacementen worden daarbij ingedeeld in categorieën. Per categorie is bepaald welke veiligheidsmaatregelen daarbij passen. Daarbij is gekeken naar de bevolkingsdichtheid in de omgeving, het soort vervoer dat er plaatsvindt en de ongevalsscenario's die er kunnen plaatsvinden. Op 8 februari jl. is er in een bestuurlijk overleg op hoofdlijnen overeenstemming bereikt over de voorzieningen per type emplacement. In specifieke situaties (op Kijfhoek) blijft maatwerk mogelijk. Een belangrijk resultaat, omdat hiermee een grote stap wordt gezet naar een eenduidige uitrusting van emplacementen in Nederland wat van belang is voor preventie en incidentbestrijding. Voor emplacementen waar aanvullende maatregelen moeten worden getroffen heb ik € 40 mln. gereserveerd in het Infrastructuurfonds. Met deze aanpak is verzekerd dat het veiligheidsvoorzieningenniveau op emplacementen in Nederland naar een met behulp van experts ontwikkelde standaard wordt getild.

Tot slot

Vandaag heb ik in Dordrecht de aftrap gegeven van het bestuurlijk platform voor externe veiligheid op en langs het spoor. Deze overlegtafel staat onder voorzitterschap van de heer Van Belzen (burgemeester van Barendrecht) en hieraan nemen decentrale bestuurders, verladers, vervoerders en ProRail deel. Zoals aangekondigd in mijn brief van 3 oktober⁸ is het doel hiervan de informatievoorziening over de veiligheid op en rond het spoor structureel te verbeteren. Bovenstaande informatie is daar dan ook met de aanwezigen gedeeld.

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

⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁸ Kamerstuk 30 373 nr.63