



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Monitoring van uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid

De actuele stand van zaken over de opvolging van aanbevelingen bij spoorwegongevallen, rapportage 2021.





Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Monitoring van uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid

De actuele stand van zaken over de opvolging van aanbevelingen bij
spoorwegongevallen, rapportage 2021.

Datum

4 april 2022

Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport
Toezicht en opsporing

Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

www.ilent.nl
@inspectieLeNT

Inhoud

Colofon 4

Samenvatting 8

1 Inleiding 9

1.1 Waarom deze jaarrapportage? 9

1.2 Het gevolgde proces 9

2 Tilburg Goederen (2015) 10

2.1 Samenwerking nodig voor veiliger spoorvervoer van gevaarlijke stoffen 10

3 Dalfsen (2016) 14

3.1 Brancheorganisaties maken samen met ProRail bewustwordingscampagnes 14

3.2 Instructie naar overweggebruikers blijft nodig 15

Bijlage A Taak en rol inspectie 17

Bijlage B Aanbevelingen: treinbotsing Tilburg Goederen (2015) 18

Bijlage C Aanbevelingen: aanrijding Dalfsen (2016) 20

Samenvatting

Dit is de 5^e jaarrapportage van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over de opvolging van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid op het hoofdspoor.

Deze rapportage gaat in op de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid na 2 ernstige spoorwegongevallen. Dit zijn:

- Een kop-staartbotsing door een reizigerstrein tegen een stilstaande goederentrein met gevaarlijke stoffen bij Tilburg in 2015;
- Een aanrijding van een hoogwerker op een overweg bij Dalfsen in 2016.

Deze rapportage gaat alleen over aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid van spoorwegongevallen die gericht zijn aan niet-bestuursorganen.

Conclusie

De inspectie constateert dat er vooruitgang is geboekt bij de opvolging van de aanbevelingen. Vergeleken met de 4^{de} monitor rapportage over 2020 resteert nog de opvolging van in totaal 3 aanbevelingen.

De inspectie ziet nog *onvoldoende opvolging* bij:

- Aanbeveling 2 (Dalfsen, 2016) - Beheersing bij oversteken spoorwegovergang met bijzonder voertuig: De inspectie is positief over de samenwerking tussen Cumela, IPAF, VVT en ProRail om tot voorlichtingsmateriaal voor het oversteken van de sporen met langzame voertuigen te komen. Wel verwacht de inspectie dat zij de ingezette ontwikkelingen in 2022 afronden. Positief is het voornemen van ProRail om een structureel overleg te organiseren met de branchepartijen.
- Aanbeveling 3 (Dalfsen, 2016) - Instructies voor overweggebruikers in uitzonderlijke situaties: De inspectie blijft, net als voorgaande jaren, kritisch over de effectiviteit van de procedure *bijzondere oversteek*. De inspectie constateert dat ProRail niet meer inzicht krijgt over het aantal transporten die onder de procedure bijzondere oversteek zouden moeten vallen. De inspectie verwacht van ProRail dat zij de procedure bijzondere oversteek beter in beeld brengen.

De inspectie ziet *voldoende opvolging* bij:

- Aanbeveling 2 (Tilburg goederen, 2015) - Ketenverantwoordelijkheid chemiebedrijven: De inspectie ziet een aanhoudende inspanning om invulling te geven aan de ketenverantwoordelijkheid van de chemiebedrijven (SABIC, OCI Nitrogen en AnQore) en de brancheorganisaties (VNCI en CTGG). De chemiebedrijven pakken de mogelijkheden die binnen hun bereik liggen op. Daarnaast zijn zij actief in gesprek met de spoorwegondernemingen over de risico's in de keten. Er is een cultuur ontwikkeld waarin de chemiebedrijven en de vervoerders elkaar controleren op naleving van afspraken en elkaar daarop ook aanspreken.

Alle OVV-aanbevelingen, die de ILT monitort naar aanleiding van de botsing bij Tilburg in 2015, zijn hiermee afgesloten. De ILT zal de 2 aanbevelingen naar aanleiding van de aanrijding bij Dalfsen blijven monitoren.

1 Inleiding

1.1 **Waarom deze jaarrapportage?**

De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de inspectie) monitort de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (hierna: de Onderzoeksraad). De inspectie rapporteert jaarlijks over de opvolging van deze aanbevelingen aan de Onderzoeksraad. Dit is een wettelijke taak van de inspectie¹. In deze rapportage staan alleen de aanbevelingen die te maken hebben met spoorincidenten en gericht zijn aan niet-bestuursorganen. De inspectie bracht 4 eerdere jaarrapportages uit².

Deze jaarrapportage gaat in op 2 ernstige spoorincidenten. De Onderzoeksraad onderzocht deze incidenten en publiceerde haar rapport. De inspectie heeft een half jaar na publicatie en met de vorige 4 jaarrapportages aan de Onderzoeksraad gerapporteerd op welke wijze de organisaties uitvoering geven aan de aanbevelingen. Deze aanbevelingen van de Onderzoeksraad staan in Bijlage B en in Bijlage C.

1.2 **Het gevolgde proces**

Met de vorige jaarrapportages is de monitoring van meerdere aanbevelingen afgesloten. Voor zover relevant kunnen de maatregelen onderdeel zijn van reguliere inspecties en audits bij de spoorwegondernemingen en ProRail.

Net zoals voorgaande jaren voert de inspectie gesprekken met de betrokken organisaties om de voortgang van de nog te monitoren aanbevelingen te volgen. Hierbij bestudeert en beoordeelt de inspectie documenten.

De volgende 2 hoofdstukken beschrijven per incident de nog actief te monitoren aanbevelingen van de Onderzoeksraad. Daarin staat een korte beschrijving van de opvolging en het beeld dat de inspectie hiervan heeft.

¹ Besluit Onderzoeksraad voor Veiligheid, artikel 11d:

1. Indien de raad naar aanleiding van een onderzoek naar een voorval in verband met een spoorweg een aanbeveling doet, richt hij deze tot de Nederlandse spoorwegveiligheidsinstantie, en, als de aard van de aanbeveling dat vereist, tot andere bestuursorganen of tot andere lidstaten.
2. De Nederlandse spoorwegveiligheidsinstantie en de in het eerste lid bedoelde andere bestuursorganen alsmede andere lidstaten tot welke de aanbevelingen zijn gericht, laten de raad ten minste eenmaal per jaar weten welke maatregelen zij naar aanleiding van de aanbeveling hebben genomen of nog zullen nemen.

² Monitoring van uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. De actuele stand van zaken over de opvolging van aanbevelingen bij spoorwegongevallen, rapportage 2017. ILT, 20 maart 2018.

Monitoring van uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. De actuele stand van zaken over de opvolging van aanbevelingen bij spoorwegongevallen, rapportage 2018. ILT, 1 maart 2019.

Monitoring van uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. De actuele stand van zaken over de opvolging van aanbevelingen bij spoorwegongevallen, rapportage 2019. ILT, 1 april 2020.

Monitoring van uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. De actuele stand van zaken over de opvolging van aanbevelingen bij spoorwegongevallen, rapportage 2020. ILT, 1 april 2021.

2 Tilburg Goederen (2015)

Dit hoofdstuk gaat in op de nog te monitoren aanbeveling van de Onderzoeksraad naar aanleiding van de trein-treinbotsing bij Tilburg Goederen in 2015 (Bijlage B)³. Daarbij botst een reizigerstrein van NS Reizigers achterop een stilstaande goederentrein van DB Cargo. Door de botsing ontstaat een lekkage aan de achterste wagen van de goederentrein. Daarbij raken 8 mensen gewond.

2.1 Samenwerking nodig voor veiliger spoorvervoer van gevaarlijke stoffen

Aanbeveling 2: ketenverantwoordelijkheid chemiebedrijven

2a. *De chemiebedrijven die als verlader van gevaarlijke stoffen betrokken waren bij de aangereden goederentrein (SABIC, DSM en OCI)⁴:*

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

2b. *De **brancheorganisaties** die het actieprogramma Veiligheid Voorop coördineren⁵:*

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

Wat houdt het in?

De aanbeveling vraagt van de chemiebedrijven SABIC, OCI Nitrogen en AnQore in hun contracten met vervoerders op te nemen dat zij bij de operationele aansturing geen risicovolle beslissingen nemen. Het 2^e deel van de aanbeveling vraagt van de brancheorganisaties dat alle chemiebedrijven/verladers bij het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen hetzelfde doen.

Wat verwacht de inspectie?

De inspectie ziet 3 elementen die van belang zijn voor de opvolging van aanbeveling 2:

1. Risicobeheersing op grond van analyse van het integrale vervoersproces;
2. De verlader van gevaarlijke stoffen moet de risicobeheersing verankeren in duidelijke en afdwingbare afspraken met de vervoerder;
3. Controle van naleving van deze afspraken door de verladers.

Wat hebben de chemiebedrijven en de brancheorganisaties gedaan?

De chemiebedrijven (SABIC, OCI Nitrogen en AnQore) hebben intensief contact met de brancheorganisaties (VNCI en CTGG⁶) over de gezamenlijke aanpak van aanbeveling 2.

³ Risicobeheersing bij spoorvervoer gevaarlijke stoffen, treinbotsing Tilburg. OvV, 10 maart 2016.

⁴ Aangeschreven zijn: SABIC Petrochemicals B.V., AnQore B.V. (voorheen DSM Acrylnitrile B.V.) en OCI Nitrogen B.V.

⁵ 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).

⁶ Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG)

Veiligheid van goederenwagens voor vervoer van gevaarlijke stoffen

AnQore en OCI Nitrogen hebben ervoor gezorgd dat de goederenwagens die zij gebruiken uitgerust zijn met crashbuffers, headshields en GPS-trackers. Deze crashbuffers en headshields vormen een extra barrière bij het voorkomen dat ketelwagens gaan lekken door een botsing. Dit is conform de afspraken uit de jaarrapportage over 2020.

AnQore heeft haar goederenwagens verder uitgerust met verschillende sensoren. In combinatie met de GPS-trackers kan AnQore het transport met hun goederenwagens monitoren. De sensoren en GPS-trackers geven informatie over waar de wagon zich bevindt, de snelheid van de wagon en de temperatuur, de druk en de vulgraad van de getransporteerde lading.

Een andere recente ontwikkeling van AnQore is de pressure cap. De pressure cap is een formele afsluiter welke gezien kan worden als extra afsluiter. Op dit moment kan de pressure cap meten of de afsluiter functioneert. Toekomstige ontwikkelingen moeten het mogelijk maken om ook te kunnen zien of de afsluiter op de juiste manier afgesloten is.

De informatie die AnQore verzamelt is in eerste instantie voor AnQore zelf om de supply chain actief te kunnen monitoren. Hiermee kunnen zij beter de risico's van het transport beheersen. Ter verbetering van de keten wordt deze informatie verder gebruikt in gesprekken met de vervoerders. Als input voor de gesprekken maar ook als bijdrage aan een mogelijke oplossing voor issues (zoals bijv. risico's tijdens vervoer van de vervoerder).

OCI Nitrogen is nog niet op het niveau dat AnQore heeft bereikt voor sensoren. Wel gaan zij dit in 2022 ook uitrollen en verder ontwikkelen.

SABIC kijkt bij de huur van nieuwe ketelwagens naar wagens met verdiept mangat (binnenliggend in de ketel). Hierdoor wordt het risico op het lek raken van het mangat, zoals gebeurde is bij het incident bij Tilburg goederen, verder weggenomen.

Periodiek overleg met vervoerders

OCI Nitrogen, SABIC en AnQore hebben periodiek overleggen met spoorwegondernemingen. Deze periodieke overleggen vinden maandelijks of per kwartaal plaats. Veiligheid, monitoring en afwijkingen van het basisnet staan hierbij bovenaan op de agenda. Naast deze afzonderlijke overleggen vindt er ook het jaarlijkse operationele RID-overleg (RID is de officiële naam voor het verdrag voor vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, de afkorting staat voor: **R**èglement **I**nternational ferroviaire des marchandises **D**angereuses) plaats, georganiseerd door de branchepartijen.

De chemiebedrijven en brancheorganisaties overleggen actief met hun klanten en de vervoerders over veiligheid. Centraal in deze gesprekken staat de veiligheid door de hele keten en de bewustwording hierop. Zij merken hierbij op dat de gesprekken hierover in het verleden erg moeizaam gingen, maar dat het bewustzijn ten aanzien van de ketenveiligheid nu ook daar meer naar voren komt. Dit uit zich onder andere in het actief melden van afwijkingen van de route en het betrekken van de chemiebedrijven bij nieuwe vervoersconcepten.

Rangeerheugel Antwerpen haven⁷

In 2019 vond een incident plaats tijdens het heuvelproces op de rangeerheugel in de haven van Antwerpen. Bij deze botsing waren 3 wagons van OCI Nitrogen betrokken. Het heuvelsysteem heeft door een verkeerde meting de wagons ten onrechte aangemerkt als leeg terwijl deze vol waren. Hierdoor waren de wagons onvoldoende door het heuvelsysteem afgeremd, met een botsing op een andere wagon van OCI Nitrogen tot gevolg. Dit ongeval is vanuit branchepartijen breed opgepakt. Er is door de partijen geconstateerd dat een soortgelijk incident zich ook in Nederland kan voordoen op de rangeerheugel in Kijfhoek. De partijen hebben dit bij ProRail, de beheerder van rangeergebied Kijfhoek, kenbaar gemaakt. ProRail heeft tijdens onderlinge gesprekken over de constatering deze zorgen weg kunnen nemen.

Ketenverantwoordelijkheid

In november 2020 zijn de chemiebedrijven en de brancheorganisaties uitgenodigd bij het Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid (DOSV⁸). Tijdens dat overleg uitten de chemiebedrijven en de brancheorganisaties hun zorgen over het ontbreken van een systeemverantwoordelijke. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zou daar volgens hen verantwoordelijk voor moeten zijn.

In 2021 hebben de chemiebedrijven en de brancheorganisaties hun behoefte weer kenbaar gemaakt voor een systeemverantwoordelijke binnen de spoorsector, die volgens hen het beste ingevuld kan worden door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De chemiebedrijven en brancheorganisaties vinden dat er momenteel het hoogste rendement te behalen valt in het spoorstelsel zelf (infra, beveiliging, etc.). De indruk bij de chemiebedrijven en brancheorganisaties bestaat dat zolang I&W de regierol niet invult, de sector het domein 'veiligheid' versnipperd benadert (met alleen oog voor de eigen rol). Zij denken dat hierdoor de optimalisatie van de spoorveiligheid in de gehele keten wellicht uit het oog verloren wordt.

⁷ Botsing van drie ketelwagens gevuld met watervrije ammoniak op de rangeerheuvels te Antwerpen Noord, 20 september 2019.

⁸ "Het DOSV en haar leden zetten zich actief in om Spoorwegveiligheid aan te jagen en te verhogen, vanuit een gezamenlijk doel en gezamenlijke verantwoordelijkheid om treinen veilig te (laten) rijden. Juist ook als het gaat om anticiperen op relevante ontwikkelingen. Deze drive overstijgt de individuele belangen, processen en systemen en DOSV leden zijn zich daarvan bewust en handelen daar naar. Hierdoor zullen de (veiligheids-) prestaties verder verbeteren in de sector."

Deelname aan DOSV staat voor alle Spoorwegondernemingen open, is vrijwillig, maar niet vrijblijvend. Meedoen betekent ook de afspraken nakomen en de DOSV richtlijnen in eigen bedrijf implementeren. In 2020 zijn de deelnemers van het DOSV deel: NS, DB Cargo, Lineas, Connexxion, Keolis, Arriva, Qbuzz, Spitzke, Railxperts, ProRail, Inspectie Leefomgeving en Transport, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (voorzitter) en het exameninstituut: VVRV (secretariaat) <https://vrv.nl/dosv>.

Conclusie van de inspectie

De inspectie ziet een verdere samenwerking tussen de chemiebedrijven (SABIC, OCI Nitrogen en AnQore) en de brancheorganisaties (VNCI en CTGG).

De inspectie vindt dat de chemiebedrijven en de brancheorganisaties de maatregelen oppakken die binnen hun mogelijkheden liggen. Dit komt voort uit de inspanning die er geleverd wordt voor het uitrusten van hun wagons met de laatste technische innovaties voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, het actief bevorderen van het bewustzijn in de keten en het actief delen van informatie met spoorwegondernemingen.

De inspectie vindt dat de chemiebedrijven en de brancheorganisaties hiermee voldoende hebben laten zien dat zij hun ketenverantwoordelijkheid oppakken en deze serieus nemen.

De inspectie verwacht dat de chemiebedrijven en de brancheorganisaties zich blijven inzetten voor hun ketenverantwoordelijkheid en hierbij het bewustzijn blijven bevorderen in de hele keten.

De inspectie zal deze aanbeveling niet verder blijven monitoren.

3 Dalfsen (2016)

Dit hoofdstuk gaat in op de aanbevelingen van de Onderzoeksraad van de aanrijding van een hoogwerker door een trein bij Dalfsen in 2016 (Bijlage C)⁹. Bij deze aanrijding rijdt een reizigerstrein van Arriva op een overweg een hoogwerker aan. De trein ontspoord en komt op zijn kant tot stilstand. De machinist van de trein overlijdt ter plaatse en 6 reizigers raken gewond.

3.1 Brancheorganisaties maken samen met ProRail bewustwordingscampagnes

Aanbeveling 2. Beheersing bij oversteken spoorwegovergang met bijzonder voertuig (brancheorganisaties IPAF, CUMELA Nederland en VVT¹⁰)

Bewerkstellig dat bedrijven en bedienaars die werken met bijzondere voertuigen (zoals hoogwerkers en grondverzetmachines) zich bewust zijn van de regels en risico's die verbonden zijn aan het oversteken van een overweg en bevorder dat zij die ook betrekken bij de voorbereiding en uitvoering van hun werkzaamheden. Wijs daar bijvoorbeeld op in opleidingen, nieuwsbrieven, verhuurcontracten, et cetera.

Wat houdt het in?

De aanbeveling kent 2 elementen:

1. De brancheorganisaties maken (de aangesloten) bedrijven en hun werknemers bewust van de risico's van een overweg;
2. Deze bedrijven bevorderen dat zij de risico's van het oversteken van een overweg bij de voorbereiding en uitvoering meenemen.

Wat verwacht de inspectie?

De inspectie verwacht van de brancheorganisaties dat zij zowel de bedrijven als de bedienaars van de bijzondere voertuigen bereiken. De inspectie verwacht ook dat de brancheorganisaties het oversteken van overwegen zien als één van de risico's die zij moeten beheersen.

Wat hebben de brancheorganisaties Cumela, IPAF, VVT en ProRail bereikt?

ProRail

In 2021 heeft ProRail een algemene instructie opgesteld voor het gebruik van overwegen met exceptioneel transport. Hierbij heeft ProRail onderscheid gemaakt tussen beveiligde overwegen, openbare Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's) en particuliere NABO's. Deze algemene instructie is verstrekt aan de branchepartijen als input om per doelgroep informatie te geven over het passeren van overwegen. Ook kunnen zij daarmee informatie geven over veilig werken op en rondom de spoorweginfrastructuur. ProRail gaat in 2022 deze algemene instructie evalueren en waar nodig aanpassen.

ProRail heeft het voornemen om dit jaar een structureel overleg op te zetten met de branchepartijen om elkaar beter te informeren en gezamenlijke risico's te bespreken.

Nadat de functie van directeur overwegen verviel bij ProRail (2021) is ook het directe aanspreekpunt voor overwegen voor de branchepartijen weggevallen.

⁹ Botsing tussen een reizigerstrein en een hoogwerkterte Dalfsen. OvV, 13 december 2016.

¹⁰ IPAF: The International Powered Access Federation: de branchevereniging voor aangedreven hoogwerk toegangstechniek;

Cumela Nederland: de brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra;

VVT: de brancheorganisatie voor bedrijven werkzaam in verticaal transport.

ProRail draagt er zorg voor dat er begin 2022 (weer) een aanspreekpunt op managementniveau komt.

IPAF

De International Powered Access Federation (IPAF) ontwikkelt samen met ProRail een richtlijn met betrekking tot het werken met een hoogwerker in de nabijheid van het spoor. Dit zal eerst in Engelstalige vorm uitgewerkt worden waarna het toepasbaar gemaakt wordt voor Nederland. Na het ontwikkelen van de richtlijn wordt een campagne gestart om de informatie te verspreiden onder de achterban.

Cumela

Cumela heeft, op basis van de door ProRail aangeleverde algemene instructie, een hoofdstuk over overwegen toegevoegd aan een E-learning¹¹ voor de bestuurders in haar achterban. Cumela gaat deze E-learning de eerste helft van 2022 aanvullen met een toolbox waarin kort en bondig wordt samengevat wat er in de E-learning verteld wordt.

Cumela past, in de eerste helft van 2022, de RI&E aan voor hun achterban met daarin meer aandacht voor overwegen. Dit gebeurt in samenwerking met Stigas¹²

VVT

De Vereniging Verticaal Transport (VVT) heeft de door ProRail aangeleverde algemene informatie verwerkt in de Verticaal Transport gids¹³ (VT-Gids). VVT gaat de mogelijkheden onderzoeken voor het uitbrengen van een korte factsheet zoals de gebruikte *Hand en Armsein* kaartjes (instructiekaarten voor de gebruikte hand en armseinen bij kranen) die gratis aan de achterban van VVT verstrekt wordt.

Conclusie van de inspectie

De inspectie is positief over de samenwerking tussen Cumela, IPAF, VVT en ProRail om tot voorlichtingsmateriaal voor het oversteken van overwegen met exceptioneel transport te komen. Wel ziet de inspectie graag dat dit jaar de ingezette ontwikkelingen worden afgerond. Positief is het voornemen van ProRail om een structureel overleg te organiseren met de branchepartijen.

De inspectie zal deze aanbeveling ook in 2022 blijven monitoren.

3.2 Instructie naar overweggebruikers blijft nodig

Aanbeveling 3. Instructies voor overweggebruikers in uitzonderlijke situaties (ProRail)

- a. Maak aan overweggebruikers duidelijk, bij voorkeur bij de overweg zelf, in welke situaties het voor hen noodzakelijk is contact op te nemen met ProRail om veilig de spoorweg over te kunnen steken.
- b. Richt een procedure in, eventueel ondersteund door technische hulpmiddelen, om overweggebruikers in bijzondere situaties adequaat en efficiënt te informeren wanneer zij binnen een redelijke termijn veilig de spoorweg over kunnen steken.

Wat houdt het in?

De aanbeveling bestaat uit 2 delen:

- a. ProRail moet aan iedereen die een overweg kruist inzichtelijk maken wanneer ze contact op moeten nemen met ProRail;

¹¹ <https://www.land-bouwverkeer.nl/overweg/>

¹² <https://www.stigas.nl/>

¹³ https://www.verticaaltransport.nl/documents/bijlagen/handige-informatie/online_336720_vvt_gids-2021_redactioneel-v14.pdf, pg 118.

- b. ProRail moet een procedure inrichten om in bijzondere situaties een oversteek mogelijk te maken.

Wat verwacht de inspectie?

De inspectie verwacht dat ProRail passende maatregelen neemt, zodat een gebruiker van een overweg zich tijdig realiseert dat de oversteek van de overweg, voor die specifieke omstandigheden, bijzondere risico's kent. Om deze passende maatregelen te faciliteren, zal ProRail een proces moeten inrichten waarbij ze binnen een acceptabele termijn de oversteek mogelijk maakt.

Wat heeft ProRail gedaan?

ProRail heeft een aantal jaren geleden het proces voor *Bijzondere oversteek*¹⁴ ingericht. Door interne veranderingen bij ProRail wordt dit proces momenteel herzien om te komen tot een betere afstemming tijdens het proces. ProRail informeert overweggebruikers met stickers (Figuur 1) op de paal van de overwegbomen over deze procedure.

ProRail faciliteert bijzondere oversteken. In 2021 heeft ProRail 19 maal een bijzondere oversteek gefaciliteerd, het betreft met name grotere wegtransporten.

Naast de informatie op de palen bij de overweg heeft ProRail de procedure *bijzondere oversteek* kenbaar gemaakt bij vervoersorganisaties TLN, LTO Nederland (agrariërs) en in de gesprekken met wegbeheerders. ProRail geeft aan het effect van structurele overleggen nog niet terug te zien in het aantal aanvragen voor een *bijzondere oversteek*. ProRail onderzoekt hoe de procedure *bijzondere oversteek* beter in beeld gebracht kan worden.

Evenals in 2019 en 2020 is het in 2021 niet voorgekomen dat een aanvraag binnen is gekomen op het moment dat de betreffende aanvrager bij de overweg stond.

Conclusie van de inspectie

De inspectie blijft, net als voorgaande jaren, kritisch over de effectiviteit van de procedure *bijzondere oversteek*. Dit betreft met name de tijd tussen het moment van aanvragen en het moment van oversteken van de overweg. De inspectie vraagt zich verder af in hoeverre deze tijd het wel of niet aanvragen van assistentie bij een *bijzondere oversteek* beïnvloedt. Daarnaast blijft de inspectie kritisch op de attentiewaarde van een sticker.

De inspectie verwacht van ProRail dat zij voorlichting blijft geven over bijzondere oversteken in samenwerking met brancheorganisaties en deze beter in beeld brengt.

De inspectie constateert dat ProRail niet meer inzicht krijgt over het aantal transporten die onder de procedure *bijzondere oversteek* zouden moeten vallen.

De inspectie zal deze aanbeveling ook in 2022 blijven monitoren.



Figuur 1. Voorbeeld van sticker om overweggebruikers te informeren over een bijzondere oversteek

¹⁴ www.prorail.nl/omwonenden/bijzondere-oversteek, www.prorail.nl/omwonenden/nieuws/exceptioneel-transport-zo-passeer-je-veilig-een-overweg, digitale wegenkaart ontheffingen dwo.rdw.nl/ConsultRestrictions/ViewRestrictions

Bijlage A Taak en rol inspectie

De Inspectie Leefomgeving en Transport is aangewezen¹⁵ als veiligheidsinstantie in de zin van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn¹⁶. Dat betekent onder meer dat de inspectie verschillende vergunningen verleent en de regelgeving voor veiligheid handhaaft, inclusief de nationale veiligheidsvoorschriften.

Rol van de inspectie bij het monitoren aanbevelingen Onderzoeksraad

De Onderzoeksraad kan met een onderzoeksrapport aanbevelingen geven. De inspectie heeft vanuit de Spoorwegveiligheidsrichtlijn¹⁷ voor onderzoeken die betrekking hebben op ongevallen op het spoor de wettelijke taak om deze aanbevelingen van de Onderzoeksraad te volgen¹⁸.

Bij niet-bestuursorganen gaat de inspectie bij de betreffende organisaties na welke maatregelen zij vanwege de aanbeveling neemt of gaat nemen. De inspectie beschikt niet over bijzondere bevoegdheden om opvolging van aanbevelingen af te dwingen.

De inspectie zal de opvolging van de aanbevelingen beoordelen en daarover rapporteren aan de Onderzoeksraad. De eerste rapportage hierover is een half jaar na het uitkomen van een rapport van de Onderzoeksraad. Vervolgens volgt jaarlijks een voortgangsrapportage, zoals deze jaarrapportage.

¹⁵ Besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 13 december 2011, nr. IENM/IVW-2011/14993, houdende de instelling van de Inspectie Leefomgeving en Transport (Instellingsbesluit Inspectie Leefomgeving en Transport).

¹⁶ Richtlijn 2004/49/EG van het Europees parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn).

¹⁷ Richtlijn 2004/49/EG, artikel 25 2^e en 3^e lid.

¹⁸ Besluit Onderzoeksraad voor Veiligheid (Stb 2015, 470), artikel 11d.

Bijlage B Aanbevelingen: treinbotsing Tilburg Goederen (2015)

Incident

Op vrijdag 6 maart 2015 botst een reizigerstrein van NS Reizigers tegen de stilstaande goederentrein van DB Schenker te Tilburg Goederen. Deze goederentrein is onder andere met gevaarlijke stoffen beladen. Door de botsing ontstaat een lekkage aan de achterste wagen van de goederentrein; een ketelwagen gevuld met 50 ton brandbaar gas (butadieen). Er raken 8 mensen licht gewond (7 reizigers en de hoofdconductor van de reizigerstrein). De lekkage blijft beperkt.

Aanbevelingen

Op 10 maart 2016 publiceert de Onderzoeksraad haar onderzoeksrapport: *Risicobeheersing bij spoorvervoer gevaarlijke stoffen, treinbotsing Tilburg*. Daarin staan 4 aanbevelingen. De raad richt haar aanbevelingen 1, 2 en 4 – volgens Besluit Onderzoeksraad voor Veiligheid – ook aan de Inspectie Leefomgeving en Transport. De inspectie zal de opvolging van deze aanbevelingen door de betreffende organisaties beoordelen en daarover rapporteren aan de Onderzoeksraad. Voor de overige aanbevelingen (3a en 3b) geldt volgens hetzelfde besluit dat de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu rechtstreeks de Onderzoeksraad zal informeren over opvolging. Hieronder staan de aanbevelingen 1,2 en 4 en aanbeveling 6 uit het onderzoeksrapport van de trein-treinbotsing te Amsterdam Westerpark (2012)¹⁹.

Aanbeveling 1: operationele aansturing spoorvervoer gevaarlijke stoffen

De spoorbedrijven verantwoordelijk voor de aansturing van de aangereden goederentrein (ProRail en DB Schenker)²⁰:

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.

Aanbeveling 2: ketenverantwoordelijkheid chemiebedrijven

2a. *De chemiebedrijven die als verlader van gevaarlijke stoffen betrokken waren bij de aangereden goederentrein (SABIC, DSM en OCI)²¹:*

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.

2b. *De brancheorganisaties die het actieprogramma Veiligheid Voorop coördineren²²:*

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.

¹⁹ Treinbotsing Amsterdam Westerpark, Onderzoeksraad voor Veiligheid, december 2012.

²⁰ DB Schenker; thans DB Cargo Nederland.

²¹ Aangeschreven zijn: SABIC Petrochemicals B.V., AnQore B.V. (voorheen DSM Acrylnitrile B.V.) en OCI Nitrogen B.V.

²² 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).

Aanbeveling 4: botscompatibiliteit reizigerstreinen in relatie tot spoorvervoer gevaarlijke stoffen

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.

Deze aanbeveling sluit aan op aanbeveling 6 in het eerder door de Onderzoeksraad uitgebrachte rapport: Treinbotsing Amsterdam Westerpark:

Aanbeveling 6: tegengaan van letsel bij een botsing

NS: neem botsveiligheid van het materieel zodanig op in het veiligheidsmanagementsysteem, dat dit standaard bij de afwegingen rond aanschaf en modificatie van treinen wordt meegenomen en dat redelijkerwijs haalbare veiligheidsverbeteringen worden ingevoerd.

Bijlage C Aanbevelingen: aanrijding Dalfsen (2016)

Incident

Op dinsdag 23 februari 2016 heeft om 8:48 uur reizigerstrein 13819 van Arriva een aanrijding met een hoogwerker op overweg "Het Lageveld" te Dalfsen. De trein ontspoord en komt op zijn kant tot stilstand. De machinist van de trein overlijdt ter plaatse en 6 reizigers raken gewond.

Aanbevelingen

Op 13 december 2016 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid het volgende onderzoeksrapport gepubliceerd: *Botsing tussen een reizigerstrein en een hoogwerker te Dalfsen*. De Onderzoeksraad geeft in haar rapport 6 aanbevelingen. De aanbevelingen 2 t/m 5 zijn – volgens het Besluit Onderzoeksraad voor Veiligheid – ook gericht aan de Inspectie Leefomgeving en Transport. De inspectie zal de opvolging van deze aanbevelingen door de betreffende organisaties beoordelen. Zij zal daarover rapporteren aan de Onderzoeksraad. Voor de aanbevelingen 1 en 6 geldt volgens hetzelfde besluit, dat de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de Onderzoeksraad rechtstreeks informeert over de opvolging. Hieronder staan de aanbevelingen 2 t/m 5.

Aanbeveling 2. Risicobeheersing bij oversteken spoorwegovergang met bijzonder voertuig

Bij het oversteken van een spoorwegovergang met een bijzonder voertuig (zoals hoogwerkers, grondverzetmachines en dergelijke) is extra aandacht nodig voor de vraag of met het voertuig een overweg mag worden overgestoken en zo ja, hoe de oversteek tijdig kan worden afgerond. Om te bevorderen dat dit in de praktijk ook daadwerkelijk gebeurt, doet de Raad de volgende aanbeveling:

Aan de **brancheorganisaties IPAF, Cumela Nederland en VVT**:²³

Bewerkstellig dat bedrijven en bedienaars die werken met bijzondere voertuigen (zoals hoogwerkers en grondverzetmachines) zich bewust zijn van de regels en risico's die verbonden zijn aan het oversteken van een overweg en bevorder dat zij die ook betrekken bij de voorbereiding en uitvoering van hun werkzaamheden. Wijs daar bijvoorbeeld op in opleidingen, nieuwsbrieven, verhuurcontracten, et cetera.

Aanbeveling 3. Instructies voor overweggebruikers in uitzonderlijke situaties

In sommige situaties kunnen overweggebruikers niet zelfstandig beoordelen of zij voldoende tijd hebben om veilig te kunnen oversteken. Het kan gaan om bijzondere voertuigen, maar ook om bijzondere situaties, zoals slechte zichtomstandigheden bij onbeveiligde overwegen. In dergelijke gevallen hebben de overweggebruikers betrouwbare informatie nodig over de feitelijke treinenloop. ProRail is als capaciteitsmanager op het spoor de enige organisatie die daarin kan voorzien. Om tegen te gaan dat weggebruikers op eigen inschatting afgaan, acht de Raad het van belang dat er voor hen een eenvoudige toegankelijke mogelijkheid komt om daadwerkelijk een heldere, redelijke en uitvoerbare instructie te krijgen voor een veilige oversteekmogelijkheid.

²³ IPAF: The International Powered Access Federation: de branchevereniging voor verhuurders en bestuurders van hoogwerkers;
Cumela Nederland: de brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra;
VVT: de brancheorganisatie voor bedrijven werkzaam in verticaal transport.

Aan ProRail:

- a. Maak aan overweggebruikers duidelijk, bij voorkeur bij de overweg zelf, in welke situaties het voor hen noodzakelijk is contact op te nemen met ProRail om veilig de spoorweg over te kunnen steken.
- b. Richt een procedure in, eventueel ondersteund door technische hulpmiddelen, om overweggebruikers in bijzondere situaties adequaat en efficiënt te informeren wanneer zij binnen een redelijke termijn veilig de spoorweg over kunnen steken.

Aanbeveling 4. Waarschuwen machinist voor object op spoorwegovergang

Als een wegvoertuig de overweg niet tijdig verlaat, bestaat er voor overweggebruikers geen mogelijkheid om machinisten van naderende treinen effectief te waarschuwen voor het dreigende gevaar, noch worden machinisten op een andere manier gewaarschuwd. De Raad acht het wenselijk dat een dergelijke alarmeringsmogelijkheid er wel komt, zeker nu het spoor steeds hoogfrequenter wordt benut. Een dergelijke oplossing – automatisch, dan wel met tussenkomst van overweggebruiker en/of machinist – is vooral bedoeld om zware botsingen te vermijden dan wel de impact ervan te beperken.

Aan ProRail:

Voer een passende oplossing in om in geval van een geblokkeerde overweg zo vroeg mogelijk de machinist van een naderende trein te waarschuwen en de trein af te remmen.

Ontwikkel, indien bestaande oplossingen in andere landen ongeschikt blijken te zijn voor toepassing in Nederland, een oplossing die in Nederland toepasbaar is.

Aanbeveling 5. Instructies voor overweggebruikers in uitzonderlijke situaties

Uit het onderzoek blijkt dat het beoordelen en verbeteren van de overwegveiligheid zowel inhoudelijk als procesmatig verbetering behoeft. Inhoudelijk dient te worden verbeterd dat bij de risicobeoordeling – naast de factoren die van belang zijn voor de kans op overwegongevallen – ook de factoren moeten worden betrokken die van belang zijn voor de ernst van de afloop. Procesmatig acht de Raad het nodig dat wegbeheerders en de spoorbeheerder niet alleen in overleg treden over de aanpassing van specifieke overwegen in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, maar dat zij ook hun reguliere processen gezamenlijk aandacht schenken aan veiligheid van overwegen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de functie die een bepaalde overweg voor overweggebruikers heeft, of de inrichting van de weg en de overweginstallatie daarmee in overeenstemming zijn en hoe veiligheidswinst te boeken valt. Wegbeheerders moeten daar in hun reguliere plannen en visies actief aandacht aan besteden.

De Raad acht het nodig dat de spoorbeheerder en de betrokken wegbeheerders gezamenlijk actief bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid van overwegen en doet daarom de volgende aanbevelingen:

Aan ProRail:

- a. Verbeter het beoordelingsmodel voor overwegveiligheid (het overwegenregister) door daarin ook de factoren op te nemen die van invloed zijn op de ernst van de afloop (zowel aan de zijde van de weggebruikers als voor de treininzittenden). De Raad denkt hierbij aan zaken als de naderingssnelheid van de treinen, de afstand waarop machinisten een ongevalsdreiging kunnen onderkennen en de mate waarin zware wegvoertuigen gebruik (kunnen) maken van de overweg. Zorg in overleg met wegbeheerders dat relevante informatie met betrekking tot de wegverkeersaspecten in het overwegenregister wordt opgenomen.

- b. Organiseer structureel overleg met de betreffende wegbeheerders over het bewaken en verbeteren van de veiligheid van overwegen. De Raad denkt in dit verband aan periodiek overleg in regionaal verband tussen ProRail en betrokken wegbeheerders (bijvoorbeeld per ProRail-regio of per baanvak).

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

Mei 2022