

Risicobeheersing bij spoorvervoer gevaarlijke stoffen, treinbotsing Tilburg

Publicatiedatum: 10 maart 2016

Over het rapport

Op 6 maart 2015 botste in Tilburg een reizigerstrein achterop een stilstaande goederentrein. Door de botsing ontstond lekkage aan de achterste wagon van de goederentrein, een ketelwagen gevuld met vijftig ton brandbaar gas (butadieen). Er zijn geen mensen ernstig gewond geraakt en de lekkage bleef beperkt. De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft onderzocht welke veiligheidslessen uit het ongeval kunnen worden getrokken ten aanzien van het feit dat daarbij een gevaarlijke stof vrijkwam.

AANBEVELINGEN

Met ingang van 2016 worden aanbevelingen in railonderzoeken die zijn gericht aan niet-bestuursorganen voortaan tevens gericht aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). In dit onderzoek betrof dat de aanbevelingen 1, 2 en 4.¹ De ILT heeft de opvolging van deze aanbevelingen door de betreffende organisaties beoordeeld en daarover aan de Onderzoeksraad gerapporteerd. Voor de overige aanbevelingen (3a en 3b) geldt conform hetzelfde Besluit, dat de Raad rechtstreeks door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu wordt geïnformeerd over de opvolging. In beide gevallen geldt een uiterlijke reactietermijn van een half jaar vanaf de publicatie van het rapport. Na een jaar hebben de niet-bestuursorganen ook nog zelf gerapporteerd.

Algemeen valt op dat de betrokken partijen hun reactie op de aanbevelingen in meerdere 'expertsessies' samen hebben besproken. Dit is positief te noemen, juist omdat we in het rapport het belang van ketenverantwoordelijkheid benadrukken. Het onderlinge contact is dankzij ons rapport tot stand gekomen c.q. intensiever geworden. Ook in de komende jaren willen de ketenpartijen een overlegstructuur in stand houden om informatie over risico's te delen en maatregelen te bespreken om deze risico's te mitigeren. Zo zullen de chemiebedrijven en hun brancheorganisatie VNCI enkele malen per jaar deelnemen aan het reeds bestaande Directeurenoverleg Spoorveiligheid.

¹ Bij Besluit van 26 november 2015 (Staatsblad 2015, 470), is het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid (in verband met de nadere implementatie van richtlijn 2004/49/EG) dienovereenkomstig gewijzigd.

Operationele aansturing spoorvervoer gevaarlijke stoffen

Aan de spoorbedrijven verantwoordelijk voor de aansturing van de aangereden goederentrein (ProRail en DB Cargo Nederland²):

Richt de aansturing van goederentreinen met gevaarlijke stoffen zodanig in dat geen operationele beslissingen worden genomen die tot toename van de bekende en beheerste veiligheidsrisico's leiden.

Reactie ProRail en DB Cargo:

Spoorbeveiliging

ATB-Vv zorgt ervoor dat een trein die door rood licht rijdt, automatisch remt teneinde een botsing te voorkomen. Bij het ontwerp van de dienstregeling zorgt ProRail er nu voor dat vervoerders van gevaarlijke stoffen intensiever gebruikmaken van de routes die reeds zijn voorzien ATB-Vv. DB Cargo en ProRail gaan jaarlijks de dekking van de beveiligde rijwegen evalueren.

Daarnaast gaat ProRail nog dit jaar circa 400 seinen te voorzien van ATB-Vv. Deze seinen liggen volgens ProRail vooral op de lijnen waar veel goederenvervoer plaatsvindt, zoals de Brabantroute.

Evaluatie operationeel proces

ProRail en DB Cargo zijn voornemens om periodiek het operationele proces (lees: de uitvoering van de treindienst) te evalueren. Zij verwachten het proces te kunnen optimaliseren in termen van veiligheidsrisico's door beter inzicht te krijgen in elkaars belangen en operationele overwegingen.

Conclusie over opvolging

De partijen hebben aangekondigd acties te ondernemen om de aanbeveling op te volgen.

Ketenverantwoordelijkheid chemiebedrijven

2a. Aan de chemiebedrijven die als verlader van gevaarlijke stoffen betrokken waren bij de aangereden goederentrein (SABIC, AnQore en OCI):³

Geef invulling aan de ketenverantwoordelijkheid door van vervoerders te eisen dat zij bij de operationele aansturing van goederentreinen met gevaarlijke stoffen, risicoverhogende beslissingen achterwege laten. Neem dit op in de vervoersovereenkomsten en controleer de naleving ervan.

² Voorheen DB Schenker Rail Nederland.

³ Aangeschreven zijn: SABIC Petrochemicals B.V., AnQore B.V. (voorheen DSM Acrylonitrile B.V.) en OCI Nitrogen B.V.

Reactie van de bedrijven

De bedrijven beschouwen de aanbeveling als bovenwettelijke verplichting waar het gaat om communicatie tussen verlader en vervoerder over de veiligheid van het vervoer. De bedrijven verklaren voortdurend in overleg te zijn met vervoerders om het vervoer veiliger te maken.

Samen met DG Cargo hebben de bedrijven een risicoanalyse van het vervoer gemaakt. Verbeterpunten kwamen aan het licht ten aanzien van – onder meer – routekeuze door stedelijk gebied, ongeplande stilstand in stedelijk gebied en ketelwagenbeheer. Bij wijzigingen in de route of nieuwe routes bespreken de bedrijven voortaan de risico's met de vervoerder. Aandachtpunten zijn daarbij: de spoorbeveiliging, de veiligheidsvoorzieningen op de locomotief en het passeren van stedelijk gebied.

De bedrijven zeggen tot slot toe om *last minute* in hun vervoersaanbod aanpassingen zo veel mogelijk te willen beperken teneinde *last minute* afwijkingen van de dienstregeling te voorkomen.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling is gedeeltelijk opgevolgd. Er lijkt alleen overleg te zijn geweest met de grootste vervoerder en niet met andere vervoerders. Op het als eis opnemen in de vervoerscontracten, gaan geadresseerde partijen niet in.

2b. Aan de brancheorganisaties die het actieprogramma Veiligheid Voorop coördineren:⁴

Behandel het transport van gevaarlijke stoffen als onderdeel van de ketenverantwoordelijkheid in het actieprogramma Veiligheid Voorop. Bewerkstellig dat alle chemiebedrijven die optreden als verlader bij het spoor vervoer van gevaarlijke stoffen invulling geven aan aanbeveling 2a.

Gezamenlijke reactie van de brancheorganisaties VNCI, VOTOB, VNPI en CTGG

De brancheorganisaties bevelen bij hun leden aan:

- de risico's te beoordelen van routes en de voorkeursrouten contractueel vast te leggen met de vervoerder;
- zo min mogelijk af te wijken van vertrektijden;
- alleen vervoerders in te huren die locomotieven gebruiken met ATB-Vv;
- opklimbeveiliging te overwegen voor nieuwe ketelwagens.

Het programma 'Veiligheid Voorop' van de chemiesector betrof nog niet het transport van gevaarlijke stoffen. Volgens de Onderzoeksraad moet dit transport als onderdeel van het productieproces worden gezien en zou ook de ketenverantwoordelijkheid hierop van toepassing moeten zijn. Inmiddels blijkt uit het Meerjarenprogramma 2017 – 2019 van Veiligheid Voorop dat het programma ook betrekking heeft ketenverantwoordelijk voor op- en overslag en transport in de chemieketen.

⁴ VNO-NCW, Vereniging Nederlandse Chemische Industrie (VNCI), Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie (VNPI), Vereniging van Handelaren in Chemische Producten (VHCP) en Vereniging van Onafhankelijke Tankopslagbedrijven (VOTOB).

Conclusie over opvolging

De brancheorganisaties doen diverse aanbevelingen aan hun leden die in lijn zijn met het rapport van de Onderzoeksraad.

Technische maatregelen t.a.v. spoor vervoer gevaarlijke stoffen

3a. Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu:

Bevorder zodanige aanscherping van de internationale regelgeving voor spoorvervoer van gevaarlijke stoffen (RID) dat daarin wordt opgenomen:

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

Reactie

De staatssecretaris zegt in haar reactie dat in het RID-overleg van de OTIF⁵ terughoudend is gereageerd op deze aanbevelingen. Andere lidstaten voelen er volgens de staatssecretaris niet voor om spoorbedrijven vanwege dit incident tot kostenverhogende maatregelen te verplichten. Ze vragen om eerst een kosten-baten analyse uit te voeren. De staatssecretaris zegt toe om dat onderzoek te laten verrichten. Zodra de uitkomsten beschikbaar zijn, zal zij inspanningen voortzetten om afspraken te maken over de te nemen maatregelen.

Conclusie over opvolging

De staatssecretaris heeft de aanbevelingen geagendeerd in het RID-overleg maar dit heeft nog niet tot opvolging geleid. Eerst zal een kosten-baten analyse worden uitgevoerd.

3b. Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu:

Maak, vooruitlopend op de in 3a beoogde wijziging van het RID, afspraken met verladers uit de chemische industrie en de goederenvervoerders om die maatregelen zo snel mogelijk in Nederland in te voeren. Dit zou analoog kunnen gebeuren aan het reeds bestaande convenant over het 'warme-BLEVE-vrij' samenstellen van goederentreinen.

Reactie

De staatssecretaris bestempelt de opvolging van deze aanbeveling als 'complex'. Ten aanzien van de RID-regelgeving is onder andere bepaald en internationaal afgesproken dat deelnemende lidstaten zich onthouden van aanvullende landelijke regels op terreinen waar in het RID reeds afspraken over zijn gemaakt. Dat geldt onder meer voor de regelgeving op het gebied van de uitrusting van wagens en samenstelling van treinen.

⁵ OTIF staat voor: *Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires* ook wel: *Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail*.

Een complicatie bij het maken van afspraken met verladers en vervoerders van chemische producten over het vrijwillig invulling geven van de genoemde maatregelen, is volgens de staatssecretaris dat het goederenvervoer bij uitstek internationaal georiënteerd is. Buitenlandse partijen die op het spoor actief zijn kan zij hiertoe niet verplichten, waardoor een ongelijk speelveld voor spoorpartijen zou ontstaan. Dergelijke afspraken kunnen mogelijk wel op vrijwillige basis worden gemaakt.

Met spoorvervoerders en –verladers hebben gesprekken plaatsgevonden over de mogelijkheden voor vrijwillige invoering van de aanbevelingen. Een aantal verladers heeft aangegeven dat zij inmiddels onderzoeken of en hoe vrijwillig opklimbeveiliging kan worden aangebracht op nieuw en bestaand materieel. Verder is in deze gesprekken duidelijk geworden dat vervoerders en verladers aan de hand van de resultaten van de hiervoor genoemde verkenning van de kosten en de baten van de betreffende maatregelen, nadere afspraken willen maken over de manier waarop hier invulling aan kan worden gegeven. In overleg met hen hiertoe onderzoek uitgevoerd. Dit behelst:

- a. een inventarisatie van de invloeden en effecten van beide maatregelen op het gebied van spoorveiligheid;
- b. de verhouding van deze effecten met de kosten die hiermee zijn gemoeid en;
- c. advies en aanbevelingen met aandacht voor eventuele alternatieven.

De staatssecretaris verwacht dat de resultaten van het onderzoek komend najaar het bekend zullen zijn. Deze resultaten wil zij vervolgens benutten voor verder overleg met de verladers en vervoerders over veiligheidsverbeterende maatregelen en eventuele internationale opvolging.

Conclusie over opvolging

De staatssecretaris heeft een begin gemaakt met de opvolging. Voor de verdere opvolging van de aanbeveling wacht zij eerst uitkomsten van een onderzoek af.

Botscompatibiliteit reizigers treinen in relatie tot spoorvervoer gevaarlijke stoffen

4. Aan de vervoerder van de bij het ongeval betrokken reizigers trein (NS Reizigers):

Beoordeel van alle relevante typen reizigers treinen de botscompatibiliteit ten opzichte van goederenmaterieel. Zet treintypen met slechte botscompatibiliteit niet in op routes die zijn aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.⁶

Reactie NS Reizigers:

Inventarisatie botscompatibiliteit NS-materieel

NS Reizigers heeft onderzoek laten doen naar de botscompatibiliteit van het materieel. Het onderzoeksrapport beschrijft enkele maatregelen die de botscompatibiliteit van het materieel

⁶ Deze aanbeveling sluit aan op aanbeveling 6 in het eerder door de Onderzoeksraad uitgebrachte rapport *Treinbotsing Amsterdam Westerpark* (beschikbaar via www.onderzoeksraad.nl).

zouden verbeteren. Inmiddels is een vervolgonderzoek gestart naar de technische haalbaarheid, de veiligheidswinst en de financiële gevolgen van deze maatregelen.

Inzet treintypen met slechte botscompatibiliteit

Volgens NS bestaat er veel overlap tussen het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en het eigen netwerk voor personenvervoer. NS stelt dat het niet inzetten van materieel met mindere botscompatibiliteit op routes waar ook gevaarlijke stoffen worden vervoerd niet werkbaar is. Het zou de uitvoering van de dienstregeling van NS onmogelijk maken. Dit zou grote maatschappelijke gevolgen hebben voor reizigers en voor de bereikbaarheid in Nederland.

Conclusie over opvolging

NS Reizigers volgt de aanbeveling deels op. De NS geeft een acceptabele argumentatie om geen uitvoering te geven aan het niet meer inzetten van materieel met mindere botscompatibiliteit op routes waar ook gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Algemene conclusie

Uit de reacties van geadresseerde partijen blijkt dat ze weliswaar al diverse maatregelen hebben getroffen (of bezig zijn te treffen) om de aanbevelingen op te volgen, maar ook dat er ruim twee jaar na het voorval nog veel moet gebeuren om alle aanbevelingen – waar mogelijk – helemaal op te volgen zoals de Raad voor ogen heeft.

Voorstel voor vervolgactie(s)

Het bovenstaande leidt tot de volgende voorstellen voor vervolgacties en afsluiting van de opvolging van aanbevelingen voor dit onderzoek:

1. Op dit moment is er geen directe aanleiding voor vervolgacties richting geadresseerde partijen, omdat er nog enkele acties openstaan.
2. De ILT rapporteert jaarlijks over de nog lopende uitvoering van aanbevelingen. Bij het uitkomen van die rapportage gaat de Raad na wat de stand van zaken is in de opvolging van de aanbevelingen van dit onderzoek.
3. Op de website worden de binnengekomen reacties gepubliceerd, alsmede deze notitie.