

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

1268

Vragen van de leden **Elissen, De Mos** en **De Jong** (allen PVV) aan de ministers van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu over *giftreinen met onbekende ladingen* (ingezonden 14 december 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de minister van Veiligheid en Justitie (ontvangen 24 januari 2012) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2011–2012, nr. 1176.

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Onbeveiligd en zonder papieren»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het aantal genoemde overtredingen in het artikel compleet of zijn er de afgelopen jaren méér (ernstige) overtredingen geconstateerd? Zo ja, valt hieruit op te maken dat De Pers niet alle gevraagde stukken via het verzoek op basis van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) heeft gekregen? Zo ja, waarom is dat?

Antwoord 2

Het WOB-verzoek van De Pers heeft betrekking op een onderzoek door de Inspectie Leefomgeving en Transport in de maanden februari – april 2011 naar de aanwezigheid en correctheid van documenten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. In dit onderzoek is ook nagegaan of de parkeercontrole wordt nageleefd. De resultaten van het onderzoek zijn in het rapport «Weten wat er staat» gepubliceerd.² De Pers heeft alle op dit onderzoek en het vervolgtraject betrekking hebbende informatie ontvangen. Er zijn vanaf februari 2011 tot op heden 24 overtredingen geconstateerd.

¹ «Onbeveiligd en zonder papieren» (De Pers, dinsdag 13 december 2011, pagina 4, link: <http://www.depers.nl/UserFiles/File/Dinsdag%2013%20december%202011.pdf>).

² Kamerstuk 30 373, nr. 44.

Vraag 3

Is het correct dat iedere goederentrein te allen tijde over een lijst met daarop de lading moet beschikken? Dient de spoorwegbeheerder ook te allen tijde over deze zelfde lijst, of in ieder geval over dezelfde gegevens, te beschikken? Is dit ook altijd het geval? Kunt u dit garanderen?

Antwoord 3

Nee, deze verplichting geldt alleen voor goederentreinen die gevaarlijke stoffen vervoeren. Van iedere trein moet voor vertrek bekend zijn of er gevaarlijke stoffen vervoerd worden, welke stoffen dat zijn en wat de positie van de wagens is waarmee die stoffen vervoerd worden. Deze gegevens moet de vervoerder voor vertrek van de trein doorgeven aan de infrastructuurbeheerder (verder: beheerder). De beheerder moet ervoor zorg dragen dat hij tijdens het vervoer altijd snel en onbeperkt toegang heeft tot de correcte informatie.

Uit het onderzoek van de Inspectie blijkt dat de vervoerders en de beheerder niet altijd over dezelfde wagenlijst of dezelfde gegevens beschikken. Daarnaast is geconstateerd dat de gegevens van de vervoerders en de beheerder niet altijd overeenkomen met de feitelijke situatie op de trein. De Inspectie heeft daarom sancties opgelegd in de vorm van een last onder dwangsom. Ook na het opleggen van deze sancties zijn nog overtredingen geconstateerd. De Inspectie blijft dan ook intensief toezicht houden.

Vraag 4

Welke maatregelen treffen ProRail en Keyrail om voor vertrek van een goederentrein te controleren of de lijst met gevaarlijke stoffen aanwezig en correct is? Gaat dit altijd goed? Zo nee, waarom niet? Welke maatregelen wilt u treffen om deze situatie eventueel te verbeteren? Als ProRail en Keyrail dit niet controleren, wie controleert dit dan wel?

Antwoord 4

Zoals aangegeven in de beantwoording van de Kamervragen over *de veiligheid van rangeerterreinen Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, Aanhangsel 3347*, van 19 augustus 2011, is ProRail naar aanleiding van de conclusie van de Inspectie dat de informatievoorziening onvoldoende was geborgd in overleg gegaan met de goederenvervoerders en KeyRail om gezamenlijk afspraken te maken over de informatievoorziening. Beide beheerders geven aan vóór vertrek van een trein te controleren of de gegevens over de gevaarlijke stoffen in de trein aanwezig zijn. De Inspectie heeft geconstateerd dat ondanks deze afspraken in één situatie deze informatie niet aanwezig was en in een aantal gevallen niet de juiste informatie aanwezig was. Naar aanleiding hiervan zijn sancties opgelegd, die zich richten op het voorkomen van herhaling.

Vraag 5

Is van iedere container, spoorketelwagen of wagon op het spoor bekend wat daarvan de belading is? Ook als deze op een emplacement staat? Zo nee, waarom niet? Deelt u de mening dat rampenbestrijding ernstig wordt bemoeilijkt wanneer er geen of geen correcte gegevens beschikbaar zijn van de belading van een trein?

Antwoord 5

Voor treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren is wettelijk verplicht dat de vervoerder en de beheerder weten welke gevaarlijke stoffen worden vervoerd en wat de positie van de wagens in de totale trein is, ook als deze op een emplacement staat. Deze wettelijke verplichting geldt ook voor lege ongereinigde wagens. De Inspectie heeft geconstateerd dat de vervoerder en beheerder de informatie niet altijd hebben c.q. kunnen aanleveren en dat de informatie niet altijd correct is. Daarom zijn sancties opgelegd die tot doel hebben verdere overtredingen te voorkomen.

Ik deel uw mening dat het in het geval van een calamiteit van groot belang is dat trein- en emplacementpersoneel en personeel van hulpdiensten snel en adequaat worden geïnformeerd over de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Vervoerders en beheerders moeten alles in het werk stellen om correcte en volledige informatie snel te kunnen leveren.

Vraag 6

Ontvangen ProRail en Keyrail de overzichten van de belading van een buitenlandse trein voordat deze het in Nederland gelegen spoor betreedt? Zo nee, waarom niet? Indien de overzichten met gevaarlijke stoffen later in Nederland arriveren dan de betreffende trein, welke aanvullende maatregelen treft u dan om de veiligheid te garanderen?

Antwoord 6

Ja. De regelgeving omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is Europese regelgeving. De verplichting om informatie aan te leveren is ook van toepassing op grensoverschrijdend vervoer. De verantwoordelijke vervoerder dient vóór vertrek in het buitenland een wagenlijst aan ProRail te leveren. Als een wagenlijst niet tijdig aanwezig is dan blijft de trein in het buitenland staan. Mocht door omstandigheden een trein toch vertrekken en de grens met Nederland passeren voordat de treinlijst bij ProRail aanwezig is dan laat ProRail deze trein niet verder rijden dan het eerste grensstation. De trein mag pas verder rijden als de wagenlijst bij ProRail aanwezig is.

Vraag 7

Welk percentage van de goederentreinen wordt door de Inspectie Verkeer en Waterstaat gecontroleerd op aanwezigheid en correctheid van de lijst met stoffen die in de trein vervoerd worden? Vindt u dit voldoende? Geven de resultaten van de inspecties aanleiding om meer controles uit te voeren? Zo ja, waarom vinden deze niet plaats?

Antwoord 7

De Inspectie gaat in haar toezichtprogramma uit van een vast aantal te inspecteren treinen per jaar. De inhoud van de inspecties wordt aan de hand van de risico's bepaald. De Inspectie heeft in 2011 circa 850 inspecties op treinen met gevaarlijke stoffen uitgevoerd. Hierbij is ook op de aanwezigheid en correctheid van de informatie en documentatie gecontroleerd. In de goederensector is het gebruikelijk de verkeersprestaties uit te drukken in treinkilometers per jaar (in 2010 voor goederen: 10,4 miljoen km.) en de vervoersprestatie in tonnen per jaar (in 2010: rond 40 miljoen ton). De resultaten van de inspecties zijn op dit moment geen aanleiding om het totaal aantal controles te verhogen, maar waren wel aanleiding tot het opleggen van bestuursrechtelijke sancties. Het is nog te vroeg om te constateren of deze sancties leiden tot een verbetering van de naleving. De Inspectie blijft daarom de situatie nauwgezet in de gaten houden.