

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> 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-2013/267983

**Uw kenmerk**  
2013Z21455

**Bijlage(n)**  
-

Datum 25 november 2013  
Betreft Beantwoording kamervragen lid Smaling (SP) over  
ontsporing goederentrein bij Borne

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen van het lid Smaling (SP) die gesteld zijn over de  
ontsporing van een goederentrein bij Borne.

Vraag 1.

Bent u bereid om tot op de bodem uit te zoeken wat de oorzaak is van de  
ontsporing van de goederentrein nabij Borne? <sup>1</sup> Zo ja, wanneer kan de Kamer de  
resultaten hiervan verwachten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1.

Za. Zoals ik tijdens de begrotingsbehandeling reeds heb aangegeven is de  
Inspectie voor Leefomgeving en Transport al gestart met een onderzoek naar de  
toedracht van de ontsporing van de goederentrein bij Borne. De eerste  
bevindingen wijzen er op dat het aannemelijk is dat de ontsporing is veroorzaakt  
door een gebroken wielband. Door de houder van de betreffende wagon worden  
nu alle wagons van dit type gecontroleerd op de staat van de wielband. De  
Inspectie ziet daar op toe.  
De Inspectie streeft er naar haar onderzoek vóór de zomer van 2014 af te ronden.

Vraag 2.

Zou u in een eventueel onderzoek willen meenemen of de eisen die gesteld  
worden aan de kwaliteit van het materieel zouden moeten worden aangescherpt?

Antwoord 2.

Het vervolgonderzoek van de Inspectie richt zich op de oorzaak van het breken  
van de wielband en of betrokken partijen voldoende invulling hebben gegeven aan  
hun verantwoordelijkheden rond het beheer, het onderhoud en de controles van de  
betreffende wagon.  
In EU-verband zijn met houders van goederenwagons en de industrie reeds  
afspraken gemaakt over goederenwagons met wielbanden. Deze afspraken  
houden in dat vanaf 2011 geen goederenwagons met wielbanden meer worden  
aangeschaft, dat bij versleten wielbanden de wielen niet meer van nieuwe

---

<sup>1</sup> ) <http://www.tubantia.nl/regio/borne/ontsporing-trein-is-precies-wat-we-vrezen-1.4083817>

wielbanden worden voorzien, alsmede dat goederenwagens die zijn voorzien van wielbanden vanaf 2020 niet meer worden ingezet bij snelheden hoger dan 80 km/uur.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek van de Inspectie kan worden bezien of de bestaande afspraken voldoende zijn, dan wel of aanscherping van de eisen nodig is. Ik wijs u erop, dat dit laatste alleen in Europees verband mogelijk is.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2013/267983

Vraag 3.

In hoeverre deelt u de zorgen van de burgemeester van Borne, die zegt zijn hart vast te houden voor de toekomst wanneer er meer goederentreinen op dit spoor komen te rijden?

Antwoord 3.

Ik kan me voorstellen dat de burgemeester bezorgd is als er een ontsporing plaats heeft gevonden. Uit het onderzoek van de ILT zal allereerst moeten blijken wat de oorzaak van de ontsporing is geweest. Voor het goederenvervoer en de toekomstige groei zijn er verschillende wettelijke borgingen zoals basisnet en maatregelen vanuit de sector om de risico's zoveel mogelijk te beperken. Daarmee is een incident nooit volledig uitgesloten maar wordt een maximale inspanning geleerd om de veiligheid te waarborgen.

Vraag 4.

Wat is uw boodschap aan de inwoners die nabij dit spoor wonen en zich ongerust maken?

Antwoord 4.

Zie het antwoord op vraag 3.

Vraag 5.

Bent u bereid te onderzoeken of er duurzame alternatieven zijn voor goederenvervoer in Oost-Nederland, waardoor de IJssellijn en het verdere achterland ontzien kunnen worden? Kunt u het antwoord toelichten?

Antwoord 5.

Vervoer per spoor is een duurzame modaliteit; een incident, hoe betreurenswaardig ook, doet daar niet aan af. De gevraagde onderzoeken naar mogelijke alternatieven voor het spoorvervoer door Oost-Nederland zijn in 2012 uitgevoerd. De resultaten zijn bij brief van 12 juli 2012 aan uw Kamer gezonden<sup>2</sup>. Uit het onderzoek is onder andere gebleken dat maximaal circa 9 % van het verwachte spoorvervoer door Oost-Nederland ook met de binnenvaart of kustvaart zou kunnen worden vervoerd, zij het tegen hogere kosten en met een langere vervoerstijd.

Vraag 6.

Kunt u uitsluiten dat op dit spoor in Oost-Nederland in de toekomst zeer gevaarlijke stoffen worden gevoerd?

Antwoord 6.

Gevaarlijke stoffen zijn nodig om producten te kunnen maken die we in ons dagelijks leven nodig hebben. Daarvoor is vervoer, ook per spoor, nodig. Vanaf de in werking treding van de wet Basisnet geldt er op elke spoorlijn in Nederland een 'risicoplaafond'. In het kader van Basisnet spoor is besloten om dit vervoer zoveel mogelijk over de Betuweroute af te wikkelen en daarmee Oost-Nederland zoveel mogelijk te ontzien; uitsluiten van vervoer van gevaarlijke stoffen kan echter niet.

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 32404, nr. 57 d.d. 12 juli 2012

Vraag 7.  
Kunt u deze vragen voor het notaoverleg MIRT d.d. 25 november 2013  
beantwoorden?

Antwoord 7.  
Ja.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2013/267983