



Inspectie Verkeer en Waterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Weten wat er staat

Onderzoek naar treinen met gevaarlijke stoffen
op emplacementen



Weten wat er staat

Onderzoek naar treinen met gevaarlijke stoffen op
emplacements

Datum 15 juni 2011
Status definitief



Weten wat er staat

Onderzoek naar treinen met gevaarlijke stoffen
op emplacementen

Datum	15 juni 2011
Status	definitief

Inhoud

	Samenvatting	4
1.	Algemeen	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Algemene zorg voor veiligheid	6
1.3	Verantwoordelijkheden	7
1.3.1	Afzender	7
1.3.2	Vervoerder	7
1.3.3	Infrastructuurbeheerder	7
2.	Onderzoek en bevindingen	8
2.1	Onderzoek	8
2.2.1	Bevindingen vervoerder	8
2.2.2	Bevindingen infrastructuurbeheerder	9
2.2.3	Bevindingen parkeercontrole	11
3	Conclusie	12
Bijlage 1	Geïnspecteerde emplacementen	
Bijlage 2	Handleiding aanleveren wagenlijsten ProRail	
Bijlage 3	Operationele Voorwaarden Toegangsovereenkomst ProRail 2011	
Bijlage 4	Lijst van gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel (tabel 1.10.5 RID)	

Samenvatting

Op 14 januari 2011 is er op het emplacement Kijfhoek brand geweest in een reservoirwagen geladen met ethanol¹. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) heeft direct na de brand op het emplacement onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van treinen met gevaarlijke stoffen. Uit dit onderzoek bleek dat de informatie over de aanwezige treinen niet overeenkwam met de feitelijke situatie. Op verschillende sporen waren wagens met gevaarlijke stoffen aanwezig terwijl dit niet in de documenten van de vervoerders en de systeeminformatie van de infrastructuurbeheerder (hierna beheerder) was vermeld.

Om te bepalen of de op de Kijfhoek aangetroffen situatie op zichzelf staat of breder speelt, heeft de IVW op 40 emplacementen onderzoek gedaan naar de aanwezigheid en juistheid van de informatie over treinen met gevaarlijke stoffen. Ook is onderzoek gedaan naar de naleving van de voorschriften voor het parkeren van treinen met gevaarlijke stoffen. Bij dit onderzoek zijn vervoerders van gevaarlijke stoffen en beheerders betrokken.

Uit het onderzoek komt naar voren dat de beheerders in veel gevallen moeite hebben met het aanleveren van informatie over treinen met gevaarlijke stoffen.

- In het geval dat treinen met gevaarlijke stoffen op een emplacement overstaan, kan de beheerder de benodigde informatie vrijwel alleen geven als het treinnummer bij het informatieverzoek wordt aangegeven.
- Er zijn op de sporen op de emplacementen veelal geen spoornummers aangebracht. Bij een verzoek om informatie aan de beheerder kan het spoornummer daardoor niet als referentiepunt dienen.
- Locomotieven die door een vervoerder worden geleased, hebben vaak geen uiterlijke kenmerken die het mogelijk maken om de vervoerder te identificeren. Deze locomotieven kunnen daardoor niet als referentiepunt voor een informatieverzoek dienen.

Het aanbrenge van spoornummers en het aanbrenge van uiterlijke kenmerken op locomotieven is niet verplicht. Het vergemakkelijkt wel het opvragen en aanleveren van informatie.

De IVW constateert dat de informatie over de aanwezigheid van treinen met gevaarlijke stoffen en de volledigheid en juistheid van de informatie te kort schiet.

- De beheerder is veelal niet in staat om aan te geven wat de spoorbezetting is. Ook kan de beheerder vaak niet aangeven of er op de emplacementen treinen met gevaarlijke stoffen aanwezig zijn.
- Als bij het rangeren op emplacementen extra wagens aan een trein worden gekoppeld, kan de beheerder bij een informatievraag over treinen op het betreffende spoor alleen de informatie over de oorspronkelijke trein geven. In die gevallen ontbreekt informatie over de extra wagens.
- De documenten van de vervoerder zijn niet altijd aanwezig of niet volledig.
- De documenten van de vervoerder en de informatie die in het systeem Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen is opgenomen, komen in een aantal gevallen niet met elkaar overeen.

¹ De IVW heeft een bestuursrechtelijk onderzoek naar de brand ingesteld. Het Openbaar Ministerie voert een strafrechtelijk onderzoek uit; de IVW participeert hierin.

- De feitelijke situatie op de emplacementen komt niet altijd overeen met de documenten van de vervoerder en de informatie uit het systeem Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

De IVW kijkt ook bij de reguliere inspecties van treinen met gevaarlijke stoffen naar de documenten van de vervoerder. In de afgelopen jaren heeft de IVW een verbetering van de naleving op dit gebied gezien. De naleving is echter nog niet voldoende.

De IVW constateert dat treinen met gevaarlijke stoffen in een aantal gevallen zonder de vereiste parkeercontrole(s) door de vervoerder, overstaan op emplacementen. De IVW heeft eind 2010 de thema actie 'Parkeercontrole' gehouden. Uit deze thema actie kwam eveneens naar voren dat de naleving van de voorschriften voor het parkeren van treinen met gevaarlijke stoffen niet goed is.

De IVW concludeert dat de 'situatie Kijfhoek' breed speelt. De beheerders en vervoerders hebben vaak moeite om de gevraagde informatie over treinen met gevaarlijke stoffen aan te leveren. Daarnaast komt de inhoud van de informatie van de beheerder en die van de vervoerder niet altijd met elkaar overeen, is de informatie in voorkomende gevallen onvolledig of onjuist en komt de informatie niet altijd overeen met de daadwerkelijk ter plekke aanwezige treinen met gevaarlijke stoffen.

Het ontbreken van (juiste en volledige) informatie over de aanwezigheid van treinen met gevaarlijke stoffen en het zonder toezicht laten overstaan van deze treinen, leiden tot potentieel gevaarlijke situaties op het spoor. Het kan in het geval van een incident ook direct verstrekkinge gevolgen hebben, zowel voor het trein- en emplacementpersoneel als voor het personeel van hulpdiensten.

Hoofdstuk 1 Algemeen

1.1 Aanleiding

Op 14 januari 2011 is er op het emplacement Kijfhoek brand geweest in een reservoirwagen geladen met ethanol. De IVW heeft direct na de brand onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van treinen met gevaarlijke stoffen op het emplacement. Uit dit onderzoek bleek dat de informatie over de aanwezige treinen niet overeenkwam met de feitelijke situatie. Op verschillende sporen waren wagens met gevaarlijke stoffen aanwezig terwijl dit niet in de documenten van de vervoerders en de systeeminformatie van de infrastructuurbeheerder (hierna beheerder) was vermeld.

Nederland heeft een groot aantal emplacementen waar treinen met gevaarlijke stoffen rangeren en/of overstaan. Om te bepalen of de situatie zoals aangetroffen op het emplacement Kijfhoek op zichzelf staat of breder speelt, is bij 40 emplacementen onderzoek gedaan naar de aanwezigheid en juistheid van de informatie over treinen met gevaarlijke stoffen. Ook is op deze emplacementen onderzoek gedaan naar de naleving van de voorschriften voor het parkeren van treinen met gevaarlijke stoffen.

De IVW houdt, naast thema acties en gerichte onderzoeken, regulier toezicht op treinen met gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid en juistheid van de vervoersdocumenten is een vast onderdeel van deze inspecties. Sinds 2008 is de naleving van de voorschriften voor de documenten verbeterd.

In 2010 heeft de IVW de thema actie 'Parkeercontroles' uitgevoerd. Bij deze thema acties is geconstateerd dat de naleving van de voorschriften voor het parkeren van treinen met gevaarlijke stoffen onvoldoende is.

1.2 Algemene zorg voor de veiligheid

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor zijn meerdere partijen betrokken. Belangrijke betrokken partijen zijn de afzender van de gevaarlijke stoffen, de vervoerder ervan en de beheerder.

De betrokken partijen zijn verplicht om elkaar voorafgaand aan en tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen informatie aan te leveren die voor het vervoer van belang is. Daarnaast moeten de betrokken partijen maatregelen treffen om schadegevallen te verhinderen en, als schade optreedt, de omvang daarvan zo beperkt mogelijk te houden. Ook moeten de betrokken partijen een mogelijk direct gevaar voor de openbare veiligheid onmiddellijk aan de instanties voor de hulpverlening en de veiligheid melden en deze instanties van de voor hun optreden noodzakelijke informatie voorzien.

Het onderzoek is uitgevoerd op emplacementen. Op het moment dat een trein met gevaarlijke stoffen op een emplacement aanwezig is, is het vervoer gestart. De afzender heeft de zending dan al aan de vervoerder overgedragen. De afzender van de gevaarlijke stoffen maakt daarom geen deel uit van dit onderzoek.

1.3 Verantwoordelijkheden

1.3.1 Afzender

De afzender moet de vervoerder de wettelijk vereiste informatie, eventueel vereiste vervoersdocumenten en begeleidende documenten zoals vergunningen, toelatingen, mededelingen, certificaten en dergelijke leveren.

1.3.2 Vervoerder

De vervoerder moet voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen met een trein een vervoerdocument hebben. In het vervoerdocument moet in ieder geval het UN-nummer van de gevaarlijke stof, de vervoersnaam van de gevaarlijke stof, de totale hoeveelheid van iedere gevaarlijke stof en de gegevens van de afzender en de geadresseerde zijn vermeld. De vervoerder moet er voor zorgen dat de voorgeschreven documenten bij het vervoersdocument zijn gevoegd en aan de beheerder worden doorgestuurd.

De vervoerder moet uiterlijk vijf minuten² voor het vertrek van een trein een zogenaamde 'wagenlijst' aan de beheerder verstrekken. In de wagenlijst wordt aangegeven:

- of met de trein personen of goederen worden vervoerd;
- de lengte en de samenstelling van de trein en de eventuele wijzigingen van die samenstelling tijdens de rit;
- het UN-nummer, het gevaarsidentificatienummer van gevaarlijke stoffen en de plaats waar deze zich in de trein bevinden;
- dat niet de zekerheid bestaat dat de trein wordt gedetecteerd;
- eventuele ontheffingen of vrijstellingen en daaraan verbonden voorschriften of beperkingen ten aanzien van de betrokken rit.

De vervoerder levert de wagenlijst digitaal aan de beheerder aan door de wagenlijst in het systeem Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS) te zetten.

De vervoerder moet waarborgen dat de beheerder tijdens het vervoer altijd snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot informatie over de samenstelling van de trein, de UN-nummers van de vervoerde gevaarlijke stoffen, de plaats van de wagens met gevaarlijke stoffen in de trein en de massa van de lading.

1.3.3 Infrastructuurbeheerder

De beheerder moet er voor zorg dragen dat hij tijdens het vervoer altijd snel en onbeperkt toegang heeft tot de informatie die de vervoerder moet aanleveren.

De beheerder moet er voor zorgen dat de informatie uit het systeem OVGS in het geval van een calamiteit aan de hulpdiensten wordt verstrekt.

² Zie bijlage 2 "Handleiding aanleveren wagenlijsten ProRail"

Hoofdstuk 2 Onderzoek en bevindingen

2.1 Onderzoek

Het doel van het onderzoek is nagaan of de 'situatie Kijkhoek' op zich zelf staat of breder speelt. Om dit te bepalen is bij 40 emplacementen onderzoek gedaan. Op deze emplacementen zijn in de maanden februari, maart en april 2011 in totaal 80 controles uitgevoerd.

Het aantal controles en de dagen en tijdstippen waarop de controles zijn uitgevoerd, variëren per emplacement. Emplacementen waarvan bij het onderzoek is geconstateerd dat er geen treinen met gevaarlijke stoffen (meer) worden gerangeerd en waar geen treinen met gevaarlijke stoffen (meer) overstaan³, zijn één keer gecontroleerd. Emplacementen waar wel rangeerbewegingen met treinen met gevaarlijke stoffen plaatsvinden en/of waar dergelijke treinen overstaan, zijn twee of drie keer gecontroleerd⁴. Op 29 emplacementen zijn treinen met gevaarlijke stoffen aangetroffen.

Het is de IVW bekend dat op de emplacementen Kijkhoek, Onnen, Botlek, Europoort, Sloe I en II, Maasvlakte, Waalhaven Zuid en Pernis regelmatig treinen met gevaarlijke stoffen overstaan. Deze emplacementen zijn in verband met de controle op de naleving van de voorschriften voor het laten overstaan van treinen met gevaarlijke stoffen, ook in het weekend gecontroleerd.

Bij de controles op de emplacementen zijn de vervoerders gevraagd om de vervoerdocumenten en wagenlijsten van treinen met gevaarlijke stoffen te overleggen. De beheerders zijn gevraagd om van deze treinen de in het systeem OVGS opgenomen informatie te overleggen. Het vervoerdocument, de wagenlijst en de systeeminformatie zijn per trein met elkaar vergeleken. Opvolgend is de trein ter plekke fysiek gecontroleerd.

Voor de controle op de naleving van de voorschriften voor het overstaan van treinen met gevaarlijke stoffen zijn de vervoerders gevraagd om de parkeerregistraties van de treinen te overleggen.

Er zijn 13 vervoerders van gevaarlijke stoffen. Bij het onderzoek zijn vijf vervoerders betrokken. Van de overige acht vervoerders zijn er tijdens de controles geen treinen met gevaarlijke stoffen op de emplacementen aangetroffen.

2.2 Bevindingen

2.2.1 Bevindingen vervoerders

Niet alle gecontroleerde emplacementen zijn (continu) bemenst. Van de 40 emplacementen zijn er acht bemenst en 32 onbemenst. De gevraagde documenten konden bij bemenste emplacementen zonder problemen door de vervoerder worden aangeleverd. Het aanleveren van de gevraagde documenten leverde bij onbemenste emplacementen wel problemen op. In een aantal gevallen zijn bij controles onbemenste, door de vervoerder geleasede of ingehuurde locomotieven

³ Deze emplacementen beschikken wel over een milieuvergunning die het rangeren van treinen met gevaarlijke stoffen toestaat.

⁴ Zie overzicht in bijlage 1.

aangetroffen. Op deze locomotieven zijn geen uiterlijke kenmerken aangebracht die tot de vervoerder herleidbaar zijn. Hierdoor kon de vervoerder niet worden geïdentificeerd. Dit bemoeilijkt het opvragen van documenten bij de vervoerder en systeem informatie bij de beheerder.

In totaal zijn van 79 treinen bij de vervoerders de documenten opgevraagd. De vervoerders konden van zeven treinen het vervoerdocument niet overleggen. In twee gevallen bevatte het vervoerdocument van een trein niet alle verplichte informatie.

Bij vier opgevraagde wagenlijsten kwam de verplichte informatie op de wagenlijst niet overeen met de informatie die in het systeem OVGS is gezet. Bij twee treinen stonden er meer wagens met gevaarlijke stoffen op de wagenlijsten dan dat er in de lijsten van het systeem OVGS stonden. In twee gevallen is precies het tegenovergestelde geconstateerd en stonden er minder wagens met gevaarlijke stoffen op de wagenlijst dan dat er in de lijsten van het systeem OVGS stonden.

Tijdens de controle van de treinen ter plekke is geconstateerd dat de bij de trein behorende wagenlijst in zeven gevallen niet overeenkwam met wat daadwerkelijk op het spoor bij de desbetreffende trein is aangetroffen. Bij vier treinen zijn gevaarlijke stoffen in de trein aangetroffen die niet op de wagenlijst van de vervoerder stonden. Bij drie treinen kwam de in de wagenlijst vermelde wagenvolgorde van de gevaarlijke stoffen in de trein niet overeen met de daadwerkelijk aangetroffen volgorde van de wagens. In vier gevallen kwamen de aangetroffen gevaarlijke stoffen wel overeen met de wagenlijst van de vervoerder maar week de aangetroffen situatie af van de informatie die in het systeem OVGS stond.

Bij alle betrokken vervoerders zijn overtredingen geconstateerd. De inspecteurs hebben tegen 15 overtredingen proces-verbaal opgemaakt.

2.2.2 Bevindingen beheerders

Tijdens de controles op de emplacementen is de beheerder gevraagd om van de treinen met gevaarlijke stoffen die op dat moment op het emplacement aanwezig waren, de informatie uit het systeem OVGS aan te leveren. Er is gevraagd om het aantal treinwagens met gevaarlijke stoffen, de aard van de gevaarlijke stoffen en de vervoerder ervan aan te geven. In totaal is van 58 treinen de informatie uit het systeem OVGS opgevraagd. Het aantal informatieverzoeken aan de beheerders ligt lager dan het aantal informatieverzoeken aan de vervoerders. Dit komt doordat ProRail heeft aangegeven dat als bij het informatieverzoek geen specifieke gegevens over een trein worden gegeven, ProRail de gevraagde informatie niet kan leveren.

Geconstateerd is, dat als bij informatievraag geen treinnummer aan de beheerder wordt doorgegeven, de beheerder moeilijk of niet kan achterhalen of en zo ja, welke treinen met gevaarlijke stoffen er op een emplacement staan en wie de vervoerder ervan is. De sporen op de emplacementen hebben veelal geen nummers. Bij een verzoek om informatie aan de beheerder kan een spoornummer daardoor niet als referentiepunt worden gebruikt.

Het beheer van het spoor en de treindienstleiding worden op de havenspoorlijn en de Betuweroute namens ProRail door KeyRail verzorgd. Geconstateerd is dat de

beheerder bij het opvragen van de spoorbezetting op de doorgaande, aankomst- en vertreksporen van emplacementen op deze spoorlijnen goed kan aangeven welk treinnummer en daaraan gekoppeld welke vervoerder treinen op het spoor heeft en op welk spoor dat is. De beheerder kan ook vrij eenvoudig de door de vervoerder aangeleverde wagenlijst uit het systeem OVGS genereren. Het bepalen van de spoorbezetting wordt zowel voor KeyRail als voor ProRail moeilijker als het om informatie gaat over treinen die op een spoor staan dat aan vervoerders in gebruik is gegeven. De vervoerders plaatsen op zo'n spoor wagens die bij bedrijven zijn uitgethaald of nog bij bedrijven moeten worden geplaatst. Deze treinwagens hebben (nog) geen treinnummer. De beheerder kan in het spoorbezettingssysteem wel zien dat er op het betreffende spoor wagens staan maar kan in het systeem niet zien of de wagens al dan niet beladen zijn. De beheerder moet in zo'n geval informatie bij de vervoerder opvragen. KeyRail heeft met de vervoerders die op de bij haar in beheer zijnde spoorlijnen en emplacementen rijden, de afspraak gemaakt dat bij een dergelijke informatievraag binnen 10 minuten response moet worden gegeven. De vervoerder moet dan aangeven op welke sporen wagens met gevaarlijke stoffen staan en wat de aard van de gevaarlijke stoffen is. Er vindt regelmatig een test met de diverse vervoerders plaats of er binnen 10 minuten response wordt gegeven. De beheerder controleert niet of de opgegeven informatie juist is en controleert niet of de informatie overeenkomt met de daadwerkelijke situatie ter plekke.

Uit de opgevraagde informatie over de spoorbezetting op de emplacementen Waalhaven Zuid en Maasvlakte kwam naar voren, dat er op het moment van de controle treinen met gevaarlijke stoffen aanwezig waren. Ook de informatie uit het systeem OVGS gaf aan dat er treinen met gevaarlijke stoffen zouden staan. Tijdens de fysieke controles van de treinen op deze emplacementen bleek dat deze treinen niet aanwezig waren. De vervoerder had deze treinen al laten lossen. Op het moment van de fysieke controle waren er alleen lege treinen aanwezig.

Op het emplacement Kijfhoek gaf de beheerder op verzoek de spoorbezetting met het bijbehorende treinnummer en de informatie uit het systeem OVGS aan. De wagenlijst van de trein en de informatie uit het systeem OVGS kwamen overeen. Tijdens de fysieke controle van de trein bleek dat er aan de trein drie wagens waarvan één met gevaarlijke stoffen extra gekoppeld stonden. De vervoerder had uit efficiency overwegingen twee treinen, die onder verschillende treinnummers waren aangekomen, aan elkaar gekoppeld. Voor de vervoerder waren de beide treinen en bijbehorende treinnummers op het moment van aankomst op het emplacement opgehouden te bestaan. De vervoerder heeft de wagens van de treinen na toestemming van de beheerder gerangeerd en tegen elkaar aangekoppeld met een locomotief ervoor. Deze situatie was bekend bij de beheerder, maar kon niet in het systeem worden gezet. De vervoerder en beheerder kunnen niet twee treinen of gedeelten daarvan die op één spoor staan in het systeem invoeren.

ProRail is beheerder en treindienstleider van de overige emplacementen in Nederland. ProRail kan alleen informatie over een trein geven als er bij de informatievraag een treinnummer wordt doorgegeven. In alle andere gevallen moet ProRail contact opnemen met de vervoerders en vragen om de informatie middels sorteerlijsten aan haar door te geven. Op één emplacement wilde de treindienstleider van ProRail ondanks herhaald verzoek van de inspecteur geen contact met de vervoerders opnemen. Op twee emplacementen gaven de

treindienstleiders van ProRail aan niet te weten wat er op het emplacement aan wagens met gevaarlijke stoffen aanwezig was.

2.3 Bevindingen parkeercontrole

Treinen die beladen zijn met gevaarlijke stoffen met een hoog risicopotentieel⁵ mogen, nadat het rangeerproces is afgelopen en er geen voortdurend toezicht meer op de trein is, niet zonder meer op een emplacement overstaan. Deze treinen moeten voordat ze overstaan, onder verantwoordelijkheid van de vervoerder, op onregelmatigheden worden gecontroleerd. Deze 'parkeercontrole' moet zolang er geen voortdurend toezicht op de trein is, iedere acht uur worden herhaald. Van het onder toezicht staan en de parkeercontrole moet door de vervoerder een registratie worden bijgehouden.

De parkeercontrole was op acht treinen van toepassing. Bij de inspectie op de emplacementen is in drie gevallen geconstateerd dat de vervoerder de parkeercontrole niet had uitgevoerd. De vervoerder kon de parkeerregistratie van deze treinen niet overleggen. In drie gevallen is geconstateerd dat de parkeercontrole wel is uitgevoerd maar dat deze niet op de juiste wijze is geregistreerd. In de registratie was het tijdstip van de eerste parkeercontrole niet aangegeven waardoor niet kon worden aangetoond dat de parkeercontrole iedere acht uur is herhaald.

De inspecteurs hebben tegen het niet uitvoeren van de parkeercontroles proces verbaal opgemaakt. Tegen de niet juiste wijze van registreren is door de inspecteurs waarschuwend opgetreden.

⁵ Zie overzicht in bijlage 4.

Hoofdstuk 3 Conclusie

Uit het onderzoek komt naar voren dat de beheerders in veel gevallen moeite hebben met het aanleveren van informatie over treinen met gevaarlijke stoffen.

- In het geval dat treinen met gevaarlijke stoffen op een emplacement overstaan, kan de beheerder de benodigde informatie vrijwel alleen geven als het treinnummer bij het informatieverzoek wordt aangegeven.
- Er zijn op de sporen op de emplacementen veelal geen spoornummers aangebracht. Bij een verzoek om informatie aan de beheerder kan het spoornummer daardoor niet als referentiepunt dienen.
- Locomotieven die door een vervoerder worden geleased, hebben vaak geen uiterlijke kenmerken die het mogelijk maken om de vervoerder te identificeren. Deze locomotieven kunnen daardoor niet als referentiepunt voor een informatieverzoek dienen.

Het aanbrengen van spoornummers en het aanbrengen van uiterlijke kenmerken op locomotieven is niet verplicht. Het vergemakkelijkt wel het opvragen en aanleveren van informatie.

De IVW constateert dat de informatie over de aanwezigheid van treinen met gevaarlijke stoffen en de volledigheid en juistheid van de informatie te kort schiet.

- De beheerder is veelal niet in staat om aan te geven wat de spoorbezetting is. Ook kan de beheerder vaak niet aangeven of er op de emplacementen treinen met gevaarlijke stoffen aanwezig zijn.
- Als bij het rangeren op emplacementen extra wagens aan een trein worden gekoppeld, kan de beheerder bij een informatievraag over treinen op het betreffende spoor alleen de informatie over de oorspronkelijke trein geven. In die gevallen ontbreekt informatie over de extra wagens.
- De documenten van de vervoerder zijn niet altijd aanwezig of niet volledig.
- De documenten van de vervoerder en de informatie die in het systeem Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen is opgenomen, komen in een aantal gevallen niet met elkaar overeen.
- De feitelijke situatie op de emplacementen komt niet altijd overeen met de documenten van de vervoerder en de informatie uit het systeem Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

De IVW kijkt ook bij de reguliere inspecties van treinen met gevaarlijke stoffen naar de documenten van de vervoerder. In de afgelopen jaren heeft de IVW een verbetering van de naleving op dit gebied gezien. De naleving is echter nog niet voldoende.

De IVW constateert dat treinen met gevaarlijke stoffen in een aantal gevallen zonder de vereiste parkeercontrole(s) door de vervoerder, overstaan op emplacementen. De IVW heeft eind 2010 de thema actie 'Parkeercontrole' gehouden. Uit deze thema actie kwam eveneens naar voren dat de naleving van de voorschriften voor het parkeren van treinen met gevaarlijke stoffen niet goed is.

De IVW concludeert dat de 'situatie Kijfhoek' breed speelt. De beheerders en vervoerders hebben vaak moeite om de gevraagde informatie over treinen met gevaarlijke stoffen aan te leveren. Daarnaast komt de inhoud van de informatie van de beheerder en die van de vervoerder niet altijd met elkaar overeen, is de

informatie in voorkomende gevallen onvolledig of onjuist en komt de informatie niet altijd overeen met de daadwerkelijk ter plekke aanwezige treinen met gevaarlijke stoffen.

Het ontbreken van (juiste en volledige) informatie over de aanwezigheid van treinen met gevaarlijke stoffen en het zonder toezicht laten overstaan van deze treinen, leiden tot potentieel gevaarlijke situaties op het spoor. Het kan in het geval van een incident ook direct verstrekken gevolgen hebben, zowel voor het trein- en emplacementpersoneel als voor het personeel van hulpdiensten.

Bijlage 1: overzicht geïnspecteerde emplacementsen

Emplacement:	Bezocht:	Weekend:	GS⁶:
Acht	1x		nee
Amersfoort Goederen	1x		nee
Amsterdam Westhaven	3x		nee
Arnhem Goederen	1x		nee
Axel aansluiting	1x		nee
Beverwijk	3x		nee
Blerick	1x		nee
Born	2x		nee
Coevorden	1x		nee
Delfzijl	2x		ja
Deventer	1x		nee
Dordrecht	3x		nee
Emmen	1x		nee
Eindhoven	1x		nee
Hengelo	3x		nee
<i>Kijfhoek</i>	3x	2x	<i>ja</i>
Lage Zwaluwe	1x		nee
Maastricht	3x		nee
Moerdijk	3x		nee
<i>Onnen</i>	3x	1x	<i>ja</i>
Oss	3x		nee
Roermond	1x		nee
Roodeschool	1x		nee
Roosendaal	3x		nee
<i>Rotterdam Botlek*</i>	3x	1x	<i>ja</i>
<i>Rotterdam Europoort*</i>	3x	1x	<i>ja</i>
<i>Rotterdam Maasvlakte*</i>	3x	1x	<i>ja</i>
<i>Rotterdam Pernis*</i>	3x	1x	nee
<i>Rotterdam Waalhaven zuid*</i>	3x	1x	<i>ja</i>
<i>Rotterdam IJsselmonde*</i>	1x		nee
Sas van Gent	1x		nee
Sittard	1x		nee
<i>Sloehaven I</i>	3x	1x	<i>ja</i>
<i>Sloehaven II</i>	3x	1x	<i>ja</i>
Terneuzen	1x		nee
Terneuzen aansluiting	1x		nee
Uitgeest	3x		nee
Valburg*	1x		nee
<i>Venlo</i>	3x		<i>ja</i>
Zwolle	1x		nee

De cursief aangegeven emplacementsen zijn bemenst.

De met * gemarkeerde emplacementsen vallen onder het beheer van KeyRail
Voor Kijfhoek geldt dat KeyRail verantwoordelijk is voor de capaciteitsverdeling en spoorwegveiligheid, voor de overige aspecten is ProRail verantwoordelijk.

⁶ Indien bij GS (gevaarlijke stoffen) 'nee' is ingevuld, wil dit zeggen dat er tijdens de inspectie geen gevaarlijke stoffen op het emplacement aanwezig waren.

Bijlage 2: Handleiding aanleveren wagenlijsten ProRail

"Handleiding
aanleveren wagenlijst"

Bijlage 3: Operationele Voorwaarden Toegangsovereenkomst ProRail 2011



"Operationele
Voorwaarden Toegan

Bijlage 4: Lijst van gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel (tabel 1.10.5 RID)

Klas- se	Sub- klasse	Stof of voorwerp	Hoeveelheid		
			Tank (liter) ^{c)}	Los gestort (kg) ^{d)}	Colli (kg)
1	1.1	Ontplobbare stoffen en voorwerpen	a)	a)	0
	1.2	Ontplobbare stoffen en voorwerpen	a)	a)	0
	1.3	Ontplobbare stoffen en voorwerpen van de compatibiliteitsgroep C	a)	a)	0
	1.4	Ontplobbare stoffen en voorwerpen van de UN-nummers 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 en 0500	a)	a)	0
	1.5	Ontplobbare stoffen en voorwerpen	0	a)	0
2		Brandbare gassen (classificatiecodes met alleen de letter F)	3000	a)	b)
		Giftige gassen [classificatiecodes met de letter(s) T, TF, TC, TO, TFC of TOC] met uitzondering van spuitbussen	0	a)	0
3		Brandbare vloeistoffen van de verpakkingsgroepen I en II	3000	a)	b)
		Vloeibare ontplobbare stoffen in niet explosieve toestand (gedesensibiliseerde ontplobbare vloeistoffen)	0	a)	0
4.1		Vaste ontplobbare stoffen in niet explosieve toestand (gedesensibiliseerde ontplobbare vaste stoffen)	a)	a)	0
4.2		Stoffen van de verpakkingsgroep I	3000	a)	b)
4.3		Stoffen van de verpakkingsgroep I	3000	a)	b)
5.1		Oxiderende vloeistoffen van de verpakkingsgroep I	3000	a)	b)
		Perchloraten, ammoniumnitraat, ammoniumnitraathoudende meststoffen en ammoniumnitraat-emulsies, -suspensies of -gels	3000	3000	b)
6.1		Giftige stoffen van de verpakkingsgroep I	0	a)	0
6.2		Infectueuze stoffen van de categorie A (UN-nummers 2814 en 2900, met uitzondering van dierlijke stoffen)	a)	0	0

Klas- se	Sub- klasse	Stof of voorwerp	Hoeveelheid		
			Tank (liter) ^{c)}	Los gestort (kg) ^{d)}	Colli (kg)
7		Radioactieve stoffen	3000 A ₁ (in speciale toestand) resp. 3000 A ₂ in colli van type B (U), B (M) of C		
8		Bijtende stoffen van de verpakkingsgroep I	3000	a)	b)

- a.* Niet relevant.
- b.* Ongeacht de hoeveelheid zijn de voorschriften in 1.10.3 niet van toepassing.
- c.* Een in deze kolom aangegeven waarde is alleen van toepassing indien vervoer in tanks is toegestaan overeenkomstig Hoofdstuk 3.2, Tabel A, kolom (10) of (12). Voor stoffen die niet ten vervoer in tanks zijn toegelaten is de aanduiding in deze kolom niet relevant.
- d.* Een in deze kolom aangegeven waarde is alleen van toepassing indien los gestort vervoer is toegestaan overeenkomstig Hoofdstuk 3.2, Tabel A, kolom (10) of (17). Voor stoffen die niet los gestort ten vervoer zijn toegelaten is de aanduiding in deze kolom niet relevant.



Dit is een uitgave van de

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Postbus 90653 | 2509 LR Den Haag
T 088 489 00 00
www.ivw.nl

juli 2011