

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

2589

Vragen van de leden **Hoogland** en **Tanamal** (beiden PvdA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «fouten bij chloortransport Amersfoort»* (ingezonden 31 mei 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 juni 2013)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht: Fouten bij chloortransport Amersfoort?¹

Antwoord 1

Ja, dit is mij bekend.

Vraag 2

Is er door afwijking van het draaiboek op enig moment sprake geweest van een verhoogd risico?

Antwoord 2

De door ILT geconstateerde afwijkingen van het draaiboek betreffen het niet doormelden van een afwijking van de dienstregeling aan de meldkamer van de Nationale Politie en het langer dan toegestaan stilstaan van een trein op het emplacement. De verplichting om een afwijking van de dienstregeling te melden is opgenomen in de «Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen». Het verbod op stilstaan van een trein op het emplacement is opgenomen in de milieuvergunning van het spoorwegemplacement. Of er sprake is geweest van een verhoogd risico kan pas worden geconcludeerd op basis van het strafrechtelijk onderzoek, dat nog loopt.

Vraag 3

Wat is de rol van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) bij incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen? Kunt u daarbij ook de rol van de ILT toelichten bij dit transport?

¹ <http://www.rtvutrecht.nl/nieuws/1008030/fouten-bij-chloortransport-amersfoort.html>

Antwoord 3

De ILT heeft bij incidenteel vervoer geen andere rol dan bij het reguliere vervoer van gevaarlijke stoffen. De rol van de ILT bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is om te controleren of de geldende wet en regelgeving volledig wordt nageleefd en daar waar nodig de naleving te bevorderen en/of te interveniëren. Dit houdt onder andere in dat er bij vertrek wordt gecontroleerd op de juistheid en compleetheid van de bij de vervoerder aanwezige papieren met betrekking tot de te transporteren gevaarlijke stoffen, een juiste samenstelling/volgorde van de wagons en het duidelijk en correct aanwezig zijn van de uiterlijke kenmerken op de wagons. Indien er onderweg sprake is van wijzigingen daarin wordt wederom gecontroleerd en er wordt gecontroleerd of er afwijkingen zijn van de dienstregeling.

Vraag 4

Klopt het dat de ILT bij incidentele chloortransporten strikt handhaaft door middel van 100% controle?

Antwoord 4

Ja, dit klopt. Bij incidentele chloortransporten is er sprake van 100% controle wat inhoudt dat alle chloortransporten op de geldende en van toepassing zijnde regelgeving worden gecontroleerd.

Vraag 5

Wat is de betekenis van een 100% controle?

Antwoord 5

Een 100% controle houdt in dat er niet steekproefsgewijs, zoals bij de reguliere transporten, maar bij elk individueel transport wordt gecontroleerd. Er zijn voor vertrek, onderweg en bij het opnieuw «kopmaken» van de treinen op de Kijfhoek inspecties uitgevoerd.

Vraag 6

Welke vervoerder heeft het transport uitgevoerd?

Antwoord 6

Het gaat om door DB Schenker uitgevoerde chloortransporten van Duitsland naar Nederland.

Vraag 7

Bent u bereid te onderzoeken in hoeverre de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen in de praktijk ruimte voor interpretatie laat met betrekking tot de handelingen van de verschillende verantwoordelijke partijen?

Antwoord 7

De Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen biedt mijns inziens geen ruimte voor interpretatie met betrekking tot handelingen van de verschillende verantwoordelijke partijen. Mocht uit het strafrechtelijk onderzoek onder verantwoordelijkheid van het OM naar voren komen dat er sprake is van onduidelijkheden ben ik bereid deze verder te onderzoeken.

Vraag 8

Deelt u de wens van de PvdA-fractie om zo veel mogelijk goederenvervoer, en vervoer van gevaarlijke stoffen in het bijzonder, via de Betuweroute af te wikkelen?

Antwoord 8

Ja. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor zal daarom de spoorlijn Elst-Oldenzaal geschikt gemaakt worden voor extra goederentreinen; daardoor kan goederenvervoer vanuit Kijfhoek en de Rotterdamse haven via de Betuweroute naar Elst en vervolgens via de bestaande spoorlijn Elst-Oldenzaal naar bestemmingen in Noord- en Oost-Duitsland, Scandinavië en Polen rijden als alternatief voor de huidige route via Gouda, Amsterdam en Amersfoort. Ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft de Betuweroute in het algemeen de voorkeur. Er zijn echter bestemmingen die niet of alleen met

een omweg via de Betuweroute bereikbaar zijn (zoals onder andere het chemiecluster Chemelot in Limburg en bestemmingen in België). Gebruik van andere routes dan de Betuweroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zal dus nodig blijven. In het kader van het Basisnet Vervoer Gevaarlijke stoffen worden risicoplafonds vastgesteld die van toepassing zijn zodra de wet in werking treedt. Het wetsontwerp Basisnet, dat in juni 2012 door de Tweede Kamer is aanvaard, ligt nu ter behandeling in de Eerste Kamer. Deze risicoplafonds zijn zodanig vorm gegeven dat vervoerders van gevaarlijke stoffen ook daadwerkelijk waar mogelijk route via de Betuweroute zullen kiezen omdat op de overige routes (het gemengde spoorwegnet) de risicoplafonds krap bemeten zijn.

Vraag 9

Bent u bereid het afrondende onderzoek naar de gebeurtenissen aan de Kamer te zenden?

Antwoord 9

Er is geen sprake van een afrondend onderzoek. Naar aanleiding van de geconstateerde overtredingen loopt op dit moment een strafrechtelijk onderzoek door het Openbaar Ministerie. De resultaten van dergelijke strafrechtelijke onderzoeken worden niet openbaar gemaakt.