

VERSLAG OVER DE UITVOERING EN WERKING VAN HET CONVENANT "WARME-BLEVE-VRIJ SAMENSTELLEN EN RIJDEN VAN TREINEN" IN 2015

1. Inleiding

Op 14 mei 2012 is het Convenant "Warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen" ondertekend door 25 partijen. Sindsdien zijn twee nieuwe partij toegetreden¹, is één partij wegens faillissement afgevallen² en is één partij niet meer actief als spoorgoederenvervoerder³. Het doel van het convenant is een warme BLEVE⁴ 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 en in het Online-systeem Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS) opgenomen gegevens - de samenstelling van treinen en daarmee in hoeverre treinen met brandbare gassen 'warme-BLEVE-vrij'⁵ hebben gereden op trajecten buiten de Betuweroute en Havenspoorlijn⁶ en rapporteert daarover jaarlijks aan de minister van IenM.

Conform artikel 9 van het convenant brengt de minister van IenM jaarlijks verslag uit aan de Tweede Kamer over de uitvoering en werking van het convenant in niet tot individuele bedrijven herleidbare vorm. Dit document bevat het verslag over het kalenderjaar 2015. Daarbij zijn ter vergelijking ook de gegevens over het kalenderjaar 2013 en 2014 opgenomen.

Onderstaande tabel geeft een overzicht hoeveel goederentreinen waarin zich één of meer wagens met brandbare gassen bevonden, er over het gehele spoorweginet hebben gereden. Vervolgens is een uitsplitsing van dat aantal gemaakt naar Betuweroute en Havenspoorlijn enerzijds en naar het gemengde net (alle overige spoorlijnen) anderzijds. Omdat een goederentrein gedurende één reis zowel gebruik kan maken van de Betuweroute/Havenspoorlijn als van het gemengde net, is de som van beide deelverzamelingen groter dan het totaal aantal treinen.

	2015	2014	2013
	7745	6476	6203
Betuweroute en Havenspoorlijn	5732 (74%)	4525 (70%)	3017 (49%)
Gemengde net (Rest van Nederland)	5016 (65%)	3761 (58%)	3826 (62%)

¹ ERS Railways per 1 juni 2014 en SBB Cargo International per 2 december 2015

² Continental Rail Services (CRS)

³ Husa **Transportation**

⁴ Een warme BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) bij het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor kan ontstaan als een externe brand (ontstaan door het lek raken van een wagen met zeer brandbare vloeistof, gevolgd door ontsteking) een in de directe nabijheid van die brand aanwezige tank gevuld met brandbaar gas aanstraalt, waardoor de druk in die tank oploopt en tegelijkertijd het materiaal van de tank verzwakt. De combinatie van die twee verschijnselen kan ervoor zorgen dat de tank met brandbaar gas (na verloop van tijd) bezwijkt. Het vrijkomende tot vloeistof verdicht gas kan expanderen en verbranden als een grote vuurbal met een diameter die kan oplopen tot ca. 200 meter.

⁵ Voor de definitie van het begrip warme-BLEVE-vrij samengestelde trein is aangesloten bij de veiligheidsafstanden die zijn opgenomen in sectie 7.5.3 van het Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) en die voor de toepassing van dit convenant inhouden dat de afstand tussen een geheel of gedeeltelijk gevulde tank met brandbare gassen en een geheel of gedeeltelijk gevulde tank met zeer brandbare vloeistoffen ten minste 18 meter moet bedragen dan wel de tank met brandbare gassen gescheiden moet zijn van de tank met zeer brandbare vloeistoffen door twee 2-assige wagens of een wagen met 4 of meer assen, waarbij onder een gedeeltelijk gevulde tank niet een lege, ongereinigde tank wordt verstaan.

⁶ Het convenant heeft geen betrekking op de Betuweroute en de Havenspoorlijn.

Uit bovenstaande cijfers blijkt een toename van het totaal aantal treinen met brandbare gassen in 2015 ten opzichte van 2013 en 2014. Het aantal treinen met brandbare gassen dat gebruik maakt van het gemengde net is, na een lichte daling in 2014 ten opzichte van 2013, in 2015 weer toegenomen. Het gebruik van de Betuweroute en de Havenspoorlijn voor het vervoer van brandbare gassen is in absolute en procentuele zin verder toegenomen.

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

Aantal treinen met brandbaar gas van vervoerders die partij zijn bij het convenant	2015	2014	2013
Totaal	4342	3542	3764
Aantal warme-BLEVE-vrije treinen	4283	3488	3667
% warme-BLEVE-vrije treinen	99%	98%	97%

De vervoerders die partij zijn bij het convenant hebben in 2015 met totaal 4342 treinen met brandbaar gas gereden over het gemengde net. Met 99% van deze 4342 treinen is warme-BLEVE-vrij gereden. Het al hoge nalevingpercentage in 2014 (98%) is daarmee in 2015 met 1% nog verder toegenomen naar 99%.

Aantal treinen met brandbaar gas van alle vervoerders	2015	2014	2013
Totaal	5016	3761	3826
Aantal warme-BLEVE-vrije treinen	4885	3661	3720
% warme-BLEVE-vrije treinen	97%	97%	97%

In 2015 hebben in totaal 5016 treinen met brandbaar gas gereden op het gemengde net. Hiervan zijn 4342 treinen (87%) gereden door vervoerders die partij zijn bij het convenant (in 2014 betrof dit 94%).

De dekkinggraad van het convenant is weliswaar nog steeds hoog, maar afgenomen ten opzichte van 2013 en 2014. De oorzaak hiervan betreft de toename van het aantal treinen met brandbaar gas gereden door vervoerders die geen partij zijn bij het convenant, naar 674 treinen (in 2013 en 2014 betrof dit respectievelijk 62 treinen en 219 treinen). Het overall-percentage warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen is gelijk gebleven: 97%.

Aantal treinen		Met brandbare gassen				
		2015			2014	2013
		In tankwagons	In tankcontainers	Alle treinen		
- van vervoerders die partij zijn bij het convenant	Totaal	3631	712	4342	3542	3764
	Aantal niet warme-BLEVE vrije treinen	52	7	59	54	97
	% niet warme-BLEVE vrij	1%	1%	1%	2%	3%
- van vervoerders die geen partij zijn bij het convenant	Totaal	231	448	674	219	62
	aantal niet warme-BLEVE-vrije treinen	1	71	72	46	9
	% niet warme-BLEVE-vrij	0%	16%	11%	21%	15%
-van alle vervoerders	Totaal	3862	1160	5016	3761	3826
	aantal niet warme-BLEVE-vrije treinen	53	78	131	100	106
	% niet warme-BLEVE-vrij	1%	7%	3%	3%	3%

Uit bovenstaande tabel blijkt een sterke toename van transport van brandbare gassen door vervoerders die geen partij zijn bij het convenant waarbij tevens een toename van het transport in tankcontainers zichtbaar is. Door de sterke overall stijging van het transport brandbare gassen (van alle vervoerders) vermindert hierdoor bij de 'niet convenant partners' in procentuele zin het aandeel 'niet warme-bleve vrije treinen' ten opzichte van 2013 en 2014.

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

In de rapportage van ProRail aan IenM zijn de redenen die vervoerders aanvoeren indien er niet warme-BLEVE-vrij is gereden, opgenomen. Op basis hiervan kan worden nagegaan of partijen zich aan hun verplichtingen houden.

De door de vervoerders opgegeven redenen voor de 59 gevallen van niet-warme BLEVE vrij rijden, zijn onderstaand gerubriceerd.⁷ Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen treinen afkomstig uit het buitenland en in Nederland samengestelde treinen. Dit omdat voor het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen in Nederland een resultaatsverplichting geldt en voor treinen afkomstig uit het buitenland een inspanningsverplichting. Verder is aangegeven of de vervoerder een beroep doet op overmacht.⁸

Herkomst trein	Door vervoerder opgegeven redenen van het niet warme-BLEVE-vrij rijden	Aantal treinen
Trein uit buitenland	<i>Transittrein</i>	9
	<i>Samensteller trein in buitenland en ontvangend bedrijf in Nederland geen partij bij convenant</i>	38
	<i>Bij beladen over het hoofd gezien</i>	3
	SUBTOTAAL	50
Trein samengesteld in Nederland	<i>Overmacht. Samengesteld door verlader</i>	5
	<i>Overmacht. Geen schutwagens beschikbaar.</i>	
	<i>Geen overmacht. Administratieve fout waardoor automatische controle op treinsamenstelling niet uitgevoerd</i>	1
	<i>Geen overmacht. Foutieve planning door operator</i>	2
	<i>Geen overmacht; onduidelijke reden</i>	1
	SUBTOTAAL	9
	TOTAAL	59

Van de 59 niet-warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen van convenantpartijen waren er 50 afkomstig uit het buitenland (85%); 9 treinen zijn samengesteld in Nederland (15%).

Van deze 9 in Nederland niet-warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen hebben vervoerders in 5 gevallen (56%) een beroep gedaan op overmacht.

⁸ Een beroep op overmacht is alleen relevant voor treinen die in Nederland zijn samengesteld, omdat alleen voor deze treinen een resultaatsverplichting geldt.