



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Onderzoeksraad voor Veiligheid  
mr. T.H.J. Joustra (voorzitter)  
Postbus 95404  
2509 CK Den Haag

**ILT**  
Rail en Wegvervoer  
Handhaving Rail  
Graadt van Roggenweg 500  
Utrecht  
Postbus 16191  
2500 BD Den Haag  
www.ilent.nl

**Contactpersoon**  
Meld- en Informatiecentrum  
T 088 489 00 00

**Kenmerk**  
ILT-2016/65796

Datum 9 september 2016  
Betreft monitoren van aanbevelingen

Geachte heer Joustra,

Met deze brief informeer ik u over de stand van zaken betreffende de opvolging van de aanbevelingen uit het onderzoeksrapport *Risicobeheersing bij spoorvervoer gevaarlijke stoffen, treinbotsing Tilburg* dat de Onderzoeksraad op 10 maart 2016 heeft uitgebracht. Over de opvolging van de aanbevelingen 1, 2 en 4 uit dit rapport zal de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) periodiek rapporteren.

Voor deze rapportage heeft de ILT gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van de ondernemingen en organisaties tot wie de aanbevelingen zich richten. Het betreft: ProRail, DB Cargo Nederland, SABIC, OCI Nitrogen, AnQore, Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG), de Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie (VNCI) en NS Reizigers. De bevindingen van de ILT zijn ter verificatie ook aan deze partijen voorgelegd.

### **Bevindingen en zorgpunt**

Bevindingen van de Inspectie een half jaar na de publicatie van het rapport van de Onderzoeksraad:

- De aanbevelingen van de Onderzoeksraad zijn door de meeste partijen positief ontvangen;
- Het invulling geven aan de aanbevelingen binnen de organisaties verdient meer prioriteit;
- Er zijn nog geen plannen van aanpak om de aanbevelingen te implementeren.

Het is nog te vroeg om harde conclusies te trekken over de concrete opvolging van de aanbevelingen. Niettemin leiden de bevindingen tot het volgende zorgpunt:

- De gekozen aanpak door de partijen kan ertoe leiden dat het (te) lang duurt voordat concreet resultaat bereikt wordt. In de tussentijd blijven de, door de Onderzoeksraad gesignaleerde, risico's bestaan.

### **Het algemene beeld op hoofdlijnen**

- *Brede verkenningen*

De Inspectie neemt waar dat de betrokkenen kiezen voor een integrale aanpak. Als de aanbeveling van de Onderzoeksraad een specifiek afgebakend onderwerp betreft kiezen betrokkenen er ook voor om eerst de aanbeveling in een bredere context te beschouwen. Een fundamentele aanpak kan een

verstandige keuze zijn van de betrokkenen maar kent ook risico's. Het duurt mogelijk lang voordat de aanbeveling is opgevolgd en in de tussentijd blijven de, door de Onderzoeksraad, gesignaleerde risico's bestaan.

- *Partijen zoeken de samenwerking*  
Alle partijen, tot wie een aanbeveling zich richt, zoeken de samenwerking met elkaar. NS Reizigers analyseert in eerste instantie zelf de tot haar gerichte aanbeveling wat logisch is, gelet op de aard ervan. NS Reizigers geeft wel aan de keten te willen betrekken bij oplossingen.
- *Partijen voorzien veel knelpunten bij het aanpakken van de risico's*  
De Inspectie heeft de indruk dat alle organisaties en ondernemingen de noodzaak onderkennen om de risico's bij het spoorvervoer met gevaarlijke stoffen beter te beheersen. Wel is het zo dat nagenoeg alle betrokkenen wijzen op complicerende factoren die invulling van de aanbevelingen lastig maakt. Voorbeelden die hiervan gegeven kunnen worden zijn complexiteit van het spoorvervoer, het internationale speelveld, beperkte speelruimte en gebrek aan capaciteit. Daarnaast vinden betrokkenen het lastig om concreet invulling te geven aan de ketenverantwoordelijkheid.
- *Positieve grondhouding; DB Cargo is kritisch*  
Voor wat betreft het draagvlak voor de uitgebrachte aanbevelingen neemt de Inspectie een wisselend beeld waar. Enkele betrokkenen geven aan dat met uw onderzoek een blinde vlek in de ketenverantwoordelijkheid zichtbaar is gemaakt. DB Cargo geeft aan dat zij kritisch is, zowel voor wat betreft de scope van uw onderzoek als over de conclusies en wijst ook op haar beperkte regelruimte en het gebrek aan voortvarendheid waarmee binnen de spoorsector de problemen worden opgepakt.

**ILT**  
Rail en Wegvervoer  
Handhaving Rail

**Datum**  
9 september 2016

In de bijlage bij deze brief staat per aanbeveling een korte toelichting op de invulling ervan.

#### **Tot slot**

De ILT vindt het van belang dat alle betrokken partijen voldoende inspanning leveren zodat uiterlijk in januari 2017 bepaald kan worden welke maatregelen ter invulling van de aanbevelingen gerealiseerd worden, evenals de datum waarop deze gereed zijn. De ILT zal het komende half jaar de ondernemingen en organisaties actief monitoren en stimuleren een concreet implementatieplan op te stellen. De ILT zal deze plannen beoordelen en nagaan of het erkende risico hiermee wordt opgepakt. Ik merk daarbij op dat de ILT niet beschikt over bijzondere bevoegdheden om opvolging van de aanbevelingen af te dwingen. De volgende rapportage over de monitoring van de aanbevelingen uit uw onderzoek volgt in de eerste jaarlijkse rapportage. Over de exacte datum van rapportage vindt nog overleg met u plaats.

Hoogachtend,

DE INSPECTEUR GENERAAL LEEFOMGEVING EN TRANSPORT



Mr. J.A. van den Bos

## **Bijlage: Stand van zaken per aanbeveling**

ILT  
Rail en Wegvervoer  
Handhaving Rail

### **Aanbeveling 1: operationele aansturing spoorvervoer gevaarlijke stoffen**

Deze aanbeveling luidt:

*De spoorbedrijven verantwoordelijk voor de aansturing van de aangereden goederentrein (ProRail en DB Cargo Nederland<sup>1</sup>):*

*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.*

**Datum**  
9 september 2016

ProRail beschouwt de aanbevelingen van de Onderzoeksraad, waaronder deze aanbeveling als een duidelijke aansporing om meer de samenwerking te kiezen in de spoor- en chemiesector. Vanuit het *directeurenoverleg spoorwegveiligheid* (DOSV) heeft ProRail het initiatief genomen om een werkgroep samen te stellen. Doel van de werkgroep is om te bewerkstelligen dat bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor een meer integrale aanpak wordt gekozen. De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van ProRail, DB Cargo, Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie en SABIC.

DB Cargo ziet de aanbeveling als een bovenwettelijke verplichting die door haar zal worden opgepakt, onder andere door deel te nemen aan de werkgroep die vanuit het DOSV is opgericht. DB Cargo geeft aan dat de aanbeveling van de Onderzoeksraad zo moet worden uitgelegd dat geen beslissingen moeten worden genomen die afbreuk doen aan eerder getroffen maatregelen om de veiligheid te waarborgen. DB Cargo wijst er overigens op dat het naar haar mening niet zo is dat afwijkingen op de dienstregeling per definitie risicoverhogend zijn.

### **Aanbeveling 2: ketenverantwoordelijkheid chemiebedrijven**

Aanbeveling 2a luidt:

*De chemiebedrijven die als verlader van gevaarlijke stoffen betrokken waren bij de aangereden goederentrein (SABIC, AnQore en OCI)<sup>2</sup>:*

*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.*

De bedrijven: AnQore, OCI Nitrogen en SABIC (hierna de bedrijven) zien de aanbeveling als een nuttige aanmoediging om de ketenverantwoordelijkheid te versterken. Zij geven ook aan dat het rapport van de Onderzoeksraad een blinde vlek in de keten heeft blootgelegd. Namelijk de verbinding tussen de chemiebedrijven en de transportbedrijven. De aanbeveling heeft naar de mening van de bedrijven tot doel om de sector te bewegen die blinde vlek in te vullen. De bedrijven zien de aanbeveling als aansporing om meer te doen dan waartoe men wettelijk verplicht is waar het gaat om communicatie over veiligheidsgerelateerde onderwerpen tussen vervoerders en verladers. Een proces waaraan de betrokken bedrijven aangeven al langere tijd invulling te geven. De invulling van de aanbeveling moet leiden tot werkbare methoden die de komende periode moeten worden geïmplementeerd om de operationele uitvoering daadwerkelijk veiliger maken.

<sup>1</sup> voorheen DB Schenker

<sup>2</sup> Aangeschreven zijn: SABIC Petrochemicals, AnQore (voorheen DSM Acrylnitrile) en OCI Nitrogen

De bedrijven laten gezamenlijk onderzoek uitvoeren naar risicoprofielen en de wijze waarop de veiligheid kan worden vergroot door de spoorgebruikers op Chemelot.

**ILT**  
Rail en Wegvervoer  
Handhaving Rail

Aanbeveling 2b luidt:

*De brancheorganisaties die het actieprogramma Veiligheid Voorop coördineren<sup>3</sup>: 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 spoorvervoer van gevaarlijke stoffen invulling geven aan aanbeveling 2a.*

**Datum**  
9 september 2016

De vertegenwoordigers van de brancheorganisaties: *Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie (VNCI)* en *Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG)* zijn nauw betrokken bij het actieprogramma *Veiligheid voorop*. VNCI en CTGG onderkennen in lijn met de aanbeveling van de Onderzoeksraad de behoefte aan versterking van de ketenverantwoordelijkheid bij spoorvervoer. De organisaties onderzoeken met hun achterban hoe ketenverantwoordelijkheid nader kan worden ingevuld. Beide organisaties wijzen er op dat het lastig is om breed aandacht te krijgen hiervoor, omdat slechts een beperkt aantal bedrijven die betrokken zijn bij het actieprogramma, gebruik maken van spoorvervoer. Ook vraagt implementatie van nieuwe regelgeving (BRZO 2015, voorschriften uit Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen) op dit moment veel capaciteit bij het bedrijfsleven dat gevaarlijke stoffen opslaat en vervoert.

#### **Aanbeveling 4: botscompatibiliteit reizigerstreinen**

Deze aanbeveling luidt:

*De vervoerder van de bij het ongeval betrokken reizigerstrein (NS Reizigers): Beoordeel van alle relevante typen reizigerstreinen de botscompatibiliteit ten opzichte van goederenmaterieel. Zet treintypen met slechte botscompatibiliteit niet in op routes die zijn aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.<sup>4</sup>*

Op grond van in het rapport beschreven analyse over botscompatibiliteit op aspecten baanschuivers en stootbuffers van het materieel van NS Reizigers volgt dat het overgrote deel van het materieelpark niet aan de eisen van botscompatibiliteit voldoet. Voor NS Reizigers leidt dit gezien *Basisnet spoor* tot een logistieke onmogelijkheid. Het is volgens NS Reizigers niet mogelijk om op routes waar gevaarlijke stoffen vervoerd worden, uitsluitend materieel met optimale boteigenschappen in te zetten. Daarom heeft NS Reizigers dit voorjaar een meer fundamenteel onderzoek opgestart, met als doel om invulling te geven aan de aanbeveling van de Onderzoeksraad.

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> Deze aanbeveling sluit aan op aanbeveling 6 in het eerder door de Onderzoeksraad uitgebrachte rapport *Treinbotsing Amsterdam Westerpark* (beschikbaar via [www.onderzoeksraad.nl](http://www.onderzoeksraad.nl)).