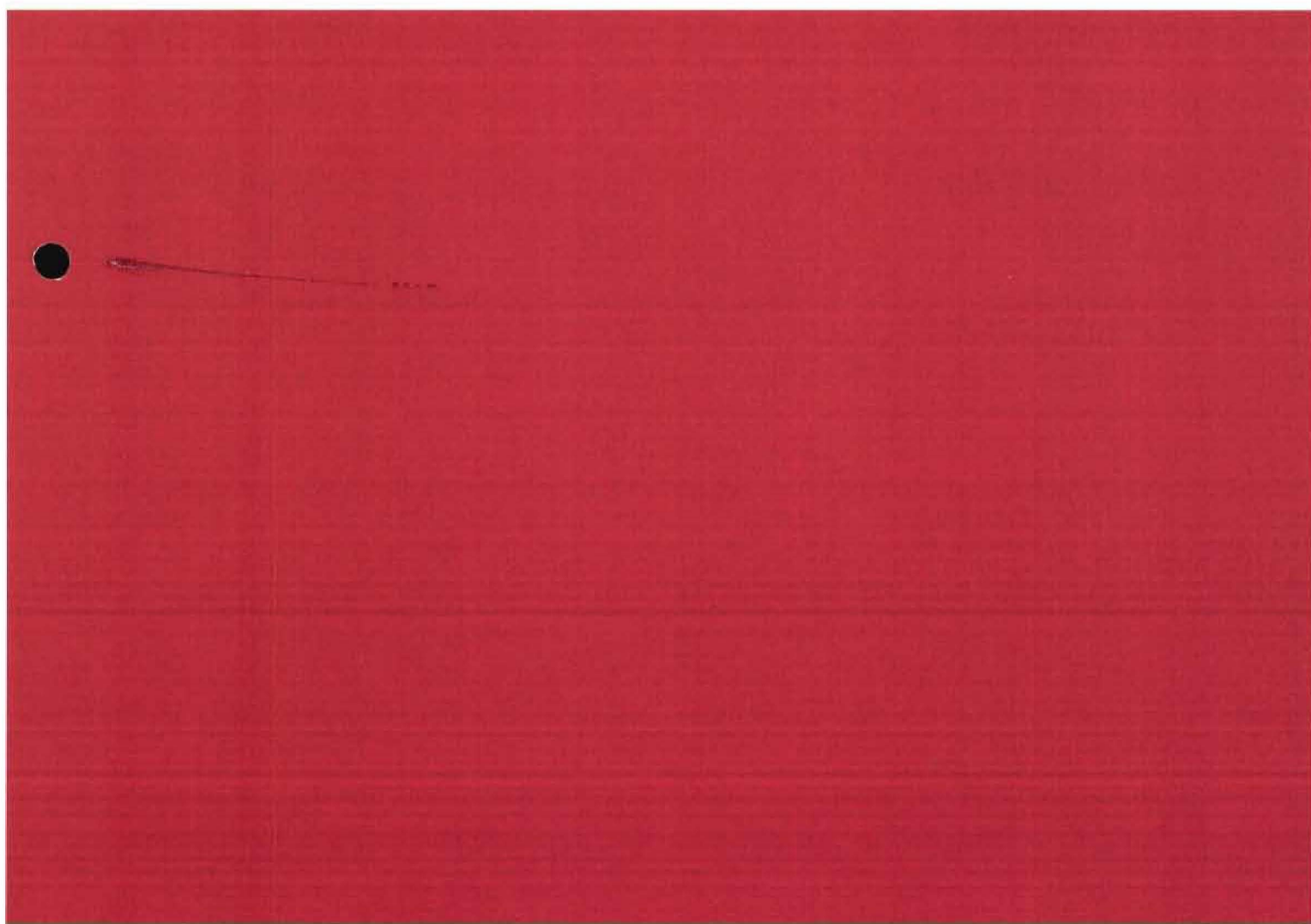




Inspectie Verkeer en Waterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Weten wat er staat

- Onderzoek naar treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen





Inspectie Verkeer en Waterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

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 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.

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 verstekkende 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 geleasete of ingehuurd 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 systeeminformatie 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 vertreksposen 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 uitgehaald 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 verstekkende gevolgen hebben, zowel voor het trein- en emplacementpersoneel als voor het personeel van hulpdiensten.

Bijlage 1: overzicht geïnspecteerde emplacementen

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	ja
Lage Zwaluwe	1x		nee
Maastricht	3x		nee
Moerdijk	3x		nee
<i>Onnen</i>	3x	1x	ja
Oss	3x		nee
Roermond	1x		nee
Roodeschool	1x		nee
Roosendaal	3x		nee
<i>Rotterdam Botlek*</i>	3x	1x	ja
<i>Rotterdam Europoort*</i>	3x	1x	ja
<i>Rotterdam Maasvlakte*</i>	3x	1x	ja
<i>Rotterdam Pernis*</i>	3x	1x	nee
<i>Rotterdam Waalhaven zuid*</i>	3x	1x	ja
<i>Rotterdam IJsselmonde*</i>	1x		nee
Sas van Gent	1x		nee
Sittard	1x		nee
<i>Sloehaven I</i>	3x	1x	ja
<i>Sloehaven II</i>	3x	1x	ja
Terneuzen	1x		nee
Terneuzen aansluiting	1x		nee
Uitgeest	3x		nee
<i>Valburg*</i>	1x		nee
<i>Venlo</i>	3x		ja
Zwolle	1x		nee

De cursief aangegeven emplacementen zijn bemenst.

De met * gemarkeerde emplacementen 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

Handleiding aanleveren wagenlijsten

Van	ProRail / Verkeersleiding
Auteur	Floris van Zonneveld
Kenmerk	1580025
Versie	1.0
Datum	28-09-09
Bestand	Handleiding aanleveren wagenlijsten
Status	Definitief

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
2	WERKWIJZE	4
3	LEGENDA INVULOVERZICHT WAGENLIJSTEN	6

1 Inleiding

ProRail heeft de zorg het treinverkeer veilig over de infrastructuur te leiden. In dat kader dienen spoorwegondernemingen voor het vertrek van de trein informatie aan de beheerder te geven over de technische kenmerken van de trein en over de lading die vervoerd wordt. Indien er sprake is van het vervoer van gevaarlijke stoffen dient een spoorwegonderneming vooraf tevens aan te geven over welke stoffen het gaat en de plaats daarvan in de trein. Dit is vastgelegd in artikel 4 van het Besluit Spoorverkeer.

Tevens is in onderdeel 4.2 van bijlage 6 'Operationele Voorwaarden' bij de Netverklaring opgenomen dat een (goederen-)spoorwegonderneming die een toegangsovereenkomst heeft gesloten met ProRail een wagenlijst dient te versturen:

- bij eerste vertrek op de door ProRail beheerde spoorwegen;
- bij passage van de beheergrens tussen een door ProRail beheerde spoorweg en een andere spoorweg (= grenspassage).

Wagenlijsten dienen uiterlijk vijf minuten voor vertrek te worden geleverd aan het systeem Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS). In deze handleiding wordt aangegeven hoe een spoorwegonderneming dit doet.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij de centrale staf Incidentenregie, ProRail Verkeersleiding (incidentmanagement@prorail.nl, 030-235 5662).

2 Werkwijze

Voor het aanleveren van wagenlijsten staat u de reguliere procedure (en als dit niet mogelijk is de back-upprocedure) ter beschikking:

Reguliere procedure

U voert gegevens in op een wagenlijst en levert dit elektronisch op basis van een zogenaamde XML-formaat en verstuurd via een VPN of NIS verbinding.

Specificaties van deze methodiek zijn te vinden in het IDD (interface design document versie 1.0) en het IRS (interface requirements document versie 1.0). Deze documenten kunnen u op verzoek toegestuurd worden door de beheerder van de OVGS-applicatie. Op verzoek is ook een Engelse versie van het IRS beschikbaar.

Attentie: Waar verder over de aanlevering van wagenlijsten gesproken wordt betreft het deze hierboven genoemde reguliere procedure. Daarnaast wordt verderop ook nog een back-upprocedure aangegeven voor het geval de elektronische methode niet functioneert. Vorm en layout van de wagenlijst zijn bepaald. Wagenlijst formats zijn voor het XML berichtenformat zoals beschreven in het IDD en het IRS.

Werkwijze voor het aanleveren van wagenlijsten:

- U maakt gebruik van het door ProRail beschreven wagenlijstformat.
- U vult minimaal de verplichte rubrieken in. Dit is aangegeven in hoofdstuk 3: in de kolom verplicht ja/nee.
- Bij voorkeur vult u indien mogelijk ook de overige rubrieken in, dit is echter (nog) niet verplicht.
- Van iedere vertrekkende trein binnen Nederland dient de wagenlijst minimaal 5 minuten vóór vertrek aangeleverd te zijn bij de backoffice van ProRail Verkeersleiding.

In principe wordt één wagenlijst per trein geleverd. Mocht het toch nodig zijn om een nieuwe versie te sturen bijvoorbeeld vanwege een wijziging in treinsamenstelling, dan stuurt u een volledig nieuwe wagenlijst ter vervanging van de reeds eerder verzonden wagenlijst.

Verzenden

- U stuurt de door u ingevulde wagenlijst naar de backoffice van ProRail Verkeersleiding Incidentenregie te Utrecht.
- U ontvangt binnen enkele minuten na verzending van uw wagenlijst een automatisch gegenereerde ontvangstbevestiging dat de wagenlijst ontvangen is. Eventuele foutmeldingen cq waarschuwingen na verificatie van de inhoud van uw wagenlijst zullen ook op deze manier gemeld worden.

Attentie: Indien u, binnen enkele minuten na verzending geen ontvangstbevestiging in uw mailbox retour krijgt of u ontvangt een foutmelding, neemt u telefonisch contact op met de backoffice te Utrecht om de wagenlijst in overleg te faxen.

Attentie: Wagenlijsten die door wat voor reden dan ook niet direct verstuurd zijn en waarvoor dus de back-upprocedure gebruikt is dienen altijd alsnog volgens de reguliere procedure nagestuurd te worden (zoals beschreven in hoofdstuk 2).

Back-upprocedure: Verzenden via Fax

Indien, om wat voor reden dan ook, niet mogelijk blijkt te zijn om via de door u gekozen methode uw wagenlijst(en) naar de backoffice toe te zenden, neemt u eerst telefonisch contact op met de backoffice medewerker.

Als 'back-up' voor de "digitale snelweg" is er een faxnummer op de backoffice beschikbaar:

- o de fax dient uitsluitend gebruikt te worden na telefonisch contact met de backoffice;
- o u ontvangt binnen enkele minuten na verzending van de wagenlijst via het faxapparaat een ontvangstbevestiging; u hoeft dus niet nogmaals te bellen;
- o indien u geen ontvangstbevestiging krijgt via uw faxapparaat, faxt u de wagenlijst nogmaals; krijgt u andermaal geen ontvangstbevestiging dan neemt u telefonisch opnieuw contact op met de backoffice.

In het geval dat u gebruik dient te maken van de back-upprocedure dient u gebruik te maken van een duidelijk leesbaar formaat. Een voorbeeld is hieronder opgenomen:

Faxvoorbeeld								
<---WAGENLIJST GOEDERENVERVOER--->								
ONDERWERP: 20070203 1323								
Vervoerder: RAIL4CHEM								
Treinnummer: 1323								
Van: RTM								
Naar: ZVR								
Gepland vertrek: 3 februari 2007 13:20								
Geplande aankomst: 3 februari 2007 18:20								
Positie	Wagennummer	S	GEVI	UN-nr	Totaal gewicht	Netto gewicht	Herkomst	Bestemming
1	119039397187	X	80	1824	28,0	0,3	Aml	Bot
2	338079743443	L	80	1824	79,0	30,8	Lutdm	Kgz
3	12345678901	M	83	1814	50	30	Aml	Bot

figuur 1: faxvoorbeeld

Bereikbaarheid backoffice ProRail Verkeersleiding

- 7 dagen per week, 24 uur per dag

De beschrijving van wagenlijsten in het faxvoorbeeld die u in deze regeling vindt, is enkel ter illustratie en verduidelijking en niet de specificatie en formaat van de normaliter door u te leveren wagenlijst. Deze staat vermeld het IDD en het IRS.

Telefoon- en faxnummers van de Backoffice zijn beschikbaar bij de centrale staf van Incidentenregie (incidentmanagement@prorail.nl, 030-235 5662).

3 Legenda invuloverzicht wagenlijsten

Omschrijving	Verplicht	Mogelijke waarden	Opmerkingen
Geadresseerde van het bericht.	Ja	PRORAIL backoffice	
Naam van de spoorwegonderneming.	Ja	Verkorte naam vervoerder.	
Datum en tijd van aanmaken bestand	Ja	conform ISO 8601 formaat	
Uniek gegeneerd kenmerk van vervoerder	Nee	Door de vervoerder te bepalen uniek kenmerk.	Dit veld kan worden gebruikt als referentie bij eventuele correspondentie.
Treinnummer waaronder de trein gepland is te gaan rijden.	Ja	Het bij aanvraag door ProRail verstrekte treinnummer.	Het treinnummer is essentieel voor het kunnen herleiden naar de juiste trein. Er wordt gecontroleerd (door het systeem) of het verstrekte treinnummer is toegedeeld aan de betreffende vervoerder. Het treinnummer is de (maximaal) zescijferige VPT-code, zoals o.a. toegepast in de Post21 systemen van ProRail.
Startpunt van de trein in de op de wagenlijst vermelde samenstelling.	Ja		Vertrek is steeds een geldig dienstregelpunt. Bij grensoverschrijdend treinvervoer is dit voor de wagenlijsten het eventuele eerste Nederlandse grens-dienstregelpunt. Een overzicht hiervan is op verzoek beschikbaar.
Eindpunt van de trein in de op de wagenlijst vermelde samenstelling.	Ja		Aankomst is steeds een geldig dienstregelpunt. Bij grensoverschrijdend treinvervoer is dit voor de wagenlijsten het eventuele eerste Nederlandse grens-dienstregelpunt. Een overzicht hiervan is op verzoek beschikbaar.
De geplande vertrekdatum en tijd (conform het verstrekte infrapad).	Ja	conform ISO 8601 formaat	De plandatum is een belangrijk aanvullend hulpmiddel bij het herleiden naar de juiste trein. Verzocht wordt om de datum en tijd zo nauwkeurig als bekend te verstrekken. Met datum wordt de vertrekdatum in Nederland bedoeld, dan wel de datum waarop de trein via de grens Nederland in komt.
De geplande aankomstdatum en tijd (conform het verstrekte infrapad).	Ja	conform ISO 8601 formaat	De plandatum is een belangrijk aanvullend hulpmiddel bij het herleiden naar de juiste trein. Verzocht wordt om de datum en tijd zo nauwkeurig als bekend te verstrekken. Met datum wordt de vertrekdatum in Nederland bedoeld, dan wel de datum waarop de trein via de grens Nederland in komt.
Positie in de trein van de wagen na de locomotief (locomotieven) in tractie.	Ja		De eerste wagen na de locomotie(f)(ven) krijgt nummer 1, daarna oplopend nummeren. Locomotieven in tractie of opzending worden niet in de telling meegenomen.

Omschrijving	Verplicht	Mogelijke waarden	Opmerkingen
Identificatie van de materieeleenheid.	Ja	12-cijferig nummer zonder spaties of koppelteken	
Beladingsstatus	Ja	L X	L = beladen X = leeg Waarbij: • X in combinatie met GEVI/UN is leeg niet gereinigd • X zonder vermelding GEVI/UN is leeg gereinigd
Gevaarsidentificatienummer	Ja/Nee ¹	Conform de RID richtlijnen.	
Stof identificatiecode.	Ja/Nee ¹	Conform de RID richtlijnen.	
1. Indien een wagen beladen is met slechts één UN-nummer dan kan worden volstaan met één regel in de lijst voor de gehele wagen onder vermelding van het wagennummer. 2. Indien een wagen beladen is met meer dan één UN-nummer dan dient in de lijst treinsamenstelling voor elk UN-nummer een aparte regel te zijn opgenomen, onder vermelding van het wagennummer.			
Totaalgewicht wagen en lading. Uitgedrukt in tonnen, 1 decimaal nauwkeurig (ofwel op 100-tal kilo's nauwkeurig)	Ja		Het totaalgewicht wordt gevraagd voor alle wagens, ongeacht de belading.
Totaalgewicht lading inclusief verpakking, container etc. (Indien de lading bestaat uit trailers met lading wordt het totaal gewicht van trailer plus lading genomen). Uitgedrukt in tonnen, 1 decimaal nauwkeurig.	Ja		Het netto gewicht wordt gevraagd voor alle wagens, ongeacht de belading.
Plaats van vertrek of laden van de wagen.	Ja		Aankomst is steeds een geldig dienstregelpunt. Bij grensoverschrijdend treinvervoer is dit voor de wagenlijsten het eventuele eerste Nederlandse grens-dienstregelpunt. Een overzicht hiervan is op verzoek beschikbaar.
Plaats van aankomst of lossen van de wagen.	Ja		Aankomst is steeds een geldig dienstregelpunt. Bij grensoverschrijdend treinvervoer is dit voor de wagenlijsten het eventuele eerste Nederlandse grens-dienstregelpunt. Een overzicht hiervan is op verzoek beschikbaar.

¹ Verplicht voor gevaarlijke stoffen die onder de RID-richtlijnen vallen.

Bijlage 3: Operationele Voorwaarden Toegangsovereenkomst ProRail 2011

"Operationele
Voorwaarden Toegar

Operationele Voorwaarden Toegangsovereenkomst ProRail 2011

Versie 01 juli 2010

1 Capaciteitsplanning

1.1 Verantwoordelijkheidsverdeling bij rijwegplanning

De opsteller (of aanpasser) van een treinplanning is verantwoordelijk voor het voldoen aan de door de Beheerder in de Netverklaring vastgelegde planning- en belastingnormen en eventueel geldende inzetbeperkingen voor spoorvoertuigen.

Indien de Spoorwegonderneming gebruik maakt van de diensten van de ProRail One-Stop-Shop (OSS) voor het ontwerpen van dienstregelingen moeten evt. inzetbeperkingen opgegeven worden aan ProRail OSS en NSR Lokale Planning. De voorkeursrijwegen worden dan gepland rekening houdend met de opgegeven inzet en door Spoorwegondernemingen opgegeven beperkingen uit het inzetcertificaat of de Buiten Profiel - / Bijzonder Vervoer – (BP/BV-) regeling.

De Spoorwegonderneming die een pad plant of laat plannen voor een trein met specifieke kenmerken (zoals lengte, profiel, aslast, tractievorm) toetst of het hem aangeboden pad bepaalde gebruiksbeperkingen kent (zoals max. treinlengte, profiel, wel of geen bovenleiding) en waarborgt (o.a. via instructies aan het betrokken uitvoerend personeel) dat de trein die van dat pad gebruik maakt past bij de beperkingen.

De Spoorwegonderneming maakt van de overeengekomen capaciteiten gebruik met treinsamenstellingen die passen binnen de gebruiksmogelijkheden van die treinpaden en sporen.

1.2 Buitengewoon vervoer¹

In de volgende gevallen is een regeling voor Buitengewoon Vervoer noodzakelijk²:

- Het rijden met hoge snelheidstreinen langer dan 400 meter³;
- Het rijden met goederentreinen langer dan 750 meter⁴;
- Het rijden met treinen, die niet geschikt zijn om te rijden met een snelheid van tenminste 60 km/h op baanvakken met een baanvaksnelheid ≥ 80 km/h⁵;
- Het rijden met spoorvoertuigen waarvan het omgrenzingsprofiel niet past binnen het voertuigomgrenzingsprofiel van het te berijden baanvak⁶;
- Het rijden met treinen waarin voertuigen zijn opgenomen, die zwaarder zijn dan overeenkomt met beladingsklasse C2⁷;
- Het rijden met treinen of spoorvoertuigen onder een onder de Spoorwegwet verleende ontheffing waarin in de ontheffingsvoorwaarden een nadere regeling met de beheerder is voorgeschreven⁸;
- Het rijden met spoorwegvoertuigen welke in de UIC regelgeving (Fiche 502-1)⁹ als Buitengewoon Vervoer gekenmerkt worden.

De Beheerder laat geen voertuigen toe als Buitengewoon Vervoer als de daarvoor geldende voorwaarden als opgenomen in de regeling voor Buitengewoon Vervoer niet worden toegepast. De regelingen voor Buitengewoon Vervoer, voor het Gemengde Net en de Betuweroute¹⁰ kunnen worden aangevraagd bij ProRail One-Stop-Shop. De Beheerder spant zich in om binnen 14 dagen een regeling Buitengewoon Vervoer met de Spoorwegonderneming overeen te komen. De additionele kosten die de Beheerder maakt in verband met de voorbereiding en uitvoering van Buitengewoon Vervoer komen ten laste van de aanvrager.

¹ zie Netverklaring § 2.5 en § 3.3.2

² zie ook Netverklaring § 2.5

³ zie Netverklaring § 3.3.2.5

⁴ zie Netverklaring § 3.3.2.5

⁵ zie Netverklaring § 3.3.2.4 en bijlage 17

⁶ zie Netverklaring § 3.3.2.1; een ontheffing van de Minister van Verkeer en Waterstaat ex artikel 46 Spoorwegwet is in sommige gevallen nodig.

⁷ zie Netverklaring § 3.3.2.2

⁸ artikel 46 van de Spoorwegwet

⁹ fiche op te vragen bij One-Stop-Shop

¹⁰ ProRail adviseert Keyrail met betrekking tot BV-treinbewegingen op de Betuweroute

Algemene uitgangspunten Buitengewoon Vervoer:

- De Spoorwegonderneming zorgt ervoor dat in de bedrijfsvoering de voorwaarden uit de regeling Buitengewoon Vervoer worden toegepast en nageleefd.
- De Spoorwegonderneming moet nagaan of route, rijwegkeuze, snelheid van de voor het vervoer beoogde trein in overeenstemming zijn met de regeling. Zo niet, dan moet de reeds bestaande dienstregeling van de trein worden aangepast of indien niet mogelijk moet er ad hoc capaciteit voor een trein met aangepaste dienstregeling worden gevraagd. In beide gevallen verwijst de Spoorwegonderneming naar de toepasselijke regeling.

Standaardregeling zwaar vervoer

Op de website van de Beheerder (www.prorail.nl > vervoerders > infrastructuur) is een aantal standaardklassen, refererend aan beladingsklasse C3, C4, D2, D4, E5 volgens UIC Fiche 700¹¹, met de daarvoor toegelaten baanvakken en bijbehorende snelheidsbeperkingen vermeld. Spoorvoertuigen die in een van deze standaardklassen kunnen worden ingedeeld kunnen zonder regeling buitengewoon vervoer gebruik maken van de verdeelde capaciteit.

De Spoorwegonderneming maakt in de dienstregelingdocumenten ten behoeve van alle bij het vervoer betrokkenen door middel van de toevoeging ZWV aan het treinnummer kenbaar, dat het een trein betreft, waarop een standaardregeling Buitengewoon Vervoer vanwege beladingsklasse overschrijding van toepassing is, met verwijzing naar de toepasselijke beladingsklasse.

Standaardregeling overschrijding laadprofiel

Speciaal gecodificeerde wagens, welke gecodificeerde intermodale laadeenheden vervoeren en/of door de Beheerder nader aan te wijzen transporten kunnen gebruik maken van de verdeelde capaciteit voor zover de voorwaarden, vermeld op de website van de Beheerder (www.prorail.nl > vervoerders > capaciteit / treinpaden > dienstregeling), genoemd in de Standaard Voorwaarden BP 1-2-3 worden nageleefd. De Spoorwegonderneming maakt in de dienstregelingdocumenten ten behoeve van alle bij het vervoer betrokkenen door middel van de toevoeging BP1, BP2, BP3 aan het treinnummer kenbaar dat het een trein betreft waarop een standaardregeling Buitengewoon Vervoer vanwege profieloverschrijding van toepassing is.

Incidentele regeling

Voor de overige Buitengewone Vervoeren kunnen Spoorwegondernemingen een incidentele regeling Buitengewoon Vervoer met de Beheerder overeenkomen. De regeling omvat een opgave van de toegelaten route, periode van geldigheid, uitvoeringsvoorwaarden, verkregen ontheffingen en indien van toepassing toegelaten afmeting en/of gewicht. De Spoorwegonderneming maakt in de dienstregelingdocumenten ten behoeve van alle bij het vervoer betrokkenen door middel van de toevoeging BV aan het treinnummer kenbaar dat het een trein betreft waarop een incidentele regeling Buitengewoon Vervoer van toepassing is, met verwijzing naar de betreffende Buitengewoon Vervoer regeling.

1.3 Treinnummering¹²

Om misverstanden in de communicatie over treinen te voorkomen, worden alle treinen geïdentificeerd door middel van een treinnummer dat binnen één dag uniek is. Dezelfde treinnummers worden tussen de Beheerder respectievelijk Keyrail (exploitant van de Betuweroute die in opdracht van de Beheerder belast is met de uitvoering van de beheertaken van de Beheerder met betrekking tot de Betuweroute) en de Spoorwegondernemingen gebruikt bij het aanvragen voor capaciteitsverdeling, de vastlegging van de capaciteitsverdeling, alsmede voor administratieve toepassingen (bijvoorbeeld facturering van gebruiksvergoedingen).

De Beheerder maakt per dienstregelingjaar afspraken met Keyrail en met elk van de Spoorwegondernemingen over de te gebruiken nummers. Deze afspraken omvatten tevens de internationale afstemming van de nummering en de verwerking van aanvullingen en wijzigingen gedurende de looptijd van een dienstregelingjaar. De Beheerder en Keyrail hanteren de treinnummers in de Toegangsovereenkomsten met Spoorwegondernemingen.

De procedures voor de verwerking van treinnummers t.a.v. het internationaal treinverkeer is vastgelegd in fiche UIC 419¹³.

¹¹ fiche op te vragen bij One-Stop-Shop

¹² zie Netverklaring § 2.8

¹³ fiche op te vragen bij One-Stop-Shop

De Beheerder informeert de betrokken partijen uiterlijk op 1 februari over de concept-treinnummerlijst voor het erop volgende dienstregelingjaar. Deze lijst is gebaseerd op de dan geldende lijst. Publicatie vindt plaats via de website van de Beheerder (www.prorail.nl > vervoerders > capaciteit / treinpaden > dienstregeling). Keyrail en Spoorwegondernemingen kunnen in geval van wijzigingen ten opzichte van het vorig dienstregelingjaar, binnen 2 weken na de publicatie op de website van de Beheerder hierop reageren. De Beheerder publiceert binnen 4 weken na uitgifte van het concept een definitieve treinnummerlijst.

Gerechtigden kunnen wijzigingsvoorstellen indienen via capaciteitsverdeling.toetsing@prorail.nl.

De Beheerder verwerkt binnen drie werkdagen tussentijdse mutaties van Spoorwegondernemingen betreffende de actuele dienstregeling. Deze mutaties zijn 5 dagen na verwerking en wederzijdse goedkeuring, van kracht. Hernummering vormt geen aantasting van capaciteitsrechten.

De meest actuele treinnummerlijst zoals die is gepubliceerd op de website van de Beheerder (www.prorail.nl > vervoerders > capaciteit / treinpaden > dienstregeling) zal door de Beheerder en de betrokken partijen worden gebruikt.

Bij een nieuw toetredende Spoorwegonderneming publiceert de Beheerder een nieuwe treinnummerlijst.

1.4 Bijstelling capaciteitsverdeling rond werkzaamheden

Tussentijdse wijziging of intrekking van de aan de Spoorwegonderneming verdeelde capaciteit door de Beheerder is mogelijk in de gevallen en onder de voorwaarden zoals omschreven in de Netverklaring, paragraaf 4.4.1.4.

De Beheerder kan ten behoeve van beheerwerkzaamheden waarvoor niet in de jaardienstregeling capaciteit is verdeeld, voorts gebruik maken van beschikbare capaciteit of van capaciteit die op basis van overeenstemming met de Spoorwegonderneming beschikbaar wordt gesteld.

2 Verkeersafwikkeling

2.1 Orderacceptatie en bijsturing¹⁴

2.1.1 Beschrijving

Onderstaand worden drie deelprocessen beschreven, namelijk het verwerken van orders, de bijsturing van treinen die om wat voor reden dan ook buiten hun verdeelde pad geraakt zijn en de vertrekprocedure.

Bij orderaanvragen van een Spoorwegonderneming verdeelt de Beheerder extra capaciteit binnen de beschikbare ruimte.

Tijdens en na ontregelingen herverdeelt de Beheerder de (beperkte) capaciteit over de betrokken Spoorwegondernemingen. Hiertoe maakt de Beheerder gebruik van vooraf vastgestelde afspraken voor operationele verdeling (verdelingsregels).

2.1.2 Orderverwerking

Het betreft de verdeling van (extra) capaciteit alsmede andere planwijzigingen in het tijdvak vanaf de overdracht van dagplan naar verkeersleidingsplan tot het moment van vertrek.

Het orderverwerkingsproces is verdeeld in twee fasen. Alle orders worden planmatig en volgens dezelfde processtappen afgehandeld.

Orderverwerking van 36 uur tot en met 4 uur voor uitvoering

De Beheerder verwerkt de order zo spoedig mogelijk, tenzij tegenbericht aan Spoorwegonderneming volgt.

Orderverwerking binnen 4 uur voor vertrek (bijsturing)

Voor deze fase neemt de Beheerder bij de verwerking tevens de feitelijke verkeerssituatie (actuele verstoringen) in beschouwing.

In de orderaanvraag vanaf 4 uur voor vertrek is een bandbreedte van minimaal 60 minuten op de gevraagde vertrek- en aankomsttijd inbegrepen. Dit geeft de Beheerder een ruimere marge om een dienstregeling volgens de beschikbare goederenpaden te kunnen maken.

¹⁴ zie Netverklaring § 4.3, 4.4.1.4, 4.8.2 t/m 4.8.4

Inhoud orderaanvraag

De orderaanvraag dient voorzien te zijn van de volgende gegevens:

- Aanvrager;
- Treinnummer;
- Ordersoort (inleggen, wijzigen of opheffen);
- Tractievorm;
- Treinlengte;
- Gewicht;
- Vertrekstation;
- Aankomststation;
- Voorkeursroute;
- Datum en tijdstip vertrek (eventuele marge);
- Datum en tijdstip aankomst (eventuele marge);
- Gevaarlijke stoffen;
- Afwijkingen aan materieel gerelateerd aan beperkingen infragebruik;
- BP/BV
- Maximumsnelheid;
- Bijzonderheden ten behoeve van uitvoering de Beheerder (zie onder het kopje 'Informatie aankomstspoor').

Informatie aankomstspoor

Om voor treinen die op hun bestemmingsstation aankomen het optimale aankomstspoor te kunnen kiezen is het van belang dat de treindienstleider beschikt over gegevens over de vervolgbehandeling van de trein na aankomst. Bij de orderaanvraag voor het inleggen/wijzigen van een trein dient dit in het veld "**Bijzonderheden uitvoering vervoerder**" ingevuld te zijn. De Beheerder spant zich in om aan de gevraagde specificaties te voldoen. Voorbeelden van zulke informatie: "materieel bestemd voor trein nnnnn d.d. dd-mm-jjjj"; "trein bestemd voor belading op spooraansluiting xxx"; "materieel op te stellen in spoorbundel yy", enzovoort.

Opgeheven treinen

Voor het opheffen van treinen geldt het volgende:

- Indien de wens tot opheffen ruim van tevoren bekend is dan wordt dit door de vertegenwoordiger van de Spoorwegonderneming via een schriftelijke order (fax of ISVL) ingediend.
- De vertegenwoordiger van de Spoorwegonderneming meldt telefonisch, kort voor vertrek, zo spoedig mogelijk, het besluit voor het opheffen van een trein. In deze melding is ook opgenomen wat de Spoorwegonderneming met het materieel van de op te heffen trein wil.
- De verkeersleider heft zo spoedig mogelijk de trein op en overlegt met de treindienstleider wat met het materieel moet gebeuren. Dit is door de Spoorwegonderneming aan de verkeersleider en aan de knooppuntcontroller (eigen organisatie) aangegeven. De Beheerder spant zich in om tegemoet te komen aan de wens van de Spoorwegonderneming.
- De Spoorwegonderneming bevestigt de telefonische order door het (achteraf) toesturen van de schriftelijke order (per fax of ISVL).

Adressen

Orders zijn (tenzij uitdrukkelijk anders is overeengekomen) steeds in te dienen bij de verkeersleidingspost van het gebied waarin het station gelegen is waar de trein vertrekt, respectievelijk waarin het grensstation gelegen is.

2.1.3 Bijsturing

Bestaat over de afhandeling van een bepaalde ontregeling geen afspraak met de Spoorwegondernemingen of kan hierover vooraf geen consensus worden bereikt, wordt de capaciteit verdeeld volgens de afspraken voor operationele verdeling, zoals genoemd in paragraaf 4.8.2 – 4.8.4 van de Netverklaring. Er wordt principieel onderscheid gemaakt tussen enerzijds verdelingsregels en anderzijds afhandelingstrategieën of –afspraken. Afhandelingstrategieën zijn afspraken met individuele Spoorwegondernemingen of combinaties daarvan over de afhandeling van hun treindiensten in geval van bepaalde, voorziene ontregelingen.

Regels voor operationele verdeling

Regels voor operationele verdeling (verdelingsregels) stellen de Beheerder in staat de betrokken Spoorwegondernemingen bij ontregelingen en orderaanvragen inzichtelijk en non-discriminair capaciteit toe te delen.

Afhandelingafspraken voor goederentreinen bij ontregelingen

Bij ontregelingen tot en met 30 minuten zoekt de Beheerder primair naar oplossingen die zich laten vertalen als "vertraagde uitvoering van het geplande dienstregelingmodel".

Bij ontregelingen die meer dan 30 minuten gaan duren (of waarvan duidelijk is dat deze leiden tot vertragingen van meer dan 30 minuten) gaat de Beheerder actief sturen op de aanpassing van de actuele dienstregeling (herplanning). Uitzondering: als de ontregeling handelt om een individuele **trein** die bij vertrek een vertraging dreigt te hebben van 30 minuten of meer. In die gevallen is sprake van een annulering en een nieuwe aanvraag.

2.1.4 Vertrekprocedure

Herbevestiging van goederentreinen door de Spoorwegonderneming, uiterlijk een uur voor vertrek

De Spoorwegonderneming herbevestigt het gebruik van het overeengekomen treinpad uiterlijk 1 uur voor vertrek bij de Landelijke Verkeersleider (actieve uurmelding). Daarbij geeft hij aan:

- het tijdstip van vertrek (op 5 minuten nauwkeurig, ten opzichte van de op dat moment actuele/vastgestelde vertrektijd of het bij afwijkingen inmiddels gewenste tijdstip);
- dat de trein gaat rijden conform of beter dan de verkeerstechnische specificaties van het treinpad. Het vertrek moet in ieder geval plaatsvinden op het vooraf overeengekomen tijdstip;
- Treinlengte, nodig voor het managen van een optimaal infrastructuurgebruik;
- Gewicht;
- Trekkracht.

Herbevestiging of actieve uurmelding kan plaats vinden, door de Spoorwegonderneming, door rechtstreekse communicatie:

- met de verkeersleider;
- of via RMS;
- of via ISVL messenger¹⁵.

De Beheerder beschouwt het niet op tijd herbevestigen van een treinpad als het opheffen (annuleren) van dat treinpad door de Spoorwegonderneming. De Beheerder kan het vrijgefallen treinpad vervolgens gebruiken voor bijsturing. Extra aangevraagde treinen binnen een uur voor vertrek worden als herbevestigd beschouwd.

Gereedmelding van goederentreinen door de Spoorwegonderneming (5 minuten voor vertrek)

De machinist meldt zich uiterlijk 5 minuten voor vertrek bij de treindienstleider gereed. Een gereedmelding betekent een kennisgeving dat alle controles gedaan zijn en dat de trein daadwerkelijk kan vertrekken. Na de gereedmelding draagt de Beheerder zorg voor het leveren van het treinpad. De Beheerder beschouwt een trein, die niet op tijd is gereed gemeld door de machinist, als geannuleerd door de Spoorwegonderneming.

Levering treinpad door de Beheerder (30 seconden voor vertrek)

Van levering van een treinpad is sprake als de Beheerder uiterlijk 30 seconden voor het laatstelijk overeengekomen vertrektijdstip het sein uit de stand 'stop' zet.

Daadwerkelijk vertrek door de Spoorwegonderneming

De Spoorwegonderneming is verplicht om binnen drie minuten, na levering van het treinpad door de Beheerder, daadwerkelijk te vertrekken. Indien de trein niet binnen 3 minuten vertrekt is de Beheerder gerechtigd om het sein te herroepen, mits voldaan is aan een van de omstandigheden genoemd onder het kopje 'Bijzondere omstandigheden'.

Bijzondere omstandigheden

De Beheerder mag/ moet het sein terugbrengen in de stand stop (herroepen):

- bij gevaar;
 - in geval van bijsturing, nadat er contact is geweest met de machinist;
 - wanneer de treindienstleider er zeker van is dat er geen machinist aanwezig is op of bij de trein.
- In het laatste geval dient de Spoorwegonderneming een nieuwe capaciteitsvraag in te dienen.

2.2 Gebruik van niet-centraal bediende gebieden¹⁶

Onmiddellijk voorafgaand aan de uitvoering van rangeer- of treinbewegingen moet de bestuurder van een trein zich via een gelogde spreekverbinding melden bij de treindienstleider om hiervoor

¹⁵ Het gebruik van ISVL messenger en RMS is onderwerp van bespreking tussen Spoorwegondernemingen en de Beheerder.

¹⁶ zie Netverklaring § 2.8 en 3.3.3

toestemming te vragen en regelingen te treffen over de uitwisseling van veiligheidsinformatie. De treindienstleider kan daarbij aan de bestuurder aanwijzingen omtrent het gebruik geven. De bestuurder dient deze aanwijzingen op te volgen. Ook voor het parkeren van spoorvoertuigen op sporen in niet-centraal bediende gebieden is voorafgaande toestemming van de treindienstleider vereist. De toestemming om sporen in een niet-centraal bediend gebied te gebruiken kan worden aangevraagd:

- als aanvraag van een enkelvoudige rijweg waarbij begin, einde en eventuele tussengelegen punten worden opgegeven via sein-, spoor- of wisselnummers;
- als aanvraag voor gebruik van een tijd-ruimteslot voor meerdere opeenvolgende bewegingen, waarbij de ruimtelijke grenzen van het gebied waarbinnen die bewegingen plaatsvinden worden opgegeven via sein-, spoor- of wisselnummers, en de tijdgrenzen via gewenste begin- en eindtijdstippen.

Nadat een aangevraagde enkelvoudige en geheel binnen een niet-centraal bediend gebied gelegen rijweg is afgelegd, meldt de bestuurder zich bij de treindienstleider met de mededeling dat het aangevraagde gebruik beëindigd is, en of de rijweg (incl. beginpuntspoor, excl. eindpuntspoor) na gebruik conform aanvraag weer vrij en onbelemmerd is. Nadat een aangevraagde enkelvoudige rijweg is afgelegd, beginnend in een niet-centraal bediend gebied en eindigend in centraal bediend gebied, behoeft de bestuurder zich bij de treindienstleider van het niet-centraal bediende gebied alleen af te melden indien in afwijking van de aanvraag voertuigen op het beginpuntspoor zijn achtergebleven of indien in afwijking van de aanvraag geen voertuigen op het beginpunt spoor zijn achtergebleven.

Na beëindiging van het gebruik van het tijd-ruimteslot meldt de bestuurder zich bij de treindienstleider met de mededeling of het slot conform aanvraag is gebruikt, op welk spoor de bestuurder met zijn trekkraft zich bevindt, alsmede welke sporen in het slot vrij en onbelemmerd beschikbaar zijn, en op welke sporen voertuigen zijn opgesteld.

2.3 Onderlinge communicatie veiligheidsberichten tussen machinist en treindienstleider¹⁷

Over de wijze waarop veiligheidsberichten tussen treindienstleider en machinist worden gecommuniceerd gelden de regels zoals vastgelegd in de handboeken en werkwijzen van treindienstleider en machinisten en in de TSI Operations (Beschikking 2006/920/EG, Bijlage Technische specificatie inzake interoperabiliteit subsysteem: exploitatie en verkeersleiding, Bijlage C Methodologie veiligheidscommunicaties).

2.4 Roestrijden¹⁸

Roestvorming op spoorstaven tast de betrouwbare werking van het detectiesysteem aan. Ter voorkoming hiervan worden door de Beheerder treinen aangewezen waarmee roest wordt gereden, waarbij de volgende werkwijze wordt toegepast:

- De Beheerder bepaalt voor welke sporen en infra-elementen permanente beschikbaarheid vanuit bijsturingsoverwegingen nodig is.
- De Beheerder houdt op de posten bij dat deze sporen en infra-elementen regelmatig worden bereden. Registratie vindt plaats (o.m. schrapstaten).
- Het aanwijzen van roestrijdende treinen vindt niet planmatig plaats, maar wordt in de bijsturingsfase vastgesteld door de Beheerder na overleg met de betrokken vervoerder(s) (soort trein, actuele situatie van verkeersafwikkeling, enzovoort).
- Spoorwegondernemingen aanvaarden dat hun treinen in beperkte mate over ongebruikelijke rijwegen worden geleid en dat wellicht met aanwijzing moet worden gereden wanneer het tijdsverloop sinds het voorgaande gebruik van die rijweg de normwaarde overschreden heeft.
- De Beheerder streeft er naar het roestrijden met reizigerstreinen niet in de brede spits uit te voeren.

3 Milieu

3.1 Samenwerkingsregels

Bij afspraken voor informatielevering in het kader van de aanvraag of wijziging van c.q. het opereren onder een milieuvergunning wordt van de Spoorwegonderneming verwacht dat die binnen de per geval gestelde termijnen de gevraagde informatie gaat leveren. Deze informatie betreft de voor

¹⁷ zie Netverklaring § 2.8

¹⁸ zie Netverklaring § 4.8.5

milieuvergunning relevante processen en activiteiten die de Spoorwegonderneming op het betreffende emplacement¹⁹ uitvoert, c.q. wil gaan uitvoeren. Dit is inclusief het gebruik van (was)installaties en werkplaatsen, laad- en losplaatsen, opslag (milieu)gevaarlijke stoffen, onderhoudswerkzaamheden aan materieel e.d.; activiteiten die vergunningplichtig zijn.

De Beheerder heeft als spoorbeheerder en drijver van de inrichting een actieve rol bij het uitvoeren van de voorschriften uit de milieuvergunning en tevens een coördinerende rol bij de processen ten behoeve van het indienen van zienswijzen en beroepsschriften en, indien daartoe aangesproken door het bevoegd gezag, bij acties in het kader van toezicht en handhaving. Om deze rol te kunnen vervullen heeft de Beheerder de volgende informatie nodig van Spoorwegondernemingen:

- Informatie ter onderbouwing van zienswijze, beroepsschrift, aanvraag voorlopige voorziening n.a.v. een verkregen (ontwerp)beschikking milieuvergunning.

3.2 Informatielevering

De Spoorwegonderneming levert de Beheerder

- de geluidemissiegegevens van reizigersmaterieel en locomotieven zoals omschreven in paragraaf 4 van bijlage 9 bij de Netverklaring;
- de gegevens m.b.t. de geluidemissie van treinverkeer op baanvakken zoals omschreven in paragraaf 2.1 van bijlage 9 bij de Netverklaring;
- voor de emplacementen waarvoor een milieuvergunning is afgegeven die een rapportage van aantallen handelingen voorschrijft: een opgave per voorgeschreven rapportageperiode van de aantallen in overeenstemming met de vergunning te onderscheiden handelingen die de Spoorwegonderneming aldaar heeft uitgevoerd, zoals omschreven in paragraaf 3.1 van bijlage 9 bij de Netverklaring.

3.3 Gedragsregels

1. Het is de Spoorwegonderneming toegestaan om te tanken, op andere plaatsen dan de daarvoor ingerichte plaatsen bedoeld in artikel 11 van de Algemene Voorwaarden, in de volgende gevallen:
 - a. Zelfrijdende werktreinen, aanwezig en actief voor de uitvoering van werkzaamheden op de spoorwegen, die door de aard van de spoorwerkzaamheden niet in staat zijn om een van de door de Beheerder aangewezen plaatsen, zoals bedoeld in artikel 11 van de Algemene Voorwaarden te bereiken, waaronder in de situatie van eilandbedrijf.
 - b. Niet zelfrijdende werktuigen, aanwezig en actief voor de uitvoering van werkzaamheden op de spoorwegen, die worden ingezet op een bouwplaats.
 - c. Als de tankinstallatie waar een geplande tankbeurt zou plaatsvinden, door stremming van de infrastructuur niet kan worden bereikt.
2. Bij toepassing van de uitzonderingen gelden de volgende voorwaarden:
 - a. Voor aanvang van de werkzaamheden met de werktreinen en werktuigen moet de brandstoftank van de werktreinen en werktuigen geheel zijn gevuld.
 - b. Bij het tanken van een werktuig is niet van belang of het werktuig direct wordt voorzien van brandstof of dat de brandstof wordt getankt in een aggregaat teneinde het werktuig te voorzien van elektriciteit.
 - c. Bij het tanken op andere plaatsen dan de plaatsen bedoeld in artikel 11 van de Algemene Voorwaarden, moeten de desbetreffende bepalingen van de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB) en/of de PGS 30²⁰ worden toegepast.
 - d. Indien tanken plaatsvindt op een emplacement waarvoor een milieuvergunning van kracht is dient overeenkomstig de daartoe strekkende voorschriften te worden gehandeld.

¹⁹ Zijnde een inrichting als bedoeld in artikel 8.1 van de Wet Milieubeheer en onder x van bijlage I bij het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer.

²⁰ "PGS 30": Richtlijn voor, buitenopslag van vloeibare aardolieproducten in kleine installaties (opslag tot 150 m³ van brandbare vloeistoffen met een vlampunt van 55 tot 100 °C in bovengrondse tanks en aanvullende richtlijnen voor opslag in dubbelwandige tanks, opslag in milieubeschermingsgebieden voor grondwater in pandige opslag en tijdelijke niet-stationaire opslag en aflevering).

4 Calamiteiten

4.1 Calamiteitplan Rail²¹

De Beheerder heeft op grond van de beheerconcessie een sectorbrede organisatie ingericht die zorg draagt voor de afhandeling van calamiteiten op en rond het spoor. Dit in samenwerking met overheidshulpdiensten. De rollen, taken, verantwoordelijkheden en daarvoor benodigde samenwerkingsafspraken zijn beschreven en vastgelegd in het calamiteitenplan rail (CPR) en Spoorwegondernemingen en Beheerder leven de hieruit voortvloeiende verplichtingen na. Tevens is in dit plan beschreven de wijze van communicatie bij incidenten en het Alerteringssysteem terrorismebestrijding.

De afhandeling van calamiteiten vindt plaats op de wijze zoals beschreven in dit plan. Het CPR is te raadplegen via de website van de Beheerder (www.prorail.nl > vervoerders).

4.2 Aanleveren informatie goederentreinen

Voordat een goederentrein vertrekt, is de (goederen-)Spoorwegonderneming verplicht de Beheerder een wagenlijst te sturen.

Deze verplichting geldt bij:

- het eerste vertrek op de door de Beheerder beheerde spoorwegen;
- de passage van de beheergrens tussen een door de Beheerder beheerde spoorweg en een andere spoorweg (= grenspassage).

Het overzicht wordt uiterlijk 5 minuten vóór vertrek (respectievelijk passage van een beheergrens) van een trein aan het OVGS ('Online registratiesysteem Vervoer Gevaarlijke Stoffen') geleverd waarbij conform de Handleiding aanleveren wagenlijsten gewerkt wordt. Op deze manier kan de Beheerder de wagenlijst correct verwerken en doorsturen aan de overheidshulpdiensten wanneer zich een calamiteit met de betreffende trein voordoet.

De 'Handleiding aanleveren wagenlijsten' is te raadplegen via de website van de Beheerder (www.prorail.nl > vervoerders).

5 Overig

5.1 Procedure voor bediening infra-elementen (incl. bediening ERTMS)

Alle Spoorwegondernemingen dienen er voor te zorgen dat in voorkomende situaties het bedienen van infra-elementen door het betrokken personeel (rechtmatige gebruikers) van de Spoorwegondernemingen plaatsvindt op oordeelkundige wijze. De wijze van bediening is vastgelegd in zogenaamde gebruiksvoorschriften. Spoorwegondernemingen dienen er daarom voor te zorgen dat de betreffende medewerkers de betrokken gebruiksvoorschriften kennen en leven deze voorschriften na. Iedere Spoorwegonderneming dient zich dan ook bij het Accountmanagement van de Beheerder op de hoogte te stellen van de voor zijn medewerkers van toepassing zijnde gebruiksvoorschriften. Het betreft hier bijvoorbeeld de bediening van een medewerkingskastje op het perron, een wisselgrendel of een infrarood afstandsbedieningssysteem, maar ook procedures rondom ERTMS zoals ERTMS Keymanagement.

De gebruiksvoorschriften richten zich tot de directe en indirecte gebruikers, en omvatten ook de maatregelen ter waarborging van de veiligheid en de vertrouwelijkheid van de specifiek informatie die bij het gebruik van bepaalde infrastructuurelementen wordt gewisseld.

5.2 Lokale bedrijfsregels²²

De Beheerder hanteert op regionaal niveau specifieke bedrijfsregels ter bevordering van een veilige en efficiënte afwikkeling van het treinverkeer rekening houdend met lokale omstandigheden. Deze lokale bedrijfsregels zijn gebundeld en te raadplegen via de website van de Beheerder (www.prorail.nl > vervoerders). Spoorwegondernemingen dienen deze regels na te leven.

²¹ zie Netverklaring § 2.8 en 3.4.1

²² zie Netverklaring § 3.3.3

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