

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	4 juni 2015	Behandeld door	Wendy de Wild
Ons kenmerk	3750983	Telefoonnummer	06-31665046
Onderwerp	Informatie gevaarlijke stoffen op emplacementen		

Geachte mevrouw Mansveld,

Directie In deze brief informeert ProRail u namens alle leden van de voormalige stuurgroep IGS over de voortgang van het Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen (IGS). Tevens reageren we kort op de bevindingen van de ILT hieromtrent.

Bezoekadres
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Belangrijkste conclusie na de brand op Kijfhoek in 2011 is dat het voor hulpdiensten bij calamiteiten van groot belang is snel te weten welke stoffen aanwezig zijn in de treinen en op emplacementen. Daarom hebben ProRail en goederenvervoerders de informatievoorziening over de aanwezigheid en lading van goederenwagens op emplacementen sterk verbeterd. Het geavanceerde digitale Informatiesysteem voor Gevaarlijke Stoffen (IGS) is ontwikkeld en in januari 2014 in gebruik genomen. Onder meer op basis van deze informatie kunnen hulpdiensten in geval van calamiteiten de beste aanrijroute en het effectiefste bestrijdingsplan bepalen. Het nieuwe systeem IGS geeft informatie over de locatie en inhoud van de wagons. Het systeem wordt realtime gevoed aan de hand van moderne middelen, zoals een mobiele app voor machinisten en rangeerders, de Digitale Rangeer Assistent (DRA).

Belangrijke stap voorwaarts

IGS is een belangrijke en principiële stap voorwaarts ten opzichte van de situatie voorheen. Met dit systeem loopt Nederland in EU voorop. IGS overtreft de wettelijke verplichtingen, omdat het alle lading betreft, zonder vertraging de informatie beschikbaar maakt en nauwkeurig is in plaatsbepaling. De sector heeft met IGS het tijdperk afgesloten, waarin lijsten op papier werden bijgehouden en op conventionele wijze werden uitgewisseld in geval van incidenten.

Alhoewel internationale regelgeving slechts verplichtingen kent over informatie van gevaarlijke stoffen op emplacementen, omvat het Nederlandse IGS systeem alle lading. Doordat spoorwegondernemingen tijdens het rangeren van iedere beweging op emplacementen informatie leveren over de positie van wagon en inhoud, heeft ProRail ingeval van calamiteiten en ten behoeve van hulpdiensten ter stond een actueel overzicht. Verder is IGS veel nauwkeuriger voor wat betreft de positie van wagons op emplacementen dan voorheen, omdat nu gebruik wordt gemaakt van eenduidig gedefinieerde oriëntatiepunten in plaats van spoornummers.

IGS is tot stand gekomen uit vrijwillige samenwerking op basis van gezamenlijke overtuiging en afspraken die zijn vastgelegd in een MoU. Om het nieuwe systeem verder te verbeteren vinden er doorlopend interne controles en verbeteracties plaats. De invoer van informatie over gevaarlijke

stoffenladingen is enorm verbeterd, maar we constateren ook dat de informatie weliswaar voldoende snel voorhanden is, maar dat volledigheid nog niet is bereikt. Dit wordt vooral veroorzaakt door een ketenafhankelijk systeem met hiaten in beschikbaarheid van informatie over

wagens met lading, die niet als gevaarlijk wordt aangemerkt. Laatst genoemde informatie is wel van belang voor bepaling van de effectiefste bestrijdingsaanpak en voor de veiligheid van personeel van hulpverlenende instanties. De maatregelen, die nodig zijn om de gewenste volledigheid van informatie in het IGS-systeem na te streven, vormen een grote uitdaging. Deze maatregelen zijn reeds in gang gezet.

De architectuur van het systeem en werkwijzen worden verder doorontwikkeld. Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden omtrent het werken met IGS worden nader uitgewerkt. Op korte termijn worden ook de inspecties verhoogd om foutieve (handmatige) invoer op te sporen en te herstellen. Voor de lange termijn onderzoeken we innovatieve mogelijkheden voor het automatiseren van deze informatie. Wij hebben vertrouwen in deze doorontwikkeling en blijven met elkaar werken aan het vergroten van de veiligheid op het spoor en daarbij tijdige en betrouwbare informatieverstrekking over treinen met gevaarlijke stoffen. Gezamenlijk en met alle betrokken partijen – inclusief ILT – zal gewerkt worden naar een situatie waarin we tijdig over alle betrouwbare informatie beschikken.

Reactie op de ILT bevindingen

Vanuit dat licht bezien doen de conclusies van ILT naar onze overtuiging onvoldoende recht aan de geleverde inspanningen en reeds behaalde resultaten. Wij delen geheel de opvatting dat hulpdiensten er geheel op moeten kunnen vertrouwen dat de informatie, die zij over treinen met gevaarlijke stoffen krijgen ook feitelijk juist en daarmee betrouwbaar is. Bij 412 inspecties van ILT is 398 keer (97%) geconstateerd dat er sprake was van juiste informatie. Een enorme prestatie, geheel gebaseerd op een constructieve sectorale en vrijwillige samenwerking. Natuurlijk vereist die resterende 3% onze aandacht – onvolledige informatie kan immers in geval van een calamiteit gevaarlijke situaties opleveren. Dat laat onverlet dat we op de goede weg zijn.

Allereerst merk ik op dat het ILT rapport zich beperkt tot informatievoorziening op emplacementen. Het laat daarmee onbenoemd dat informatie over alle lading in rijdende treinen al sinds 2008 elektronisch beschikbaar is in geval van incidenten.

Ten aan zien van verdere verbeteringen van informatie voorziening op emplacementen geeft het ILT rapport de suggestie om de wagens van GPS te voorzien. Echter, het rapport geeft direct daarna aan dat hiervoor het RID (Europese regelgeving voor vervoer per spoor van gevaarlijke stoffen) moet worden aangepast. Het aanpassen van RID gaat echter gepaard met lange doorlooptijden. Uitrusten met GPS zal daarenboven op zichzelf ook al de nodige tijd en middelen vergen en zal ook niet voorzien in de hiaten van informatie over alle vervoerde producten. Ook vermeldt het rapport de aanbeveling om in de netverklaring van ProRail de verplichting op te nemen om deel te nemen aan IGS. Onder het vigerend wettelijk kader zou een dergelijke verplichting echter juridisch gezien worden als oneigenlijk gebruik van de monopoliepositie van de infrabeheerder. De mogelijkheden hiertoe heeft ProRail reeds onderzocht en besproken met ACM.

Samenvattend zijn wij gezamenlijk van mening dat er aanvullende maatregelen genomen moeten worden om de informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen verder te verbeteren. Deze maatregelen nemen wij als sector momenteel ter hand waar dat binnen ons vermogen ligt, terwijl wij uw inspanningen bij de aanpassingen van Europees regelgeving verwelkomen.

Met vriendelijke groet,

Mede namens KNVspoorgoederenvervoer, Brandweer Nederland, DB Schenker Rail Nederland NV

President-directeur