

Vergaderjaar 2014–2015

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

Nr. 59

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2015

Inleiding

Met deze brief bied ik u het rapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aan: «Weten we nú wat er staat? Informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen»¹.

In het rapport schetst de ILT een beeld van de huidige stand van zaken met betrekking tot de informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen op spooreplacementen. Het bijgaande rapport is een vervolg op het rapport uit 2011 «Weten wat er staat» dat naar aanleiding van de brand op 14 januari 2011 op het emplacement Kijfhoek is opgesteld². Deze brief bevat tevens een beleidsreactie op de bevindingen uit het bijgaande rapport.

Informatie over goederentransport over het spoor

Hoewel de kans erop zeer klein is, doen zich ook bij het rangeren soms incidenten voor. In het ILT-onderzoek «weten wat er staat» uit 2011 is geconcludeerd dat:

- de betrokkenen vaak moeite hadden om de gevraagde informatie te leveren welke wagens met gevaarlijke stoffen waar op het emplacement stonden;
- de informatie in voorkomende gevallen onvolledig of onjuist was;
- de informatie niet altijd overeen kwam met de daadwerkelijk ter plekke aanwezige wagens met gevaarlijke stoffen.

In reactie op het ILT advies uit 2011 heeft ProRail het Informatie systeem Gevaarlijke Stoffen (IGS) ontwikkeld voor emplacementen. Dit is gebeurd

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² ILT (2011), Weten wat er staat, aangeboden aan parlement op 12 september 2011 (IenM/IVW-2011/10562).

in samenwerking met een stuurgroep met de goederenvervoersector en hulpdiensten zoals de brandweer. IGS is in januari 2014 operationeel geworden.

IGS is zodanig ingericht dat zeer actuele informatie beschikbaar is die tijdens het rangeren elke vijf minuten wordt bijgesteld. Dat gebeurt met een «app» waarop door de rangeerder met een beweging op een scherm wordt aangegeven welke wagens waarheen zijn verplaatst. Een bijkomend voordeel is dat door IGS ook informatie beschikbaar komt over de locatie van wagens voor het eigen bedrijfsproces van de goederenvervoerders. Bij de opzet van IGS is er voor gekozen met dit systeem zowel informatie over treinen met gevaarlijke stoffen, als treinen met andere lading op te nemen.

Het IGS systeem vormt een aanvulling op de borging van veiligheid voor het doorgaand treinverkeer, waarvoor in april van dit jaar een grote stap is gezet met de invoering van het «Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen». Waar het Basisnet met name de veiligheid borgt op de doorgaande routes richt het onderzoek van de ILT voor IGS zich op de situatie op de spooremplacementen. Op grond van de Wet Vervoer gevaarlijke stoffen en de Spoorwegwet hebben de afzenders van goederen, de spoorgoederenvervoerders, en de beheerders van de spoorwegen te voldoen aan verplichtingen over het aanleveren van informatie over treinen met gevaarlijke stoffen. Daarmee is ook bij het rangeren bekend welke gevaarlijke stoffen zich waar op het emplacement bevinden. Het RID³ bevat hierover internationale afspraken, maar de interpretatie van de bepaling om te «weten wat er staat» verschilt per land. In Nederland is bijvoorbeeld de tijdigheid bepaald op maximaal 15 minuten. In andere Europese landen is zover bekend geen sprake van een dergelijke concrete norm en ook niet van een met IGS vergelijkbaar geavanceerd informatiesysteem voor emplacementen.

ProRail heeft in december 2013 een toelatingsovereenkomst met de vervoerders afgesloten waarin de vervoerders zich verplichten tot gebruik van IGS, zowel voor gevaarlijke stoffen als niet-gevaarlijke stoffen. Er is echter geen wettelijke verplichting voor vervoerders om informatie over andere lading dan gevaarlijke stoffen aan de beheerder te leveren. Naar aanleiding van bezwaren van vervoerders die (vrijwel) geen gevaarlijke stoffen transporteren en het bijhouden van IGS als een extra administratieve belasting zien, heeft de Autoriteit Consument & Markt (ACM) ProRail opgedragen om de afspraak over het opnemen van informatie over niet RID ladingen in IGS uit de toelatingsovereenkomst te halen. Dit is in de overeenkomsten vanaf december 2014 gebeurd. Een groot deel van de spoorgoederenvervoerders maakt nog wel vrijwillig van IGS gebruik voor niet gevaarlijke stoffen. IGS voorziet niet in de registratie van materieel voor personenvervoer op een emplacement. Daarvoor is ook geen wettelijke basis.

Conclusies ILT

Het rapport van de ILT concludeert dat de invoering en het gebruik van het IGS in de betrokken sector verbetering in de informatievoorziening heeft gebracht, zowel voor de tijdigheid als de juistheid van de informatie. Met behulp van IGS is ProRail in staat om binnen enkele minuten de benodigde informatie aan de hulpdiensten te kunnen aanleveren. In 2014 zijn in totaal 412 inspecties uitgevoerd, waarbij in 14 gevallen (3%) is geconstateerd dat sprake is van onjuiste informatievoorziening over gevaarlijke stoffen, die door de ILT als overtreding is aangemerkt. Hoewel

³ RID: Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail.

de informatie over treinen met gevaarlijke stoffen in 97% van de gevallen juist blijkt te zijn is dit naar het oordeel van de ILT nog onvoldoende. De hulpdiensten kunnen er volgens de ILT niet 100% van uitgaan dat de informatie die zij over treinen met gevaarlijke stoffen krijgen ook feitelijk juist en daarmee betrouwbaar is.

Door ProRail, de goederensector, en vertegenwoordigers van de veiligheidsregio's is een reactie opgesteld op de bevindingen van de ILT, die als bijlage is opgenomen⁴.

Beleidsreactie

Het transport van gevaarlijke stoffen per spoor is streng gereguleerd onder de Wet Vervoer gevaarlijke stoffen. Hoewel 100% zekerheid nooit kan worden gegarandeerd is de kans op ongevallen hierdoor zo klein mogelijk gemaakt. Vervoerders en beheerders hebben een duidelijke verantwoordelijkheid gebaseerd op wettelijke verplichtingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen die er aan moeten bijdragen dat in geval van calamiteiten de hulpdiensten haar werkzaamheden zo veilig mogelijk kunnen verrichten bij spooreplacements. IGS is een hulpmiddel dat met grote inzet van veel betrokkenen in de spoorgoederen sector tot stand is gekomen en ook bijdraagt aan de innovatie van de bedrijfsvoering in de sector.

De ILT geeft aan dat in 3% van de onderzoeken de informatie voor gevaarlijke stoffen op emplacements niet op orde is. Hoewel dat een hoog nalevingpercentage is, dient dit nog verder te verbeteren. Bij de categorie gevaarlijke stoffen is immers met name sprake van eventuele veiligheidsrisico's en er is de wettelijk vastgelegde verplichting voor een juiste registratie. Daartoe zal de ILT doorgaan met het houden van inspecties en strikt handhaven van de wettelijke verplichting. Bovendien wordt ingezet op initiatieven met de sector die helpen om administratieve fouten tegen te gaan en op modernisering van het systeem. Dit kan bijvoorbeeld met het Europese innovatieprogramma Horizon 2020, dat de verbetering van informatieoverdracht tussen verschillende partijen in de keten stimuleert.

De meerwaarde van IGS voor hulpdiensten is nog groter wanneer het systeem ook voorziet in de registratie van niet-gevaarlijke stoffen. Dat betreft naar schatting ca. 90% van de wagens. Daarmee beschikken hulpdiensten over meer volledige informatie om bij een incident het aanvalsplan te bepalen dan in het geval dat alleen gevaarlijke stoffen worden geregistreerd. Immers ook de relatieve positie van wagens op het emplacement is direct uit IGS beschikbaar. Voor de vervoerders is er wel sprake van een dilemma, daar de vervoerders de inzet en kosten dienen te betalen en de registratie niet wettelijk verplicht is. Het eventueel regelen van een wettelijke grondslag voor niet-gevaarlijke stoffen stuit op bezwaren. Wanneer dit alleen voor Nederland zou gebeuren leidt het tot een onwenselijke «kop van nationale regels», en tot bezwaren van (internationaal opererende) partijen in Europees verband. Bovendien is in Europees verband naar verwachting weinig draagvlak voor een verplichting van de registratie op emplacements voor niet-gevaarlijke stoffen.

Met de deelnemers aan de (voormalige) stuurgroep IGS gaat lenM in gesprek over welke andere mogelijkheden er zijn om de meerwaarde van IGS voor hulpdiensten en de eigen bedrijfsvoering zo groot mogelijk te laten zijn. Dit sluit aan op de boodschap die in reactie op het ILT rapport is

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

opgesteld. Daarin gaan de partijen in op de prestatie die is geleverd met de constructieve sectorale samenwerking en de wens om de informatievoorziening over gevaarlijke stoffen op emplacementen nog verder te verbeteren.

Bij dat overleg betrek ik ook de mogelijkheden voor de langere termijn voor een doorontwikkeling naar «IGS 2.0» met de inzet van nieuwe technieken en werkprocessen om de kwaliteit van informatie verder te verbeteren en de administratieve belasting te reduceren. Over de resultaten van deze aanpak informeer ik u bij het NSA jaarverslag van komend jaar.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld