

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2016/96861

**Bijlagen**  
4

Datum 26 mei 2016  
Betreft Vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

Geachte voorzitter,

Met deze brief informeer ik uw Kamer over een aantal ontwikkelingen die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor:

- In verband met de werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland wordt gebruik gemaakt van omleidingsroutes. Voor het eerst is een evaluatie beschikbaar van de mate waarin het vervoer van gevaarlijke stoffen op die omleidingsroutes plaatsvindt binnen de in de Wet basisnet gestelde plafonds.
- In het Algemeen Overleg Externe Veiligheid van 30 september 2015<sup>1</sup> heb ik toegezegd uw Kamer nader te informeren over de actuele situatie rond het gebruik van het Wagenlading informatiesysteem (WLIS<sup>2</sup>) op emplacementen op basis van inspectieresultaten van de ILT.

Daarnaast publiceerde de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) op 10 maart jl. haar bevindingen en aanbevelingen over de treinbotsing op 6 maart 2015 in Tilburg. Hierbij geef ik, conform het verzoek van uw Kamer tijdens de regeling van werkzaamheden van 10 maart jl., een reactie op dit rapport en in het bijzonder op de aanbevelingen die aan mijn ministerie zijn gericht. In dezelfde regeling verzocht het lid van Veldhoven om een actueel beeld te geven van de omvang van de BOV-problematiek. Hierover zal ik uw Kamer voor de zomer nader informeren. Tot slot heb ik het rapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van 21 maart 2016 naar aanleiding van de ontsporing van een goederentrein op 16 juni 2015 op Kijfhoek bijgevoegd.

### *Inleiding*

De rapporten die ik met deze brief aanbied laten zien dat de risicoplafonds uit de Wet basisnet zullen worden overschreden op enkele routes in Nederland die tevens gebruikt worden voor het omleiden van treinen als gevolg van de werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland<sup>3</sup>. Dat betekent niet dat er nu sprake is van een onverantwoorde situatie. De cijfers geven aan dat in potentie de

<sup>1</sup> Kamerstuk 26956, nr. 205.

<sup>2</sup> Het Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen (IGS) heeft recent een nieuwe naam gekregen, namelijk WLIS (wagenlading informatiesysteem). De functionaliteit is hetzelfde. Aangezien in IGS/WLIS ook niet-gevaarlijke stoffen worden geregistreerd, is voor deze naamswijziging gekozen.

<sup>3</sup> Basisnet is per 1 april 2015 van kracht geworden, terwijl de rapporten 'Toelichting realisatiecijfers over het spoor aan de risicoplafonds Basisnet' voor een deel over een voorgaande periode gaan. Zie ook voetnoot 4.

risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen langs deze routes groter zijn dan in Basisnet is vastgelegd. Dat betekent wel dat actie geboden is om de overschrijdingen van de risicoplafonds weg te nemen. Daarom wordt op dit moment uitgezocht welke oorzaken hier precies aan ten grondslag liggen. In deze brief meld ik u mijn vervolgaanpak zoals ik die op dit moment voor ogen heb.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2016/96861

Voorts laten inspectieresultaten zien dat de wettelijke plicht voor vervoerders om gevaarlijke stoffen te registreren onvoldoende wordt nageleefd. Een goede registratie dient om hulpdiensten in staat te stellen om bij incidenten te weten wat waar op spooreplacements staat. Ik acht naleving van deze plicht van groot belang en vind de in deze brief gemelde resultaten dan ook onacceptabel. Om de registratie te verbeteren kondig ik een maatregelenpakket aan. Onderdeel hiervan is strikte handhaving door de ILT van de bestaande wettelijke verplichtingen. Daartoe worden de handhavingsactiviteiten in 2016 uitgebreid.

Dit alles laat onverlet dat het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor één van de veiligste manieren van transport blijft. Nederland is met haar druk bereden spoornet op het gebied van spoorveiligheid nog altijd één van de best presterende landen. Aan het vervoer van gevaarlijke stoffen worden strenge internationale en nationale eisen gesteld, die de veiligheid van dit vervoer moeten borgen. De OvV constateert naar aanleiding van de treinbotsing in Tilburg desondanks dat er op specifieke punten verbetering mogelijk is. Daarom neem ik de betreffende aanbevelingen van de OvV over.

### **Basisnet-rapportages voor de omleidingsroutes Derde Spoor**

Met deze brief bied ik uw Kamer twee kwartaalrapportages<sup>4</sup> aan over de mate waarin het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt binnen de in Basisnet gestelde plafonds op de omleidingsroutes die gebruikt worden in verband met het Derde Spoor Duitsland. Deze rapportages zijn de eerste in deze vorm, zoals ik die in mijn brief van 31 maart 2016<sup>5</sup> heb aangekondigd. De rapportages lopen vooruit op de Basisnetverslaglegging over het jaar 2015 voor het gehele spoorwegnetwerk.

Ter uitvoering van de motie Cegerek<sup>6</sup> voeg ik de 'kale' realisatiecijfers van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor over het kalenderjaar 2015 alvast bij deze brief. Op basis daarvan kunnen nog geen definitieve conclusies worden getrokken over mogelijke overschrijdingen van de Basisnetplafonds<sup>7</sup> op het gehele spoorwegnetwerk over geheel 2015. Er zijn nog risicoberekeningen nodig om deze cijfers te kunnen duiden. Ik verwacht uw Kamer in het najaar de definitieve cijfers voor spoor via de Basisnetrapportage over 2015 te doen toekomen.

Daarnaast heb ik, ter uitvoering van de motie, de cijfers over de jaren 2003 tot en met 2014 op de website van Infomil<sup>8</sup> gepubliceerd.

Omdat de Basisnetplafonds zijn gebaseerd op gegevens over een heel jaar, toetsen de kwartaalrapportages voor de omleidingsroutes Derde Spoor de plafonds op basis van gegevens over vier opeenvolgende kwartalen. De

---

<sup>4</sup> Rapporten Toelichting realisatiecijfers over het spoor aan de risicoplafonds Basisnet over de periodes 1/7/2014 t/m 30/6/2015 en 1/10/2014 t/m 30/9/2015. Omdat de Basisnetplafonds zijn gebaseerd op gegevens over een heel jaar, toetsen de rapportages de plafonds op basis van gegevens over vier opeenvolgende kwartalen.

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 659.

<sup>6</sup> Kamerstuk 30 175, nr. 214.

<sup>7</sup> Zoals vastgelegd in bijlage 2 bij de Regeling Basisnet, Stcrt. 2014 nr. 8242, 28 maart 2014.

<sup>8</sup> Kenniscentrum InfoMil is het centraal informatiepunt voor wet- en regelgeving op milieugebied en het omgevingsdomein.

kwartaalrapportages laten zien dat de risicoplafonds uit de Wet basisnet op enkele routes in Nederland zullen worden overschreden. Dit kan verschillende oorzaken hebben, waaronder het omleiden van treinen door de werkzaamheden voor het Derde Spoor. Met het realiseren van het Derde Spoor wordt de capaciteit van de Betuweroute vergroot. Het doel daarvan is om meer goederentreinen via deze route naar Duitsland te laten rijden zodat de overlast en de risico's van het spoorgoederenvervoer in de toekomst juist worden beperkt.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2016/96861

Omdat deze resultaten vroegtijdig beschikbaar zijn, biedt dit de kans om tussentijds maatregelen te nemen. Daarom bespreek ik met ProRail, de vervoerders en de verladers welke maatregelen nodig zijn om de overschrijdingen terug te dringen. Allereerst is het van belang om inzicht te hebben in de exacte oorzaken van de overschrijdingen.

Tot nu zijn de volgende initiatieven genomen om het vervoer binnen de ingestelde risicoplafonds af te wikkelen:

- het inventariseren van de mogelijkheden om verkeersstromen te verleggen;
- frequenter overleg tussen ProRail en vervoerders om afspraken te maken over alternatieve routes, voor zover daarvoor capaciteit beschikbaar is;
- het zo optimaal mogelijk benutten van de - weliswaar tijdelijk beperkte - ruimte op de Betuweroute.

Medio juli verwacht ik de eerste resultaten van deze analyse en de verdere maatregelen van de sector. Tevens zal ik het gesprek met regionale bestuurders hierover aangaan. Als na een jaar blijkt dat, ondanks de genomen maatregelen, de overschrijdingen nog steeds aan de orde zijn, heb ik op grond van de wet Basisnet de mogelijkheid om een routeringsbesluit te nemen. Dit betekent dat een bepaald traject gesloten wordt voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen. Ik verwacht echter dat het zo ver niet hoeft te komen en dat de sector zelf haar verantwoordelijkheid neemt om de overschrijdingen terug te dringen.

### **Registratie in het Wagenlading Informatiesysteem (WLIS) op emplacementen**

Op grond van het RID<sup>9</sup> is er een wettelijke verplichting tot het geven van informatie over gevaarlijke stoffen op het spoor. Het RID is verankerd in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs). Zowel de afzender, de vervoerder en de infrastructuurbeheerder hebben elk een verplichting met betrekking tot het aanleveren van informatie over treinen en losse wagens met gevaarlijke stoffen op emplacementen. De ILT handhaaft de naleving hiervan. ProRail heeft daarnaast een inspanningsverplichting om via de toegangsovereenkomst met de vervoerders toezicht te houden op de registratie van gevaarlijke stoffen. De spoorsector heeft gezamenlijk besloten om voor deze registratie het systeem WLIS te gebruiken, dat door vervoerders en verladers wordt gebruikt en waarvan ProRail de systeembeheerder is. WLIS bevat informatie over de ladingen van wagens met gevaarlijke stoffen op spooremplacementen. Met de sector is verder afgesproken dat WLIS ook gebruikt wordt voor de registratie van niet-gevaarlijke stoffen. Met deze brief informeer ik uw Kamer over de inspectieresultaten van de ILT over het gebruik van WLIS voor de registratie van gevaarlijke stoffen in 2015, alsmede de bevindingen uit inspecties van ProRail over het gebruik van WLIS voor zowel gevaarlijke als niet-gevaarlijke stoffen in het eerste kwartaal 2016.

---

<sup>9</sup> RID: Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.

### *Inspectieresultaten over 2015*

De ILT heeft in 2015 op verschillende emplacementen inspecties uitgevoerd naar de registratie van gevaarlijke stoffen. Ten opzichte van het rapport 'Weten we nu wat er staat'<sup>10</sup> waarin werd gerapporteerd over 2014, heeft de ILT haar inspectiemethode aangepast. De ILT kijkt per 2015 of er op een spoor, in plaats van per afzonderlijke trein, afwijkingen ten opzichte van de registratie zijn geconstateerd. Het onjuist vermelden van de spoorbezetting wordt daarbij als overtreding gezien en niet iedere individuele verkeerd geplaatste wagen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2016/96861

Een directe vergelijking met eerdere cijfers zoals gepresenteerd in het rapport over 2014 is door de gewijzigde inspectiemethode niet mogelijk. Daar komt bij dat de ILT zich in 2015 uitsluitend heeft gericht op de verplichte registratie van gevaarlijke stoffen en geen resultaten heeft over de registratie van niet-gevaarlijke stoffen. Voor niet-gevaarlijke stoffen bestaat geen registratieplicht, waardoor er niet handhavens kan worden opgetreden. De ILT inspecteert op emplacementen of de informatie over de bezetting op een spoor aanwezig en correct is. Hiertoe vraagt zij de spoorbezetting op bij de beheerder ProRail. Voor het aanleveren van de gegevens maakt ProRail gebruik van WLIS. Dit systeem is niet wettelijk verplicht. Het toezicht van de ILT richt zich dan ook niet op het functioneren van het WLIS als zodanig, maar op de naleving van de verplichting met betrekking tot het aanleveren van informatie over treinen en losse wagens met gevaarlijke stoffen op emplacementen. In totaal heeft de ILT 193 sporen geïnspecteerd. Dit betroffen inspecties van sporen waarop één of meerdere (reservoir)wagens met gevaarlijke stoffen stonden. Hieruit bleek dat op 75 sporen de informatie over de lading niet overeen kwam met de feitelijke situatie. Naar aanleiding van de inspecties zijn er elf processen-verbaal (waarin meerdere overtredingen verwerkt kunnen zijn) opgemaakt en negen lasten onder dwangsom opgelegd. Ook is er sprake van wagens die wel in WLIS staan geregistreerd, maar niet ter plekke op het spoor zijn aangetroffen. Er is dan geen sprake van een formele overtreding en er kan daardoor geen proces-verbaal worden opgemaakt.

Ook ProRail onderzoekt continue de juistheid van de registratie in WLIS. Dit gebeurt op een andere wijze dan de ILT, namelijk op wagniveau, inclusief wagens die wel in WLIS staan geregistreerd, maar niet op het spoor zijn aangetroffen. In het eerste kwartaal van 2016 geeft dit het volgende beeld:

| <b>Gevaarlijke stoffen:</b>      | <b>Aantal wagens:</b> | <b>Percentage:</b> |
|----------------------------------|-----------------------|--------------------|
| Goed geregistreerd in WLIS       | 1.185                 | 60%                |
| Fout geregistreerd in WLIS       | 790                   | 40%                |
| Totaal                           | 1.975                 | 100%               |
|                                  |                       |                    |
| <b>Niet-gevaarlijke stoffen:</b> | <b>Aantal wagens:</b> | <b>Percentage:</b> |
| Goed geregistreerd in WLIS       | 8.829                 | 65%                |
| Fout geregistreerd in WLIS       | 4.797                 | 35%                |
| Totaal                           | 13.626                | 100%               |

Het beeld is vergelijkbaar met dat van de ILT. Hierbij teken ik aan dat uit informatie van ProRail blijkt dat een beperkt aantal vervoerders aanzienlijk betere prestaties levert dan de rest. Daarnaast geeft ProRail aan dat in enkele gevallen

<sup>10</sup> Kamerstuk 30 373, nr.59.

technische beperkingen van het WLIS-systeem, danwel het handelen van ProRail zelf een oorzaak is geweest van onjuiste registratie.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

#### *Beleidsreactie*

Ik stel helaas vast dat de naleving van de wettelijke verplichting tot registratie van gevaarlijke stoffen op emplacementen over het geheel genomen ver onder de maat is. Dat is onacceptabel. De onderzoeksresultaten van ProRail over het eerste kwartaal van 2016 tonen bovendien aan dat er nog geen verbetering is opgetreden. Ik heb ProRail en de vervoerders in de stuurgroep WLIS dan ook nadrukkelijk gewezen op hun wettelijke plicht om zorg te dragen voor een correcte registratie van gevaarlijke stoffen. Deze registratie moet ertoe bijdragen dat hulpdiensten hun werkzaamheden in geval van calamiteiten op spooreplacementen zo veilig mogelijk kunnen verrichten. Om tot een betere registratie en naleving ervan te komen voer ik onderstaande maatregelen in.

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2016/96861

Intensiveren van inspecties:

- de ILT zal in 2016 het aantal inspecties opvoeren en bij geconstateerde overtredingen handhavend optreden;
- de bij geconstateerde overtredingen opgelegde lasten onder dwangsom zullen worden verhoogd;
- de ILT zal bestuurlijk in overleg treden met de top van de spoorbedrijven om hen te wijzen op de ernst van de situatie.

Met de sector is het volgende afgesproken:

- alle inspectieresultaten van ILT en ProRail worden binnen het kader van de stuurgroep WLIS transparant met elkaar gedeeld en ook op het niveau van individuele vervoerders besproken;
- alle mogelijke achterliggende oorzaken worden geanalyseerd en van mitigerende maatregelen voorzien. ProRail vervult hierbij als beheerder van WLIS en voorzitter van de stuurgroep een spilfunctie;
- het aantal bijeenkomsten van de stuurgroep wordt opgevoerd totdat er sprake is van een structurele verbetering;
- ProRail voert systeemtechnische verbeteringen door in het WLIS om het gebruiksgemak en de betrouwbaarheid van het systeem te vergroten;
- ProRail voert haar toezichtactiviteiten op grond van de toegangsovereenkomst op en rapporteert wekelijks de resultaten binnen de sector.

Als de betrokken goederenvervoerders de komende maanden onvoldoende verbetering laten zien zal ik, in aanvulling op bovenstaande maatregelen, in overleg treden met ProRail over het, waar mogelijk, zwaarder sanctioneren van betreffende vervoerders. Ik sluit daarbij de ultieme consequentie van het ontzeggen van de toegang tot het spoor niet uit. ProRail heeft hier op grond van de toegangsovereenkomst mogelijkheden voor. Ik ga er echter vanuit dat de vervoerders hun verantwoordelijkheid nemen en dat deze vergaande maatregel niet noodzakelijk zal zijn. De ILT zal mij eind 2016 opnieuw rapporteren over de resultaten betreffende het toezicht op de informatie over gevaarlijke stoffen op emplacementen.

Voor de langere termijn onderzoeken ProRail en vertegenwoordigers van de chemische industrie in Nederland de mogelijkheden om wagens met RID-lading uit te rusten met innovaties zoals een intelligent GPS-systeem of RFID<sup>11</sup> tags. Een

---

<sup>11</sup> RFID: Radio Frequency Identification, een hulpmiddel voor identificatie.

dergelijke systeemsprong vergroot de betrouwbaarheid aanzienlijk. Voor een deel worden wagens met gevaarlijke stoffen inmiddels al uitgerust met deze GPS, waarmee niet alleen de locatie, maar ook de conditie van de lading kan worden gerapporteerd.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2016/96861

#### *Registratie niet-gevaarlijke stoffen*

Voor niet-gevaarlijke stoffen geldt er geen wettelijke verplichting tot registratie. Voor hulpdiensten kan het bij een incident echter relevant zijn te weten dat zich geen gevaarlijke stoffen in de wagens bevinden. Om ook de registratie van niet-gevaarlijke stoffen in WLIS te stimuleren heb ik eind vorig jaar, in nauw overleg met KNV, ProRail gevraagd om in de toegangsovereenkomst een prestatieregeling<sup>12</sup> voor 2016 en 2017 op te nemen om goederenvervoerders tegemoet te komen in de kosten die zij (eenmalig) maken voor het gebruik van en de registratie in WLIS. Daarvoor heb ik een budget van in totaal € 3 mln. beschikbaar gesteld. In hoeverre goederenvervoerders van deze regeling gebruik kunnen maken is afhankelijk van de correcte registratie van wagens met én zonder gevaarlijke stoffen in WLIS. ProRail ziet hierop toe. De cijfers van het eerste kwartaal over 2016 laten echter zien dat ook op dit aspect in een aantal gevallen de prestaties teleurstellend zijn en vervoerders dus mogelijk geen aanspraak kunnen gaan maken op de financiële tegemoetkoming. Ook hierbij geldt dat een beperkt aantal vervoerders aanzienlijk beter presteert dan de rest.

#### **OvV-rapport Risicobeheersing bij spoorvervoer gevaarlijke stoffen**

Op 6 maart 2015 botste in Tilburg een passagierstrein tegen een stilstaande goederentrein. Dit veroorzaakte een lekkage aan de achterste wagen van de goederentrein. De directe aanleiding voor de botsing was een stoptonend sein (STS)-passage door de passagierstrein. Zowel de OvV als de ILT hebben onderzoek verricht naar de oorzaak en achtergrond van het incident. Over de bevindingen van de ILT en mijn beleidsreactie heb ik uw Kamer reeds geïnformeerd via mijn brief van 26 november 2015<sup>13</sup>. Daarnaast hebben NS, ProRail en DB Cargo (voorheen DB Schenker) gezamenlijk onderzoek verricht naar het ongeval en verbetermaatregelen vastgesteld. De ILT volgt de opvolging van de gesignaleerde tekortkomingen en aanbevelingen, alsmede de door de spoorsector vastgestelde maatregelen, nauwgezet.

Op 10 maart jl. heeft de OvV zijn rapport "Risicobeheersing bij spoorvervoer gevaarlijke stoffen" gepresenteerd. Allereerst ben ik de OvV erkentelijk voor zijn onderzoeksrapport en de daarin geformuleerde aanbevelingen. Het onderzoek is, vanwege de gekozen invalshoek, een waardevolle aanvulling op de genoemde onderzoeken van de ILT en de spoorsector.

#### Reactie op conclusies & aanbevelingen

De Onderzoeksraad concludeert in zijn rapport dat:

- *'aan de treinbotsing, naast de STS-passage door de personentrein, ook risicoverhogende beslissingen bij de operationele aansturing van de goederentrein ten grondslag lagen;*
- *de veiligheid van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen verbeterd kan worden door aanvullende maatregelen ten aanzien van respectievelijk de samenstelling van goederentreinen met gevaarlijke stoffen, de technische*

<sup>12</sup> De prestatieregeling zal naar verwachting per 1 juli 2016 van kracht worden.

<sup>13</sup> Kamerbrief 29893, nr. 198.

*uitvoering van ketelwagens en de inzet van reizigerstreinen met slechte botscompatibiliteit op trajecten waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.'*

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2016/96861

De OvV concludeert dat het tijdens het operationele proces van groot belang is om voldoende aandacht te hebben en te houden voor de risico's die met het vervoer van gevaarlijke stoffen gepaard gaan. Immers een trein met gevaarlijke stoffen is geen gewone trein. Daarom is het vervoer van gevaarlijke stoffen streng gereguleerd. Zo worden onder andere eisen gesteld aan het materieel en de registratie van de lading van de wagens. Daarnaast leggen de spoorbedrijven zichzelf voorschriften op om de risico's zoveel mogelijk te beheersen. Niettemin stelt de OvV vast dat er ruimte is voor verbetering en doet daarvoor een aantal gerichte aanbevelingen aan zowel de spoorsector als aan mijn ministerie.

Specifiek is de volgende aanbeveling gericht aan mijn ministerie:  
'Bevorder zodanige aanscherping van de internationale regelgeving voor spoorvervoer van gevaarlijke stoffen (RID) dat daarin wordt opgenomen:

- *dat zich in de laatste wagen van een trein geen gevaarlijke stoffen mogen bevinden;*
- *dat ook ketelwagens voor het vervoer van niet-toxische gevaarlijke stoffen uitgerust dienen te zijn met overbufferingsbeveiligingen.'*

Omdat totstandkoming van internationale regelgeving tijd neemt, beveelt de OvV aan om, vooruitlopend hierop, afspraken te maken met verladers uit de chemische industrie en de goederenvervoerders om de voorgestelde maatregelen zo snel mogelijk in Nederland in te voeren. Bijvoorbeeld via een convenant.

Ik neem bovenstaande aanbevelingen van de OvV over. Zoals gezegd worden er aan het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen strenge eisen gesteld, vastgelegd in het RID. Echter, de in de aanbeveling genoemde maatregelen maken daar op dit moment geen onderdeel van uit. Met het oog op een gelijk speelveld en het grensoverschrijdende karakter van het goederenvervoer geef ik er de voorkeur aan beide maatregelen via een internationaal geldende verplichting in het RID te realiseren. Daarbij is het noodzakelijk dat een meerderheid van de landen die zijn aangesloten bij de OTIF<sup>14</sup> een dergelijk voorstel steunt. De OvV wijst erop dat beide maatregelen eerder aan de orde zijn gesteld in OTIF-verband, maar destijds op onvoldoende draagvlak konden rekenen. Het OvV-rapport is voor mij aanleiding om mij hier opnieuw voor in te zetten. Allereerst verken ik of en hoe de ERA<sup>15</sup>, het spoorwegagentschap van de Europese Unie, hierbij een rol zou kunnen vervullen. Steun hiervoor binnen het ERA-verband vergroot namelijk de kans van slagen bij de OTIF aanzienlijk. Gelijkgestemde landen, die in het verleden met soortgelijke incidenten te maken hebben gehad, zal ik aan de voorkant van dit proces betrekken. Dit proces kost tijd. Op basis van de geldende procedures is een wijziging van het RID niet eerder te voorzien dan in 2019.

Vanwege deze lange periode en de onzekerheid over de slagingskans van dit traject ben ik, conform de aanbeveling van de OvV, in overleg getreden met de betrokken spoorvervoerders en de chemische industrie met als doel dat deze maatregelen reeds eerder op vrijwillige basis in Nederland worden ingevoerd. De betrokken partijen staan hier welwillend tegenover. Ik zal in overleg met de goederenvervoerders de operationele en financiële gevolgen en de mate van

<sup>14</sup> OTIF: Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires, de pan-Europese spoorvervoersorganisatie.

<sup>15</sup> ERA: European Railways Association.

doelbereik van deze maatregelen zorgvuldig bekijken. Ik verwacht uw Kamer aan het eind van het jaar nader te kunnen informeren over de opvolging van de aanbevelingen van de OvV.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2016/96861

### **Ontsporing Kijfhoek**

Op 16 juni 2015 ontspoorde een goederentrein als gevolg van een beladingsfout die kon ontstaan doordat de automatische beladinginstallatie van de verlader defect was geraakt. De ILT heeft hier onderzoek naar verricht en geconstateerd dat zowel de betrokken verlader als vervoerder bepalingen in het Algemeen Reglement Vervoer en in het Besluit Spoorverkeer hebben overtreden. Het rapport is bij deze brief opgenomen. De betrokken vervoerder zal schriftelijk aan de ILT rapporteren welke structurele maatregelen hij inmiddels heeft genomen en nog van plan is te gaan nemen naar aanleiding van de bevindingen uit het rapport.

### **Tot slot**

De in deze brief gemelde ontwikkelingen en resultaten geven aanleiding voor maatregelen ter verbetering van de externe veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de spoorsector. Ik verwacht dat de spoorsector hierin zijn verantwoordelijkheid neemt en op korte termijn de noodzakelijke verbeteringen realiseert. Daarnaast zal ik samen met de sector de aanbevelingen van de OvV opvolgen om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst te kunnen blijven garanderen. Ik zal er scherp op toezien dat de Wet basisnet wordt nageleefd en dat de registratie van de lading van wagens met gevaarlijke stoffen wordt verbeterd. Ik zal uw Kamer hierover eind dit jaar nader informeren.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma