

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

960

Vragen van het lid **Bamenga** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat een trein overvuld met licht ontvlambare vloeistof en niet afgesloten deksels door Amsterdam reed* (ingezonden 17 januari 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 6 februari 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Trein in Amsterdam overvuld met licht ontvlambare vloeistof, deksels niet goed afgesloten»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u het ermee eens dat het onacceptabel is dat omwonenden van het spoor en medewerkers van spoorwegmaatschappijen grote risico's lopen als gevolg van nalatig handelen door vervoerders van licht ontvlambare vloeistoffen?

Antwoord 2

Zeker. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gelden in Nederland strenge regels voor materieel, de vervoerder en het personeel. Veel van deze regelgeving is internationaal vastgelegd in het verdrag van het vervoer van gevaarlijke goederen over het spoor (RID²) die zorgt dat dit vervoer veilig kan plaatsvinden. Opvolging door alle partijen in de vervoersketen van deze voorschriften is voor de veiligheid van de medewerkers van bedrijven en spoorwegmaatschappijen en voor omwonenden noodzakelijk. De ILT houdt toezicht op de naleving van deze voorschriften.

In het geval van de trein in Amsterdam is tijdens een controle van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geconstateerd dat er door het bedrijf dat de wagens belaadde niet voldaan werd aan de regelgeving. Er is direct opgetreden en overgegaan tot handhaving. Hierdoor zijn mogelijke

¹ Website Het Parool, 16 januari 2024 (Trein in Amsterdam overvuld met licht ontvlambare vloeistof, deksels niet goed afgesloten (parool.nl))

² RID staat voor Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, zie https://otif.org/en/?page_id=112

risico's tijdens het geplande transport door onder meer dichtbevolkt gebied in Nederland vervoer voorkomen.

Vraag 3

Hoe duidt u dit voorval? Welke risico's hebben omwonenden van het spoor en medewerkers op de betreffende trein gelopen? Hoe kan het dat pas na vertrek deze gevaarlijke situatie is ontdekt?

Antwoord 3

Het is niet acceptabel dat partijen de wet- en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen niet naleven. Na het vullen van de reservoirwagens (hierna: wagens) is het de verantwoordelijkheid van de belader (vuller) om te controleren of is voldaan aan de op hem van toepassing zijnde internationale voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zo moet de belader onder meer verifiëren dat de maximale vullingsgraad van de wagens niet is overschreden en dat de mangatdeksels van de wagens op de juiste wijze zijn afgesloten. Dat is in dit geval niet of niet adequaat gebeurd, aangezien de ILT constateerde dat bij deze trein de mangatdeksels los zaten en verschillende wagens overvuld waren. Bij een bedrijfsbezoek naar aanleiding van het voorval is bovendien door de ILT vastgesteld dat het bedrijf niet over de wettelijk verplichte veiligheidsadviseur voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor beschikt.

De trein die Methyl-tert-butylether (MTBE, UN-nummer 2398), een brandbare vloeistof, vervoerde stond buiten de inrichting op het spoor bij Amsterdam Houtrakpolder, maar was nog niet aan het daadwerkelijke transport begonnen. Bij verder transport zou er mogelijk vloeistof lekken uit de wagens, met in het meest ernstige geval het risico op ontsteking door bijvoorbeeld vonkvorming tijdens het remmen of van de bovenleidingen. De ILT heeft na de geconstateerde overtredingen het transport direct geblokkeerd en onder begeleiding laten terugkeren naar het terrein waar de wagens waren beladen.

Vraag 4

Waarom wordt er bij dergelijke forse veiligheidsrisico's niet overgegaan tot het opleggen van een boete? Waarom is er gekozen voor alleen een last onder dwangsom? Bent u het ermee eens dat, als bedrijven zo fors de fout ingaan (lees ook: geen wettelijk verplichte veiligheidsadviseur hebben ingeschakeld), de ILT een boete zou moeten opleggen?

Antwoord 4

Bij het bepalen van de eventuele interventie maakt de ILT gebruik van de Landelijke Handhavingsstrategie. In dit specifieke geval is het transport direct door de ILT geblokkeerd en onder begeleiding teruggebracht naar het terrein waar de wagens waren beladen. Ook is er zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk opgetreden. Vanwege de acute gevaarstelling is een last onder dwangsom opgelegd. Deze bestuursrechtelijke herstelsanctie heeft als doel om de overtreding te beëindigen en om herhaling te voorkomen. Daarnaast heeft de ILT een proces-verbaal opgemaakt vanwege de overtredingen van de voorschriften uit het RID. Dit proces-verbaal is door de ILT overgedragen aan het Functioneel Parket van het Openbaar Ministerie. Het is aan het Functioneel Parket om te beslissen over de eventuele boete aan de belader van de wagens, als bestraffende sanctie.

Vraag 5

Welke mogelijkheden heeft de ILT om bij herhaaldelijke veiligheidsrisico's over te gaan tot het intrekken van vergunningen?

Antwoord 5

Bij een voorval doet de ILT nader onderzoek waar in de keten van het vervoer van gevaarlijke stoffen de situatie is ontstaan en bij welke partij de verantwoordelijkheid ligt. In dit geval bleek dat bij het beladen (vullen van de tanks) de mangatdeksels niet goed zijn afgesloten en dat de tanks overvuld waren. Er is daarom een last onder dwangsom opgelegd aan de belader, vanwege het overtreden van de voorschriften voor het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Hier is geen sprake van een vergunning vanuit de ILT. De ILT geeft wel een zogenoemde «aantekening vervoer van gevaarlijke stoffen» af aan spoorvervoerders op het veiligheidscertificaat. Bij constatering

van herhaaldelijke en serieuze overtredingen die zijn toe te schrijven aan dezelfde vervoerder kan de ILT besluiten om de aantekening in te trekken. Daar was bij dit voorval geen sprake van.

Vraag 6

Kunt u een overzicht geven van hoe vaak het voorkomt dat bij controle van het transport van licht ontvlambare goederen onvolkomenheden worden aangetroffen? Welk percentage is dat van het totaal aantal controles?

Antwoord 6

Jaarlijks worden door de ILT circa 300 inspecties op het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor uitgevoerd. Deze inspecties zijn gericht op meerdere veiligheidsaspecten, en niet alleen op wagens met brandbare stoffen. Het type onvolkomenheden dat daarbij wordt aangetroffen varieert van het (bijna) loslaten of verkleuring van een etiket tot aan lekkages waarbij daadwerkelijk product uit de tank vrijkomt.

In het Jaarverslag Spoorveiligheid 2022 dat ik op 11 december 2023³ aan uw Kamer heb aangeboden, zijn de jaarstatistieken opgenomen over meldingen aan de ILT van het daadwerkelijk vrijkomen van gevaarlijke stof bij vervoer over het spoor in 2022. Er zijn dat jaar 49 meldingen gedaan over het vrijkomen van kleine hoeveelheden stoffen uit wagens. De ILT heeft beoordeeld dat deze incidenten adequaat zijn afgehandeld.

In 2023 zijn er door de ILT met behulp van een drone circa 400 wagens aan de bovenzijde gecontroleerd. Dit betreft wagens geladen met gevaarlijke stoffen in het algemeen, niet enkel de wagens geladen met brandbare stoffen. Hierbij zijn geen tekortkomingen aan de sluiting op de bovenzijde aangetroffen. De deksels waren goed bevestigd. Met behulp van de drones kunnen onregelmatigheden aan de bovenzijde van de spoorwagens (zoals niet afgesloten mangatdeksels) gemakkelijker, sneller en veiliger worden opgemerkt zonder hinder door de bovenleiding.

Vraag 7

Hoe groot is de kans dat er vaker treinen met dergelijke onvolkomenheden door Nederland rijden zonder dat deze worden gecontroleerd door de ILT?

Antwoord 7

Er rijden dagelijks tientallen treinen met gevaarlijke stoffen door Nederland. Om de veiligheid van dit transport te borgen, is er wet- en regelgeving waarmee een uitgebreid pakket aan internationale voorschriften voor het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen van kracht is. Dit ziet niet enkel op het vervoer zelf, maar ook het laden, lossen en verpakken. Ik vind het van groot belang dat alle betrokkenen in de vervoersketen de voorschriften naleven. Bedrijven die met gevaarlijke stoffen werken of deze stoffen vervoeren zijn zich bewust van de risico's hiervan. De gevolgen van een mogelijk ongeluk voor de omgeving, de veiligheid van haar medewerkers, het imago en de economische belangen van een bedrijf zijn voor bedrijven reden temeer om zich strikt aan de vervoersregelgeving te houden.

Het toezicht door de ILT vindt zo veel mogelijk informatie-gestuurd plaats op basis van meldingen, signalen en eerdere inspectie-bevindingen. De inzet is gericht op de grootste risico's die zich in de transportketen voordoen, zoals bij het laden, lossen of rangeren van wagens met gevaarlijke stoffen. Bij het uitvoeren van haar taken kijkt de ILT continu naar technieken om het toezicht te verbeteren en de efficiëntie ervan te verhogen. Zo is de ILT in 2023 gestart met het meer regulier inzetten van drones bij haar toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor.

Vraag 8

Welke stappen gaat u zetten om dergelijke gevaarlijke situaties in de toekomst te voorkomen?

³ Kamerstuk 29 893, nr. 264

Antwoord 8

Ik werk aan de continue verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen op nationaal en internationaal niveau. Daarom zet ik mij ervoor in dat de toepasselijke wet- en regelgeving voldoet aan de laatste stand van de wetenschap en de techniek. Ik vertrouw erop dat de ILT als onafhankelijk toezichthouder haar inzet op risicogestuurde wijze bepaalt en daarbij oog heeft voor dergelijke situaties en bredere ontwikkelingen. Verder ben ik continu in gesprek met betrokken partijen zoals de ILT en de branche om de naleving van de voorschriften te verbeteren en ook om te leren van voorvallen en ongevallen in binnen- en buitenland. Voorop staat dat dit een overtreding van de wet- en regelgeving betreft, waar na constatering door de ILT op is gehandeld. Het belang van het adequaat toezicht door de ILT wordt door dit voorval weer eens onderstreept.

Vraag 9

Welke instantie is verantwoordelijk voor het afgeven van de benodigde vergunningen voor het transporteren van dergelijke licht ontvlambare vloeistoffen per spoor?

Antwoord 9

Een spoorvervoerder kan niet zomaar dergelijke vloeistoffen vervoeren. Om gevaarlijke stoffen te mogen vervoeren over het spoor, dient een spoorvervoerder in het bezit te zijn van een aantekening vervoer van gevaarlijke stoffen op het veiligheidscertificaat. De ILT beoordeelt een aanvraag van een spoorvervoerder en geeft, als wordt voldaan aan alle eisen, de aantekening af. Ondernemingen die gevaarlijke stoffen over het spoor, de weg of het water vervoeren, moeten bovendien beschikken over een veiligheidsadviseur. Deze verplichting geldt ook voor bedrijven die niet zelf vervoeren, maar enkel als verpakker, belader, vuller of lossen betrokken zijn in de keten van het vervoer van de gevaarlijke stoffen. Het CBR examineert kandidaten die een certificaat Veiligheidsadviseur per spoor willen behalen.

Vraag 10

Heeft u signalen van de ILT ontvangen dat zij op dit moment niet/niet optimaal kan voldoen aan haar taak om de veiligheid binnen diverse vergunningsstelsels te garanderen?

Antwoord 10

Het vervoer van gevaarlijke stoffen valt op grond van Europese regelgeving onder het vrij verkeer van goederen en is derhalve als zodanig geen vergunningsplichtige activiteit. De ILT is de bevoegde instantie voor toezicht en handhaving op van het vervoer van gevaarlijke stoffen. De inspectie maakt bij het bepalen van de inzet risicogestuurd keuzes op basis van waar zij verwacht het meeste effect te kunnen sorteren. Ik heb van de ILT geen signaal dat zij momenteel haar toezichthoudende taak voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor niet optimaal kan uitoefenen. Ten aanzien van de bredere inzet van de ILT heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat u op 27 januari 2023 de signaallapportage van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) «Meer inzicht in en toezicht op certificering» toegestuurd⁴ gestuurd. De ILT onderzoekt de werking van de certificerende stelsels waarin de ILT een rol speelt. Over de voortgang, bevindingen en vervolgacties wordt u elk half jaar geïnformeerd, zoals met de Kamerbrief van 14 december 2023 recentelijk is gedaan.⁵

⁴ Kamerstuk 36 200 XII, nr. 111

⁵ Kamerstuk 36 410 XII, nr. 14