

BIJLAGE 5

Inleiding

Op 14 mei 2012 is het Convenant "Warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen" ondertekend door 25 partijen. Het doel van het convenant is een warme BLEVE te voorkomen. Om deze doelstelling te bewerkstelligen zijn de partijen in het convenant zogenaamde resultaats- en inspanningsverplichtingen aangegaan.

ProRail monitort - op basis van de door vervoerders aangereikte gegevens - de samenstelling van treinen en daarmee in hoeverre treinen met brandbare gassen 'warme-BLEVE-vrij' hebben gereden op trajecten buiten de Betuweroute.

Resultaten

1. Aantal treinen met brandbaar gas in Nederland

Waar	Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4	Totaal 2013
Betuweroute	753	694	659	911	3017
Rest van Nederland	869	908	1227	822	3826
Heel Nederland	1571	1539	1636	1457	6203

Opmerking: Het aantal treinen door heel Nederland is niet de som van beide deelverzamelingen in de tabel, omdat treinen voor een deel over de Betuweroute kunnen rijden en een deel buiten de Betuweroute kunnen rijden.

2. Aantal treinen met brandbaar gas buiten de Betuweroute en het aandeel (niet-)'warme BLEVE-vrij'

Aantal treinen		met brandbare gassen		
		in tankwagons	In tankcontainers	Alle treinen
- van vervoerders die partij zijn bij het convenant	Totaal 2013	3229	535	3764
	aantal niet warme-BLEVE-vrije treinen	69	28	97
	% niet warme-BLEVE-vrij	2%	5%	3%
- van vervoerders die niet partij zijn bij het convenant	Totaal 2013	9	53	62
	aantal niet warme-BLEVE-vrije treinen	0	9	9
	% niet warme-BLEVE-vrij	0%	17%	15%
- van alle vervoerders	Totaal 2013	3238	588	3826
	aantal niet warme-BLEVE-vrije treinen	69	37	106
	% niet warme-	2%	6%	3%

	BLEVE-vrij			
--	------------	--	--	--

Met 3764 van de 3826, d.w.z. 98% van treinen met brandbaar gas buiten de Betuweroute is gereden door vervoerders die partij zijn bij het convenant. Daarmee is de dekkingsgraad van het convenant hoog.

Met 97% van deze 3764 treinen is warme-BLEVE-vrij gereden; met 97 van de 3764 treinen, 3% van de gevallen niet.

3. Aantal contactpunten in een trein.

Van de 97 niet warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen was in 69 treinen, dit is 71% van de gevallen, sprake van 1 "contactpunt" tussen wagens met brandbare gassen en wagens met zeer brandbare vloeistoffen. Het aantal contactpunten per trein geeft de intensiteit van het niet warme-BLEVE-vrij samenstellen per trein aan.

4. Redenen van niet warme-BLEVE-vrij rijden van treinen.

Uit de rapportage van ProRail blijkt dat ProRail zelf in alle gevallen van het niet warme BLEVE-vrij rijden aan de vervoerders vraagt naar de reden van het niet warme-BLEVE-vrij rijden. Op basis hiervan kan worden nagegaan of partijen zich aan hun (resultaat)verplichtingen houden.

De door de vervoerder opgegeven redenen van de 97 gevallen van niet-warme BLEVE vrij rijden zijn onderstaand gerubriceerd.

Herkomst trein	Door vervoerder opgegeven redenen van het niet warme-BLEVE-vrij rijden	Aantal treinen
Trein uit buitenland	Overmacht. Omleiding buiten dienst Emmerich – Oberhausen	3
	Bewuste trein is uitgesloten van het convenant	36
	Overmacht. Aanleverende vervoerder doet niet mee aan convenant	3
	Overmacht. Buitenlandse spoorwegmaatschappij doet niet mee aan convenant. Regeling was op dat moment nog niet in ons systeem geïmplementeerd	5
	Overmacht. Verlader heeft niet conform gepland en gegevens zijn ons pas bekend na vertrek in het buitenland. Tevens is door onvolledigheid in ons systeem dit niet gesignaleerd. Dit is per ommegaande aangepast	3
	Overmacht. Set is in huidige samenstelling voor transport aangeboden gekregen door klant en voorganger.	1
	Geen overmacht. Terminal in buitenland waarschijnlijk niet voldoende op hoogte van convenant. Een en ander wordt met terminal opgenomen.	6
	Geen overmacht. Bij overname in buitenland is niet geconstateerd dat de belading niet conform het convenant is uitgevoerd.	1
	SUBTOTAAL	58
Trein uit Nederland	Overmacht. Trein wordt bont naar buitenland gestuurd en daar uitgerangeerd voor verschillende bestemmingen. Aangezien er met deze trein maar een aantal verschillende GEVI's worden verstuurd is het BLEVE vrij samenstellen een probleem. Met diverse partijen wordt naar een oplossing gezocht.	2
	Overmacht. Geen schutwagens beschikbaar.	1
	Overmacht. Verkeerd gegaan bij laadplanning. De trein is op 2 terminals beladen. Wat je hier ziet is dat het een samenspel is van partijen die wel en partijen die niet aangesloten zijn bij het convenant.	1

	Geen overmacht. Geen opgave nadere reden	10
	Geen overmacht. Niet duidelijke reden.	1
	Geen overmacht. Operator heeft warme BLEVE op trein gepland en dit is niet door ons gesignaleerd. Operator is geen deelnemer aan het convenant.	1
	Geen overmacht. Verlader heeft niet conform gepland. Regeling was op dat moment nog niet in ons systeem geïmplementeerd	1
	Geen overmacht. Actie om met terminal uit te vragen hoe men planning oppakt en dat niet warme BLEVE is gewaarborgd	1
	Geen overmacht. Communicatieproblemen tussen (andere) vervoerders	21
	SUBTOTAAL	39
	TOTAAL	97

5. Leermomenten

De convenantpartijen zijn conform artikel 9 van het convenant op de hoogte gesteld van de hiervoor onder punten 1 tot en met 4 genoemde resultaten en uitgenodigd om een standpunt over uitvoering en werking van het convenant uiteen te zetten.

Navolgend benoem ik een aantal punten die opvielen in de rapportage van ProRail:

- a. Volgens het convenant moet het niet kunnen voldoen aan bepaalde verplichtingen in het convenant, wegens overmacht als bedoeld in artikel 6 van het convenant, voorafgaand aan vervoer worden gemeld aan ProRail. Vooraf hebben 4 meldingen wegens overmacht plaatsgevonden. Bij navraag achteraf door ProRail hebben vervoerders 19 maal overmacht opgevoerd als argument voor het niet warme-BLEVE-vrij rijden. Dit achteraf melden is niet conform de procedure in artikel 6 van het convenant. De convenantpartijen zijn van dit gegeven op de hoogte gesteld.
- b. Ook het begrip "overmacht" wordt verschillend door vervoerders geïnterpreteerd. Samen met de sector is vastgesteld dat alleen bij overmacht als bedoeld in artikel 6 van het convenant een melding aan ProRail moet plaatsvinden.
- c. In een aantal gevallen wordt onvoldoende of niet gemotiveerd waarom treinen niet warme-BLEVE-vrij rijden, terwijl in die gevallen wel een resultaatverplichting geldt voor BLEVE-vrij rijden. Deze constatering is teruggekoppeld aan de sector.
- d. Samen met de sector wordt bekeken welke partijen nog meer kunnen worden benaderd om toe te treden tot het convenant. Enkele partijen zijn inmiddels benaderd om toe te treden tot het convenant.