

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

### 3347

Vragen van de leden **Van der Werf** en **Haverkamp** (beiden CDA) aan de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de veiligheid van rangeerterreinen* (ingezonden 11 juli 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 augustus 2011).

#### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de resultaten van het onderzoek naar treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen van uw Inspectie Verkeer en Waterstaat, waaruit blijkt dat zich op tientallen emplacementen vaak situaties voordoen waarbij niet bekend is welke gevaarlijke stoffen zich waar op het spoor bevinden?

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Deelt u de mening dat dergelijke situaties risico's opleveren voor omwonenden, voor trein- en emplacementpersoneel en voor personeel van hulpdiensten? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 2

Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is over het algemeen veilig. Situaties waarbij niet bekend is welke gevaarlijke stoffen zich waar op het spoor bevinden leveren dan ook niet per definitie een gevaar op. Mocht zich echter een calamiteit voordoen, dan is het van groot belang dat trein- en emplacementpersoneel en personeel van hulpdiensten snel en adequaat worden geïnformeerd over de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Het onderzoek van de inspectie toont aan dat vervoerders en infrastructuurbeheerders dit niet in alle gevallen kunnen. Ik ben van mening dat vervoerders en infrastructuurbeheerders alles in het werk moeten stellen om correcte en volledige informatie snel te kunnen leveren.

#### Vraag 3

Kunt u aangeven waarom het niet verplicht is om bepaalde uiterlijke kenmerken zowel op wagons als langs het spoor aan te brengen, terwijl dit ervoor zou kunnen zorgen dat tijdens incidenten sneller duidelijk is welke (gevaarlijke) stoffen zich waar bevinden?

#### Antwoord 3

Uiterlijke kenmerking is verplicht op wagens met gevaarlijke stoffen. Deze bevindt zich op de zijkant van de (reservoir)wagen. Er bestaat geen verplichting voor kenmerking van de spoorbanen. De informatie over de positionering van de wagens is een verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerders.

#### Vraag 4

Welke voorzorgsmaatregelen dienen er genomen te worden om wagons met gevaarlijke stoffen te kunnen lokaliseren op een emplacement?

#### Antwoord 4

Zoals al aangegeven bij het antwoord op vraag 3 is dit een verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerders. Zie verder het antwoord op vraag 10.

#### Vraag 5

Op welke van de emplacementen waar tijdens het onderzoek gevaarlijke stoffen werden aangetroffen (Delfzijl, Kijfhoek, Rotterdam-Botlek, -Europoort, -Maasvlakten, -Pernis, -Waalhaven Zuid en -IJsselmonde, Sloehaven en Venlo), werden overtredingen geconstateerd?

#### Antwoord 5

De overtredingen zijn geconstateerd op de emplacementen Sloehaven I en II, Maasvlakte en Kijfhoek.

#### Vraag 6

Wat vindt u ervan dat elk van de vijf betrokken vervoerders van gevaarlijke stoffen gedurende dit onderzoek kennelijk zodanige overtredingen beging dat deze is bestraft?

#### Antwoord 6

Overtreding van de betreffende wet- en regelgeving kan tot potentieel gevaarlijke situaties leiden in geval van calamiteiten. Ik vind dan ook dat overtredingen moeten worden gesanctioneerd. Naast het opmaken van processen-verbaal heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat de betreffende vervoerders en infrastructuurbeheerders een voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke sanctie gestuurd.

#### Vraag 7

Wat zegt dit over de naleving van regelgeving in een sector die vanwege het werken met gevaarlijke stoffen als geen ander doordrongen zou moeten zijn van het belang van veiligheid en zorgvuldigheid?

#### Antwoord 7

Het vervoer over spoor in Nederland is veilig, ook in vergelijking met andere landen. Waar nodig is de sector bereid om de veiligheid te verbeteren. De naleving van regelgeving ligt in het algemeen op een aanvaardbaar niveau. De IVW heeft geconstateerd dat de naleving van de bepalingen over de informatie van treinen met gevaarlijke stoffen tekort schiet. Er is niet sprake van een acuut onveilige situatie maar zoals eerder aangegeven worden bestuurlijke sancties opgelegd en controleert IVW de door de sector toegezegde verbeteringen.

#### Vraag 8

Zijn er enkele notoir overtredende vervoerders die de sector als geheel schade berokkenen, zodat u van hen de vergunning zou kunnen intrekken om de rest van de sector zodoende te zuiveren? Zo nee, waaraan ligt het volgens u dan dat de gemiddelde prestaties zo onder de maat zijn?

#### Antwoord 8

Nee, er is geen sprake van enkele notoir overtredende vervoerders. De naleving van de wet- en regelgeving met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor ligt op een aanvaardbaar niveau. Het onderzoek van de inspectie, dat een steekproevend karakter had, toont aan dat vervoerders en infrastructuurbeheerders op het punt van informatievoorzie-

ning onvoldoende presteren. De inspectie intensiveert daarom haar handhaving hierop.

Vraag 9

Bent u bereid partijen in de sector ter verantwoording te roepen en afrekenbare verbetering van de naleving van veiligheidsvoorschriften te eisen?

Antwoord 9

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft de vervoerders en infrastructuurbeheerders waar overtredingen zijn geconstateerd een voornemen tot het opleggen van een bestuurlijke sanctie gestuurd.

Vraag 10

Welke rol dient de organisatie ProRail als spoorbeheerder in uw ogen te spelen? Heeft zij in uw ogen de zaken op orde? Zo ja, waar baseert u dat op? Zo nee, welke stappen gaat u zetten om de onvolkomenheden weg te (laten) werken?

Antwoord 10

ProRail speelt als spoorwegbeheerder een essentiële rol in het tijdig en juist verstrekken van informatie over de aanwezigheid van wagens met gevaarlijke stoffen op emplacementen. Naar aanleiding van de brand op Kijfhoek op 14 januari jl. heeft ProRail besloten om de regelgeving, procedures en afspraken met de goederenvervoerders omtrent informatievoorziening van gevaarlijke stoffen te onderzoeken om waar mogelijk verbetermaatregelen te nemen.

Met betrekking tot informatievoorziening van wagens met gevaarlijke stoffen op emplacementen is geconcludeerd dat ProRail geen afspraken met de goederenvervoerders in de Netverklaring had opgenomen over deze informatievoorziening. Er was weliswaar een proces ingericht, wat de laatste jaren niet tot problemen heeft geleid, maar dit was niet vastgelegd in een officiële procedure. ProRail is naar aanleiding van deze conclusie in overleg gegaan met de goederenvervoerders en KeyRail om hier gezamenlijk afspraken over te maken. KeyRail had in zijn Netverklaring al een procedure omtrent het leveren van informatie over wagens met gevaarlijke stoffen op emplacementen opgenomen. ProRail heeft in overleg met de goederenvervoerders deze procedure overgenomen en op 1 augustus geïmplementeerd. Deze procedure is inhoudelijk nog verbeterd op het gebied van een snellere uitvraag naar goederenvervoerders voor het leveren van informatie over de aanwezigheid van wagens met gevaarlijke stoffen. De procedure wordt nu ook opgenomen in de Netverklaring van ProRail. ProRail heeft aangegeven actief te zullen sturen op de werking van deze procedure in de praktijk. De Inspectie Verkeer en Waterstaat monitort deze ontwikkelingen nauwgezet.

Vraag 11

Bent u bereid om het onderzoeksrapport voorzien van een kabinetsreactie met daarin een actieplan en bijbehorend tijdsschema voor 13 september aan de Kamer te doen toekomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Ik zal het onderzoeksrapport inclusief de al lopende acties voor 13 september aan de Kamer toesturen. Vanwege de door ProRail ingezette acties zoals aangegeven bij antwoord 10, de verbalisering van de betrokken vervoerders en de door IVW geplande monitoring van de ontwikkelingen en intensivering van de handhaving acht ik een Kabinetsreactie niet nodig.