

Van: - CEND - DCO
Verzonden: maandag 21 mei 2012 10:17
Aan: - BSK; - DGMO
Onderwerp: Vragen VGS

Beste

Zie onderstaande drie vragen van een journalist over het convenant BLEVE vrij rijden dat M vorige week heeft getekend. Willen jullie mij op deze vragen een antwoord sturen?
Alvast veel dank!

Groet,

Geachte mevrouw

Allereerst even een korte introductie:

De website <http://rheden.nieuws.nl> publiceert op een objectieve, onafhankelijke en informatieve wijze het lokale nieuws en informatie binnen de gemeente Rheden. De website is actief sinds september 2011 en verheugt zich op een dagelijks stijgend aantal bezoekers.

Door de gemeente Rheden loopt de spoorlijn Arnhem - Zutphen, ook bekend als de IJssellijn. Dit traject is al geruime tijd onderwerp van gesprek in verband met de PHS en de daarmee samenhangende toename van het aantal goederentreinen over het bestaande spoor.

Rheden Nieuws publiceert met regelmaat artikelen die verband houden met dit onderwerp, binnen de gemeente zijn veel tegenstanders, maar er is ook veel "onkunde". Door de regelmatige publicaties proberen wij de lezers op de hoogte te houden van de ontwikkelingen en de lezers te voorzien van (achtergrond)informatie.

Ondergetekende is bezig met de voorbereidingen van een bericht aangaande uw bekendmaking over het veiliger worden van goederentreinen dd. 14 mei jl.

(<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/spoorvervoer/nieuws/2012/05/14/goederentreinen-met-gevaarlijke-stoffen-voortaan-veiliger.html>)

Dit roept bij mij enige vragen op:

- Gaat het veiliger samenstellen per direct in?
 - Betekent dit dat tot nu toe het vervoer onveilig is geweest?
 - In het bericht wordt gesproken over "één van de maatregelen", kunt u aangeven welke er nog meer volgen?
- Kunt of wilt u op deze vragen reageren en heeft u er bezwaar tegen als ik deze reactie in het te publiceren nieuwsbericht verwerk?

Ik stel, namens de redactie, uw reactie bij voorbaat op prijs,

Met vriendelijke groeten,



uw lokale gids!

Van: - DGMO
Verzonden: maandag 21 mei 2012 10:41
Aan: - CEND - DCO
CC: - BSK; [] - CEND-DCO; []
Onderwerp: RE: Vragen VGS

Ha

Aangezien deze Rhedenaar z'n vragen duidelijk stelt in relatie tot onze PHS-plannen inzake de IJssellijn geef ik je de antwoorden.

-Gaat het veiliger samenstellen per direct in?

Een deel van de treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren is ook nu al "veilig samengesteld", zodat het scenario van de "warme BLEVE" niet kan vóórkomen. In de komende periode zal dat steeds meer toenemen; de ondertekenaars hebben afgesproken om zich vanaf 1 januari 2013 geheel aan de betreffende afspraken te houden.

-Betekent dit dat tot nu toe het vervoer onveilig is geweest?

Nee, het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor voldoet aan alle wettelijke eisen en is derhalve veilig. Het kan echter altijd veiliger, en de afspraken in dit convenant leveren daar een bijdrage aan.

-In het bericht wordt gesproken over "één van de maatregelen", kunt u aangeven welke er nog meer volgen?

Het convenant gaat over het "slimmer samenstellen van treinen". Andere maatregelen zijn veiligheidsmaatregelen die aan de infrastructuur getroffen worden, en nog meer gebruikmaken van de Betuweroute. Die maatregelen worden getroffen in het kader van Basisnet spoor; de wetsvoorstellen voor Basisnet spoor liggen momenteel ter behandeling bij de Tweede Kamer.

Groet,

Infrastructuur & Milieu, DGB
Directie OV en Spoor

[op vrijdag niet aanwezig]

Van: - CEND - DCO
Verzonden: maandag 21 mei 2012 10:17
Aan: C - BSK; [] - DGMO
Onderwerp: Vragen VGS

Beste ,
Zie onderstaande drie vragen van een journalist over het convenant BLEVE vrij rijden dat M vorige week heeft getekend. Willen jullie mij op deze vragen een antwoord sturen?
Alvast veel dank!

Groet, :

Geachte mevrouw '

Allereerst even een korte introductie:

De website <http://rheden.nieuws.nl> publiceert op een objectieve, onafhankelijke en informatieve wijze het lokale nieuws en informatie binnen de gemeente Rheden. De website is actief sinds september 2011 en verheugt zich op een dagelijks stijgend aantal bezoekers.

Door de gemeente Rheden loopt de spoorlijn Arnhem - Zutphen, ook bekend als de IJssellijn. Dit traject is al geruime tijd onderwerp van gesprek in verband met de PHS en de daarmee samenhangende toename van het aantal goederentreinen over het bestaande spoor.

Rheden Nieuws publiceert met regelmaat artikelen die verband houden met dit onderwerp, binnen de gemeente zijn veel tegenstanders, maar er is ook veel "onkunde". Door de regelmatige publicaties proberen wij de lezers op de hoogte te houden van de ontwikkelingen en de lezers te voorzien van (achtergrond)informatie.

Ondergetekende is bezig met de voorbereidingen van een bericht aangaande uw bekendmaking over het veiliger worden van goederentreinen dd. 14 mei jl.

(<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/spoorvervoer/nieuws/2012/05/14/goederentreinen-met-gevaarlijke-stoffen-voortaan-veiliger.html>)

Dit roept bij mij enige vragen op:

-Gaat het veiliger samenstellen per direct in?

-Betekent dit dat tot nu toe het vervoer onveilig is geweest?

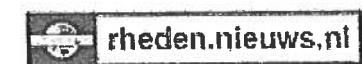
-In het bericht wordt gesproken over "één van de maatregelen", kunt u aangeven welke er nog meer volgen?

Kunt of wilt u op deze vragen reageren en heeft u er bezwaar tegen als ik deze reactie in het te publiceren nieuwsbericht verwerk?

Ik stel, namens de redactie, uw reactie bij voorbaat op prijs,

Met vriendelijke groeten,

De redactie van



uw lokale gids!

- DGMI

Van: - DGMo
Verzonden: dinsdag 22 mei 2012 9:08
Aan: DGMo
CC: - BSK; - DGMo; @aviv.nl;
@prorail.nl
Onderwerp: Blevé-combinaties

eerdere optimisme dat de warme/koude bleve verhouding veel lager is dan in Basisnet aangenomen, klopte niet. Het omgekeerde is het geval. Uit de analyse van de wagenlijsten blijkt die verhouding hoger te zijn. Maar daarbij is wel van belang hoe je de contactkans tussen een A- en een C3-wagen definieert. Oftewel: wanneer is er sprake van een bleve-combinatie en wanneer niet. Hierover ging de discussie gisteren.

Volgens de definitie in het WBV-convenant is er sprake van een WBV-samengestelde trein als er tussen ketelwagens/containers met A en C3 ofwel minstens 18 meter ofwel 1 4-assige wagen ofwel 2 2-assige wagens zitten.

De afstand (meer of minder dan 18 meter) tussen ketelwagens/containers wordt echter niet geregistreerd. Die kan je NIET uit de data halen. Of er sprake is van een 4-assige of 2-assige wagen wel.

Voor vervoer in ketelwagens is het ontbreken van data over de afstand geen probleem. Het betekent dat je uitgaande van een ketelwagen met A, moet kijken of de wagen er voor en/of er achter een wagen met C3 is.

- 1) Zo nee (d.w.z. de wagen er voor of er achter is GEEN C3-wagen), dan moet je vervolgens kijken of die wagen er voor of er achter een 2-assige of een 4-assige wagen is. Is het een 4-assige, dan is er geen sprake van een bleve-combinatie. Is het een 2-assige dan KAN er sprake zijn van een bleve-combinatie. In dat geval moet je ook kijken of in de volgende wagen C3 zit. Zo nee, dan is er geen sprake van een bleve-combinatie, Zo ja, dan is er sprake van een bleve-combinatie.
- 2) Zo ja (d.w.z. de wagen er voor of er achter is WEL een C3-wagen), dan heb je in ieder geval al 1 bleve-combinatie te pakken. Is die C3-wagen een 4-asser, dan blijft het bij 1. Is die C3-wagen een 2-asser, dan moet je ook nog kijken naar de wagen daar achter. Is dat ook een C3-wagen, dan is er sprake van 2 bleve-combinaties.

In OVGS moet door ProRail nog wel een algoritme en een query worden ingebouwd, die het aantal bleve-combinaties vaststelt.

Bij containers ligt het lastiger. Op een containerwagen kunnen 1 t/m 5 containers staan, afhankelijk van de lengte van de wagens en van de containers. In de wagenlijsten wordt alleen vastgelegd of er container met A of C3 op een wagen staat, maar niet hoe groot die container is en ook niet op welke plek op de wagen die container staat. Je kan op basis van de data in OVGS dus constateren dat er op twee wagens die achter elkaar staan op de ene wagen een container met A en op de andere wagen een container met C3 staat. Maar het kan best zijn dat de afstand tussen die beide containers meer dan 18 meter kan zijn. Dat haal je echter niet uit de data. Het gevolg hiervan is dat deze combinatie ten onrechte als een bleve-combinatie wordt aangemerkt en de trein als een niet-WBV-samengestelde trein.

Je kan dit probleem op twee manieren oplossen:

- 1) De wagenlijsten en vervolgens OVGS aanpassen zodat de positie van elke container op de wagen (ook de lege posities) worden geregistreerd. Dit is nogal ingrijpend en kostbaar.
- 2) De afstand van 18 meter als onderscheidend criterium laten vallen en alleen kijken naar of de voor- en achterrijdende wagen een 4- of een 2-asser is. Het gevolg is dat je soms ten onrechte iets mee telt als een bleve-combinatie en daarmee als een niet-WBV-samengestelde trein, terwijl het dat niet is. Voor Basisnet is dat niet zo erg. Die "missers" zijn een conservatieve benadering en vallen weg in de grote aantallen. Voor het WBV-convenant is het lastiger. Want je spreekt dan een vervoerder aan op het niet WBV-samengesteld zijn van een trein. Indien de afstand tussen de containers meer is dan 18 meter ten onrechte. Indien de

afstand minder is dan 18 meter, terecht. Maar als die vervoerder vervolgens stelt dat die afstand grote was dan 18 meter, kunnen we niet controleren of hij de waarheid spreekt.

Alles afwegende ging gisteren onze voorkeur uit naar optie 1 omdat:

- 1) Het voor Basisnet nauwelijks uit maakt;
- 2) Bij het WBV-convenant je uitgaat van vrijwilligheid en vertrouwen; daarbij past het niet om extra administratieve lasten op te leggen aan de vervoerders om tot de laatste komma te weten hoe het zit.

Overigens bleek uit de analyses van [redacted] dat het wel degelijk voorkomt dat er C3- en A-containers op dezelfde wagen staan. Dit is dus in strijd met de bewering van de containerboeren dat ze bij de belading altijd al voldoende afstand houden tussen deze containers.

T.a.v. containers is er nog een complicerende factor. Op basis van ALLE containers wordt bepaald of er al dan niet sprake is van bleve-combinatie. Het aantal bleve-combinaties wordt vervolgens ingevoerd in de formule om de warme/koude-bleve verhouding te bepalen. Die verhouding wordt in de risicoberekening vervolgens vermenigvuldigd met het aantal vervoerde eenheden. Dat aantal eenheden is uitgedrukt in ketelwagenequivalenten. Daarin telt een container voor een halve kwe. Aan de ene kant van het x-teken tellen containers dus voor 100% mee, aan de andere kant voor 50%. Herman komt nog mee een nadere onderbouwing waarom je ook aan de andere kant van het x-teken 50% mag hanteren.

We hebben het volgende afgesproken:

- 1) [redacted] schrijft het bovenstaande uit in een Protocol. In dat Protocol staat ook welke data hij van ProRail moet krijgen om in te voeren in RBM-II. Het concept-Protocol bespreken we op maandag 25 juni.
- 2) Op basis van dat Protocol kan ProRail bepalen wat er in OVGS aangepast moet worden en hoeveel tijd en geld dat gaat kosten. I.v.m. vakanties kan ProRail een "offerte" hiervoor niet eerder dan in september leveren.

Bovenstaand Protocol zal t.z.t. ook een plek moeten krijgen in HART.

- DGMI

Van: DGMo
Verzonden: dinsdag 22 mei 2012 9:25
Aan: - DGMo
CC: - BSK; DGMo; @aviv.nl;
@prorail.nl
Onderwerp: RE: Blevé-combinaties

Dag

Dag voor de uitgebreide terugkoppeling.

Wat ik niet begrijp is dat jullie opteren voor optie 1 (bij containers). Als ik het probeer te snappen dan zou opteren voor optie 2 toch meer voor de hand liggen? Alle verladings/vervoerders hebben zichzelf een inspanningsverplichting opgelegd door het convenant te tekenen (is op zich niet handhaafbaar) en omdat een ten onrechte meeteller wegvalt in de grote aantallen is het voor het handhaven van het Basisnet niet zo erg (zie jouw bewoording). Waarom dan toch het OVGS aanpassen wat ingrijpend en kostbaar is (zoals je aangeeft)? Ik zou met optie 2 geen moeite hebben want waarom een verlader aanspreken terwijl een keer een vraag stellen ook duidelijkheid geeft??

Gr. Dick

Van: - DGMo
Verzonden: dinsdag 22 mei 2012 9:08
Aan: DGMo
CC: - BSK; - DGMo; @aviv.nl; @prorail.nl
Onderwerp: Blevé-combinaties

eerdere optimisme dat de warme/koude bleve verhouding veel lager is dan in Basisnet aangenomen, klopte niet. Het omgekeerde is het geval. Uit de analyse van de wagenlijsten blijkt die verhouding hoger te zijn. Maar daarbij is wel van belang hoe je de contactkans tussen een A- en een C3-wagen definieert. Oftewel: wanneer is er sprake van een bleve-combinatie en wanneer niet. Hierover ging de discussie gisteren.

Volgens de definitie in het WBV-convenant is er sprake van een WBV-samengestelde trein als er tussen ketelwagens/containers met A en C3 ofwel minstens 18 meter ofwel 1 4-assige wagen ofwel 2 2-assige wagens zitten.

De afstand (meer of minder dan 18 meter) tussen ketelwagens/containers wordt echter niet geregistreerd. Die kan je NIET uit de data halen. Of er sprake is van een 4-assige of 2-assige wagen wel.

Voor vervoer in ketelwagens is het ontbreken van data over de afstand geen probleem. Het betekent dat je uitgaande van een ketelwagen met A, moet kijken of de wagen er voor en/of er achter een wagen met C3 is.

- 1) Zo nee (d.w.z. de wagen er voor of er achter is GEEN C3-wagen), dan moet je vervolgens kijken of die wagen er voor of er achter een 2-assige of een 4-assige wagen is. Is het een 4-assige, dan is er geen sprake van een bleve-combinatie. Is het een 2-assige dan KAN er sprake zijn van een bleve-combinatie. In dat geval moet je ook kijken of in de volgende wagen C3 zit. Zo nee, dan is er geen sprake van een bleve-combinatie, Zo ja, dan is er sprake van een bleve-combinatie.
- 2) Zo ja (d.w.z. de wagen er voor of er achter is WEL een C3-wagen), dan heb je in ieder geval al 1 bleve-combinatie te pakken. Is die C3-wagen een 4-asser, dan blijft het bij 1. Is die C3-wagen een 2-asser, dan moet je ook nog kijken naar de wagen daar achter. Is dat ook een C3-wagen, dan is er sprake van 2 bleve-combinaties.

In OVGS moet door ProRail nog wel een algoritme en een query worden ingebouwd, die het aantal bleve-combinaties vaststelt.

Bij containers ligt het lastiger. Op een containerwagen kunnen 1 t/m 5 containers staan, afhankelijk van de lengte van de wagens en van de containers. In de wagenlijsten wordt alleen vastgelegd of er container met A of C3 op een wagen staat, maar niet hoe groot die container is en ook niet op welke plek op de wagen die container staat. Je kan op basis van de data in OVGS dus constateren dat er op twee wagens die achter elkaar staan op de ene wagen een container met A en op de andere wagen een container met C3 staat. Maar het kan best zijn dat de afstand tussen die beide containers meer dan 18 meter kan zijn. Dat haal je echter niet uit de data. Het gevolg hiervan is dat deze combinatie ten onrechte als een bleve-combinatie wordt aangemerkt en de trein als een niet-WBV-samengestelde trein.

Je kan dit probleem op twee manieren oplossen:

- 1) De wagenlijsten en vervolgens OVGS aanpassen zodat de positie van elke container op de wagen (ook de lege posities) worden geregistreerd. Dit is nogal ingrijpend en kostbaar.
- 2) De afstand van 18 meter als onderscheidend criterium laten vallen en alleen kijken naar of de voor- en achterrijdende wagen een 4- of een 2-asser is. Het gevolg is dat je soms ten onrechte iets mee telt als een bleve-combinatie en daarmee als een niet-WBV-samengestelde trein, terwijl het dat niet is. Voor Basisnet is dat niet zo erg. Die "missers" zijn een conservatieve benadering en vallen weg in de grote aantallen. Voor het WBV-convenant is het lastiger. Want je spreekt dan een vervoerder aan op het niet WBV-samengesteld zijn van een trein. Indien de afstand tussen de containers meer is dan 18 meter ten onrechte. Indien de afstand minder is dan 18 meter, terecht. Maar als die vervoerder vervolgens stelt dat die afstand groter was dan 18 meter, kunnen we niet controleren of hij de waarheid spreekt.

Alles afwegende ging gisteren onze voorkeur uit naar optie 1 omdat:

- 1) Het voor Basisnet nauwelijks uit maakt;
- 2) Bij het WBV-convenant je uitgaat van vrijwilligheid en vertrouwen; daarbij past het niet om extra administratieve lasten op te leggen aan de vervoerders om tot de laatste komma te weten hoe het zit.

Overigens bleek uit de analyses van dat het wel degelijk voorkomt dat er C3- en A-containers op dezelfde wagen staan. Dit is dus in strijd met de bewering van de containerboeren dat ze bij de belading altijd al voldoende afstand houden tussen deze containers.

T.a.v. containers is er nog een complicerende factor. Op basis van ALLE containers wordt bepaald of er al dan niet sprake is van bleve-combinatie. Het aantal bleve-combinaties wordt vervolgens ingevoerd in de formule om de warme/koude-bleve verhouding te bepalen. Die verhouding wordt in de risicoberekening vervolgens vermenigvuldigd met het aantal vervoerde eenheden. Dat aantal eenheden is uitgedrukt in ketelwagenequivalenten. Daarin telt een container voor een halve kwe. Aan de ene kant van het x-teken tellen containers dus voor 100% mee, aan de andere kant voor 50%. Herman komt nog mee een nadere onderbouwing waarom je ook aan de andere kant van het x-teken 50% mag hanteren.

We hebben het volgende afgesproken:

- 1) schrijft het bovenstaande uit in een Protocol. In dat Protocol staat ook welke data hij van ProRail moet krijgen om in te voeren in RBM-II. Het concept-Protocol bespreken we op maandag 25 juni.
- 2) Op basis van dat Protocol kan ProRail bepalen wat er in OVGS aangepast moet worden en hoeveel tijd en geld dat gaat kosten. I.v.m. vakanties kan ProRail een "offerte" hiervoor niet eerder dan in september leveren.

Bovenstaand Protocol zal t.z.t. ook een plek moeten krijgen in HART.

- DGMI

Van: - DGMo
Verzonden: dinsdag 22 mei 2012 9:30
Aan: - DGMo
CC: - BSK; - DGMo; @aviv.nl;
@prorail.nl
Onderwerp: RE: Blevé-combinaties

Je hebt gelijk. Ik heb me vergist. Onze voorkeur ging uit naar optie 2. Sorry.

Van: - DGMo
Verzonden: dinsdag 22 mei 2012 9:25
Aan: - DGMo
CC: - BSK; - DGMo; @aviv.nl; @prorail.nl
Onderwerp: RE: Blevé-combinaties

Dag !

Dag voor de uitgebreide terugkoppeling.

Wat ik niet begrijp is dat jullie opteren voor optie 1 (bij containers). Als ik het probeer te snappen dan zou opteren voor optie 2 toch meer voor de hand liggen? Alle verladers/vervoerders hebben zichzelf een inspanningsverplichting opgelegd door het convenant te tekenen (is op zich niet handhaafbaar) en omdat een ten onrechte meeteller wegvalt in de grote aantallen is het voor het handhaven van het Basisnet niet zo erg (zie jouw bewoording). Waarom dan toch het OVGS aanpassen wat ingrijpend en kostbaar is (zoals je aangeeft)? Ik zou met optie 2 geen moeite hebben want waarom een verlader aanspreken terwijl een keer een vraag stellen ook duidelijkheid geeft??

Gr.

Van: DGMo
Verzonden: dinsdag 22 mei 2012 9:08
Aan: - DGMo
CC: - BSK; - DGMo; @aviv.nl; @prorail.nl
Onderwerp: Blevé-combinaties

eerdere optimisme dat de warme/koude bleve verhouding veel lager is dan in Basisnet aangenomen, klopte niet. Het omgekeerde is het geval. Uit de analyse van de wagenlijsten blijkt die verhouding hoger te zijn. Maar daarbij is wel van belang hoe je de contactkans tussen een A- en een C3-wagen definieert. Oftewel: wanneer is er sprake van een bleve-combinatie en wanneer niet. Hierover ging de discussie gisteren.

Volgens de definitie in het WBV-convenant is er sprake van een WBV-samengestelde trein als er tussen ketelwagens/containers met A en C3 ofwel minstens 18 meter ofwel 1 4-assige wagen ofwel 2 2-assige wagens zitten.

De afstand (meer of minder dan 18 meter) tussen ketelwagens/containers wordt echter niet geregistreerd. Die kan je NIET uit de data halen. Of er sprake is van een 4-assige of 2-assige wagen wel.

Voor vervoer in ketelwagens is het ontbreken van data over de afstand geen probleem. Het betekent dat je uitgaande van een ketelwagen met A, moet kijken of de wagen er voor en/of er achter een wagen met C3 is.

- 1) Zo nee (d.w.z. de wagen er voor of er achter is GEEN C3-wagen), dan moet je vervolgens kijken of die wagen er voor of er achter een 2-assige of een 4-assige wagen is. Is het een 4-assige, dan is er geen sprake van een bleve-combinatie. Is het een 2-assige dan KAN er sprake zijn van een bleve-combinatie. In dat geval moet je ook kijken of in de volgende wagen C3 zit. Zo nee, dan is er geen sprake van een bleve-combinatie, Zo ja, dan is er sprake van een bleve-combinatie.
- 2) Zo ja (d.w.z. de wagen er voor of er achter is WEL een C3-wagen), dan heb je in ieder geval al 1 bleve-combinatie te pakken. Is die C3-wagen een 4-asser, dan blijft het bij 1. Is die C3-wagen een 2-asser, dan moet je ook nog kijken naar de wagen daar achter. Is dat ook een C3-wagen, dan is er sprake van 2 bleve-combinaties.

In OVGS moet door ProRail nog wel een algoritme en een query worden ingebouwd, die het aantal bleve-combinaties vaststelt.

Bij containers ligt het lastiger. Op een containerwagen kunnen 1 t/m 5 containers staan, afhankelijk van de lengte van de wagens en van de containers. In de wagenlijsten wordt alleen vastgelegd of er container met A of C3 op een wagen staat, maar niet hoe groot die container is en ook niet op welke plek op de wagen die container staat. Je kan op basis van de data in OVGS dus constateren dat er op twee wagens die achter elkaar staan op de ene wagen een container met A en op de andere wagen een container met C3 staat. Maar het kan best zijn dat de afstand tussen die beide containers meer dan 18 meter kan zijn. Dat haal je echter niet uit de data. Het gevolg hiervan is dat deze combinatie ten onrechte als een bleve-combinatie wordt aangemerkt en de trein als een niet-WBV-samengestelde trein.

Je kan dit probleem op twee manieren oplossen:

- 1) De wagenlijsten en vervolgens OVGS aanpassen zodat de positie van elke container op de wagen (ook de lege posities) worden geregistreerd. Dit is nogal ingrijpend en kostbaar.
- 2) De afstand van 18 meter als onderscheidend criterium laten vallen en alleen kijken naar of de voor- en achterrijdende wagen een 4- of een 2-asser is. Het gevolg is dat je soms ten onrechte iets mee telt als een bleve-combinatie en daarmee als een niet-WBV-samengestelde trein, terwijl het dat niet is. Voor Basisnet is dat niet zo erg. Die "missers" zijn een conservatieve benadering en vallen weg in de grote aantallen. Voor het WBV-convenant is het lastiger. Want je spreekt dan een vervoerder aan op het niet WBV-samengesteld zijn van een trein. Indien de afstand tussen de containers meer is dan 18 meter ten onrechte. Indien de afstand minder is dan 18 meter, terecht. Maar als die vervoerder vervolgens stelt dat die afstand groter was dan 18 meter, kunnen we niet controleren of hij de waarheid spreekt.

Alles afwegende ging gisteren onze voorkeur uit naar optie 1 omdat:

- 1) Het voor Basisnet nauwelijks uit maakt;
- 2) Bij het WBV-convenant je uitgaat van vrijwilligheid en vertrouwen; daarbij past het niet om extra administratieve lasten op te leggen aan de vervoerders om tot de laatste komma te weten hoe het zit.

Overigens bleek uit de analyses van [\[link\]](#) dat het wel degelijk voorkomt dat er C3- en A-containers op dezelfde wagen staan. Dit is dus in strijd met de bewering van de containerboeren dat ze bij de belading altijd al voldoende afstand houden tussen deze containers.

T.a.v. containers is er nog een complicerende factor. Op basis van ALLE containers wordt bepaald of er al dan niet sprake is van bleve-combinatie. Het aantal bleve-combinaties wordt vervolgens ingevoerd in de formule om de warme/koude-bleve verhouding te bepalen. Die verhouding wordt in de risicoberekening vervolgens vermenigvuldigd met het aantal vervoerde eenheden. Dat aantal eenheden is uitgedrukt in ketelwagenequivalenten. Daarin telt een container voor een halve kwe. Aan de ene kant van het x-teken tellen containers dus voor 100% mee, aan de andere kant voor 50%. Herman komt nog mee een nadere onderbouwing waarom je ook aan de andere kant van het x-teken 50% mag hanteren.

We hebben het volgende afgesproken:

- 1) [\[link\]](#) schrijft het bovenstaande uit in een Protocol. In dat Protocol staat ook welke data hij van ProRail moet krijgen om in te voeren in RBM-II. Het concept-Protocol bespreken we op maandag 25 juni.
- 2) Op basis van dat Protocol kan ProRail bepalen wat er in OVGS aangepast moet worden en hoeveel tijd en geld dat gaat kosten. I.v.m. vakanties kan ProRail een "offerte" hiervoor niet eerder dan in september leveren.

Van: - DGMo
Verzonden: donderdag 21 juni 2012 11:25
Aan: - DGMo; ' - DGMo; ' - BSK;
- DGMo; ' - DGMo; ' - DGMo
Onderwerp: Plaatje WBV samenstellen
Bijlagen: Plaatje WBV samenstellen.docx

Heren,

Bijgaand een uit De Limburger geknipt plaatje waarin visueel duidelijk wordt gemaakt wat WBV samenstellen is. Misschien handig als je nog een keer in een presentatie wilt uitleggen wat WBV inhoudt.

Kunststof

Brandbare
vloerstof

Brandbaar
gas

Plastic
korrels

Kunststof

Brandbare
vloerstof

Brandbaar
gas

Plastic
korrels

Oplissing:

Brandbare
vloerstof

Kunststof

Plastic
korrels

Brandbaar
gas

Van: [redacted]@prorail.nl;
Verzonden: maandag 29 oktober 2012 17:07
Aan: [redacted] - DGMI; [redacted] DGMI
CC: [redacted] - DGMI; [redacted] prorail.nl; [redacted] prorail.nl
Onderwerp: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste [redacted],

In het kader van de Warme Blevé query/rapportage liepen we tegen het volgende aan voor de stofcategorie C3:

- In het WB-convenant worden in artikel 1L de daartoe behorende GEVI-codes genoemd, waaronder 323 en 333 (dus beide zonder de X).
- In het HART wordt op blz 50 de tot C3 behorende GEVI-codes genoemd, 323 staat er niet bij, 333 wordt met de schrijfwijze 33* (waarbij * een jokerteken is) wel genoemd
- In de rapportages van ProRail waren beide GEVI-codes tot nu toe categorie-loos, dus vielen niet onder C3. Alle andere GEVI-codes voor C3 genoemd in het WB-convenant en in het HART, zijn wel in de C3-rapportage meegenomen.

Zouden jullie kunnen aangeven, wat de juiste GEVI-codes zijn, behorende tot C3? Wellicht dat er iets is aangepast of dat er sprake is van een typefout.

In heb deze mail ook naar [redacted] gestuurd, omdat ik van [redacted] begreep dat hij bezig is met een eventuele actualisatie van stofcategorie-indelingen.

Met vriendelijke groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: @prorail.nl
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 11:46
Aan: DGMI
CC: @prorail.nl
Onderwerp: Monitoring i.h.k.v. WB-convenant

Beste ,

Nog even een paar punten/vragen:

1. Voorstel voor procedure:

- ProRail maakt een standaard formulier (met in iedere geval de gegevens van bijlage behorende bij art 8.3) waarmee de vervoerders een warme-bleve vanwege overmacht kunnen melden (artikel 6.3). ProRail maakt hiervoor een speciaal emailadres aan, waar naartoe de meldingen gestuurd kunnen worden.
- Als ProRail in de monitoring van de wagenlijsten een warme bleve tegenkomt die nog niet door de vervoerder gemeld is, stuurt ProRail het deels vorgevulde standaard formulier naar de betreffende vervoerder, om de aanvullende gegevens in te vullen (cfm bijlage bij art 8.3). ProRail heeft de intentie om steeds per maand de wagenlijsten te 'checken' op warme bleve's in de wagenlijsten, en de eventuele vervoerders dan zsm op de hoogte te stellen.
- Jaarlijkse sturen we de rapportage naar het Ministerie cfm de afspraken in het convenant
- Op de invulformulieren zal duidelijk staan of het een melding van de vervoerder betreft of een constatering van ProRail. Als de vervoerder een overmachtsreden aangeeft, zal ProRail daar een feitelijke beschouwing bijgeven. Bijv als de vervoerder aangeeft dat er is omgereden vanwege een stremming, geeft ProRail aan of, waar en wanneer de stremming heeft opgetreden.

2. Vragen

- In art 3-5 staan redenen aangegeven waarbij er toch warme-bleve treinen door Nederland mogen rijden (bijv afkomstig van het buitenland). Klopt het dat deze treinen door de vervoerder niet hoeven te worden gemeld aan ProRail (in art 6.1 en 6.3 staat dat de vervoerder alleen moet melden als hij afwijkt van de verplichtingen in art 3-5)?
- Hoe gaan we de vervoerders benaderen voor de uitleg van de voorgestelde procedure bij punt 1. De ondertekenaars van het convenant zullen hier in de praktijk niet direct mee bezig zijn, wij hebben van de meeste vervoerders wel contactpersonen op uitvoerend niveau maar weten niet zeker of dat ook degenen zijn die de warme bleve meldingen gaan doen.

Pragmatisch voorstel met behoud van juiste rolverdeling (I&M <-> ProRail):

- o Van alle vervoerders die het convenant hebben ondertekend hebben, stuur ik jou een overzicht van onze contactpersonen op uitvoerend niveau (voorzover we die hebben).
- o Jij vraagt aan de formele ondertekenaars van het convenant of de ons bekende contactpersoon ook degene is die de bleve-meldingen gaat verzorgen.
- o Zodra de lijst door iedere vervoerder is bevestigd of aangepast, sturen wij het standaardformulier op en geven het speciale e-mailadres aan hen door.

groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot .

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: prorail.nl
Verzonden: woensdag 31 oktober 2012 11:12
Aan: DGMI; - DGMI
CC: DGMI; @prorail.nl; @prorail.nl;
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste!

Ik heb net aanvullend telefonisch contact gehad met n.a.v. onderstaand reactie. Mijn conclusie t.a.v de GEVI-indeling voor C3 is:

- a) Sinds de vernieuwde stofcat indeling (2011), zoals opgenomen in HART, behoort GEVI-code 333 ook tot C3. Cfm HART zal ProRail GEVI 333 dan ook meenemen in de rapportages over C3.
- b) Het is niet duidelijk waarom GEVI-code 323 in het WarmeBleve-convenant wordt genoemd, terwijl deze niet behoort tot C3. Hierdoor ontstaat nu de situatie dat GEVI-code 323 volgens het WB-convenant wel gerapporteerd moet worden als WB-combinatie en in de WB-rapportage voor Basisnet niet. Met de query die door ProRail wordt gebruikt om WB-combinaties in een wagenlijst te signaleren, is dit onderscheid in definities niet te maken. Theoretisch zou dit ook kunnen betekenen dat je in Basisnet een traject hebt waar geen C3 stroom heeft plaatsgevonden, maar er volgens het convenant wel WB-combinaties zijn geweest.

Zijn jullie het eens met punt a?

Wat wordt het besluit over GEVI 323?

groet,

Vervoer en Dienstregeling

Inktpot

Van: [mailto: @rws.nl]
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 17:24
Aan:
CC: DGMI;) - DGMI;
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste

In de "oude" 1999 stofcategorie indeling is voor C3 opgenomen dat de GEVI-nummers 33, 336 (exclusief acrylnitril), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen.
In de tekst boven de tabel waarin deze GEVI codes zijn opgesomd staat het volgende "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan. Bij de belangrijkste vervoerder in Nederland, NS-Cargo, is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers, de niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Ik lees dit als volgt: wellicht zijn er meer GEVI codes die tot een bepaalde stofcategorie behoren, maar daar deze GEVI codes nauwelijks vervoerd worden zijn ze niet in de tabel opgenomen.
Wat mij niet bekend is, is of deze tekst ten tijden van de oorspronkelijke stofcategorie indeling methodiek (1992) is opgesteld en of in 1999 al dan niet opnieuw is nagegaan of deze tekst en indeling aangepast moest worden..

Mede vanwege aanpassingen in RBM II (o.a. aanpassen van voorbeeldstoffen in RBM II op basis van bijv. het rapport Inventarisatie toepassingsmogelijkheden RBM II voor "Basisnet"), maar ook vanwege internationale ontwikkelingen (wijzigingen in de UN lijst en dus ook ADR/ADNR/RID lijsten, REACH / GHS, e.d.) hebben we bij RWS vorig jaar een nieuwe update van de stofcategorie indeling laten uitvoeren.

In de 2011 methodiek is voor stofcategorie C3 opgenomen dat de GEVI nummers 33, 333, 336 (exclusief acrylnitril UN 1093), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen

De tekst boven de indelingstabel in dit geval luidt "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan en van emplacementen. Bij de belangrijkste vervoerders in Nederland is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers. De niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Oftewel: Bij methodiek I worden nog steeds alleen de GEVI codes opgenomen van stoffen die werkelijk over het spoor vervoerd worden. (Hetgeen in mijn ogen niet correct is, want in de risicoanalyse zouden alle stoffen die aan het risico kunnen bijdragen in de modellering moeten zijn meegenomen. Ontstaat er dan ineens een nieuwe vervoersstroom dan wordt het risico nog steeds correct berekend en niet onderschat omdat toevallig in het verleden de betreffende stof(groep) niet of nauwelijks werd vervoerd) Bij deze studie heeft de opdrachtnemer op basis van door ProRail aangeleverde vervoersgegevens van een aantal baanvakken gekeken naar de in de praktijk vervoerde stoffen.

Even tussendoor: In 1992 is voor spoor een van weg en water afwijkende stofcategorie indeling uitgewerkt, welke tot nu toe gehandhaafd is gebleven. Reden hiervoor was dat men bij weg en water UN-GEVI combinaties van passerende transportmiddelen registreerde; bij spoor had men echter alleen de beschikking over GEVI codes. Voor weg en water vindt per UN-GEVI combinatie op basis van de stoffeigenschappen van de stof(groep) de indeling plaats conform indelingsmethodiek II. Alleen voor spoor is allen op basis van GEVI codes de indelingsmethodiek I uitgewerkt, waarbij dus minder onderscheid gemaakt kon worden – resulterend in minder subklassen, de nummers achter de A, B, C van indeling I en LF, GF, enz van indeling II – binnen de stofklasse voor brandbare vloeistof, brandbaar gas, enz. Wanneer je de stoffenlijst (UN lijst) uit de stofcategorie indeling zo rangschikt dat je de UN-GEVI combinaties / stofcategorieën die in een risicoanalyse meegenomen worden van indelingsmethodiek I en II onderling vergelijkt valt op dat:

- bij indelingsmethodiek I véél minder stoffen (UN nummers) in de risicoanalyse meegenomen worden (hetgeen zou kunnen komen omdat die stoffen niet (vaak) vervoerd worden over het spoor)
- sommige UN nummers wel in methodiek I en niet in methodiek II en andersom in de risicoanalyse meegenomen worden
- stoffen met dezelfde stofcategorie in methodiek I in methodiek II soms in hele andere stofcategorieën ingedeeld worden (bijv. D4 – zeer toxische vloeistoffen - wordt in methodiek II o.a. ingedeeld als NR, LNR, LF1, LF1/LT2, LF2, LF2/LT1, enz.)

Mede vanwege deze bevindingen én het feit dat tegenwoordig ook de UN-nummers bekend zijn van de vervoerde stoffen op het spoor wordt in de 2011 update aanbevolen om te onderzoeken of het niet beter is om ook voor spoor over te gaan naar methodiek II (maar daar zal dan wel eerst een consequentieonderzoek – inclusief effecten op Basisnet – voor moeten worden uitgevoerd)

De vernieuwde stofcategorie indeling (2011) is in HART opgenomen, hetgeen verklaart waarom de GEVI-code 333 daar is opgenomen. (Er loopt overigens nog een discussie met het ministerie I&M over het gebruik van de 2011 versie van de stofcategorie indeling in HART, dus wellicht wijzigt dit nog wanneer HART voor Basisnetbeleid wordt aangepast binnenkort)

Daar ik niet betrokken ben geweest bij Basisnet Spoor en/of het warme BLEVE convenant heb ik geen idee waarom de coderingen 333 en 323 daar zijn opgenomen (en of er nog andere coderingen in zijn genoemd). Maar mogelijk is dat men in die uitwerking niet / minder gekeken heeft naar het werkelijke vervoer van de GEVI codes en alle GEVI coderingen heeft opgenomen die tot C3 (zeer brandbare vloeistoffen) zouden moeten behoren? (Geen idee of er al dan niet stoffen met GEVI code 323 over het spoor vervoerd worden)

Ik hoop dat ik je met dit antwoord verder geholpen heb. Mocht je nog vragen hebben n.a.v. deze mail dan hoor ik het wel.

Met vriendelijke groet,

Senior adviseur veiligheid

.....
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
Schoemakerstraat 97 | 2628 VK Delft | Kamer S B 1.22 | Postbus 5044 | 2600 GA Delft

.....
T 088
F 088
N

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

.....
Werkdagen maandag t/m donderdag

Van: [redacted] - DGMI [mailto:[redacted]] [mailto:[redacted]]@minienm.nl]
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 10:44
Aan: [redacted] (DVS)
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Kan jij deze vraag van ProRail beantwoorden?

Groeten,

Van: [redacted]@prorail.nl [mailto:[redacted]] [mailto:[redacted]]@prorail.nl
Verzonden: maandag 29 oktober 2012 17:07
Aan: [redacted] - DGMI; [redacted] - DGMI
CC: [redacted] - DGMI; [redacted]@prorail.nl; [redacted]@prorail.nl
Onderwerp: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste [redacted],

In het kader van de Warme Bleve query/rapportage liepen we tegen het volgende aan voor de stofcategorie C3:

- In het WB-convenant worden in artikel 1L de daartoe behorende GEVI-codes genoemd, waaronder 323 en 333 (dus beide zonder de X).
- In het HART wordt op blz 50 de tot C3 behorende GEVI-codes genoemd, 323 staat er niet bij, 333 wordt met de schrijfwijze 33* (waarbij * een jokerteken is) wel genoemd
- In de rapportages van ProRail waren beide GEVI-codes tot nu toe categorie-loos, dus vielen niet onder C3. Alle andere GEVI-codes voor C3 genoemd in het WB-convenant en in het HART, zijn wel in de C3-rapportage meegenomen.

Zouden jullie kunnen aangeven, wat de juiste GEVI-codes zijn, behorende tot C3? Wellicht dat er iets is aangepast of dat er sprake is van een typfout.

In heb deze mail ook naar [redacted] gestuurd, omdat ik van [redacted] oegreep dat hij bezig is met een eventuele actualisatie van stofcategorie-indelingen.

Met vriendelijke groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are

requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: - DGMI
Verzonden: woensdag 31 oktober 2012 11:17
Aan: - DGMI
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Zie punt b in bijgaande mail van - hoe aan we hier mee om?

Groeten,

Van: @prorail.nl [mailto: @prorail.nl]
Verzonden: woensdag 31 oktober 2012 11:12
Aan: - DGMI; - DGMI
CC: - DGMI; @prorail.nl; @prorail.nl; (DVS)
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste ,

Ik heb net aanvullend telefonisch contact gehad met . n.a.v. onderstaand reactie. Mijn conclusie t.a.v de GEVI-indeling voor C3 is:

- a) Sinds de vernieuwde stofcat indeling (2011), zoals opgenomen in HART, behoort GEVI-code 333 ook tot C3. Cfm HART zal ProRail GEVI 333 dan ook meenemen in de rapportages over C3.
- b) Het is niet duidelijk waarom GEVI-code 323 in het WarmeBleve-convenant wordt genoemd, terwijl deze niet behoort tot C3. Hierdoor ontstaat nu de situatie dat GEVI-code 323 volgens het WB-convenant wel gerapporteerd moet worden als WB-combinatie en in de WB-rapportage voor Basisnet niet. Met de query die door ProRail wordt gebruikt om WB-combinaties in een wagenlijst te signaleren, is dit onderscheid in definities niet te maken. Theoretisch zou dit ook kunnen betekenen dat je in Basisnet een traject hebt waar geen C3 stroom heeft plaatsgevonden, maar er volgens het convenant wel WB-combinaties zijn geweest.

Zijn jullie het eens met punt a?
Wat wordt het besluit over GEVI 323?

groet,

Vervoer en Dienstregeling

Inktpot 06-

Van: (DVS) [mailto: @rws.nl]
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 17:24
Aan:
CC: - DGMI; v - DGMI;
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste ,

In de "oude" 1999 stofcategorïe indeling is voor C3 opgenomen dat de GEVI-nummers 33, 336 (exclusief acrylnitril), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen.

In de tekst boven de tabel waarin deze GEVI codes zijn opgesomd staat het volgende "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan. Bij de belangrijkste vervoerder in Nederland, NS-Cargo, is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers, de niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Ik lees dit als volgt: wellicht zijn er meer GEVI codes die tot een bepaalde stofcategorïe behoren, maar daar deze GEVI codes nauwelijks vervoerd worden zijn ze niet in de tabel opgenomen.

Wat mij niet bekend is, is of deze tekst ten tijden van de oorspronkelijke stofcategorïe indeling methodiek (1992) is opgesteld en of in 1999 al dan niet opnieuw is nagegaan of deze tekst en indeling aangepast moest worden..

Mede vanwege aanpassingen in RBM II (o.a. aanpassen van voorbeeldstoffen in RBM II op basis van bijv. het rapport Inventarisatie toepassingsmogelijkheden RBM II voor "Basisnet"), maar ook vanwege internationale ontwikkelingen (wijzigingen in de UN lijst en dus ook ADR/ADNR/RID lijsten, REACH / GHS, e.d.) hebben we bij RWS vorig jaar een nieuwe update van de stofcategorïe indeling laten uitvoeren.

In de 2011 methodiek is voor stofcategorïe C3 opgenomen dat de GEVI nummers 33, 333, 336 (exclusief acrylnitril UN 1093), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen

De tekst boven de indelingstabel in dit geval luidt "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan en van emplacementen. Bij de belangrijkste vervoerders in Nederland is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers. De niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Oftewel: Bij methodiek I worden nog steeds alleen de GEVI codes opgenomen van stoffen die werkelijk over het spoor vervoerd worden. (Hetgeen in mijn ogen niet correct is, want in de risicoanalyse zouden alle stoffen die aan het risico kunnen bijdragen in de modellering moeten zijn meegenomen. Ontstaat er dan ineens een nieuwe vervoersstroom dan wordt het risico nog steeds correct berekend en niet onderschat omdat toevallig in het verleden de betreffende stof(groep) niet of nauwelijks werd vervoerd)

Bij deze studie heeft de opdrachtnemer op basis van door ProRail aangeleverde vervoersgegevens van een aantal baanvakken gekeken naar de in de praktijk vervoerde stoffen.

Even tussendoor: In 1992 is voor spoor een van weg en water afwijkende stofcategorïe indeling uitgewerkt, welke tot nu toe gehandhaafd is gebleven. Reden hiervoor was dat men bij weg en water UN-GEVI combinaties van passerende transportmiddelen registreerde; bij spoor had men echter alleen de beschikking over GEVI codes. Voor weg en water vindt per UN-GEVI combinatie op basis van de stoffeïenschappen van de stof(groep) de indeling plaats conform indelingsmethodiek II. Alleen voor spoor is allen op basis van GEVI codes de indelingsmethodiek I uitgewerkt, waarbij dus minder onderscheid gemaakt kon worden – resulterend in minder subklassen, de nummers achter de A, B, C van indeling I en LF, GF, enz van indeling II – binnen de stofklasse voor brandbare vloeïstof, brandbaar gas, enz. Wanneer je de stoffenlijst (UN lijst) uit de stofcategorïe indeling zo rangschikt dat je de UN-GEVI combinaties / stofcategorïeën die in een risicoanalyse meegenomen worden van indelingsmethodiek I en II onderling vergelijkt valt op dat:

- bij indelingsmethodiek I véél minder stoffen (UN nummers) in de risicoanalyse meegenomen worden (hetgeen zou kunnen komen omdat die stoffen niet (vaak) vervoerd worden over het spoor)
- sommige UN nummers wel in methodiek I en niet in methodiek II en andersom in de risicoanalyse meegenomen worden
- stoffen met dezelfde stofcategorïe in methodiek I in methodiek II soms in hele andere stofcategorïeën ingedeeld worden (bijv. D4 – zeer toxische vloeïstoffen - wordt in methodiek II o.a. ingedeeld als NR, LNR, LF1, LF1/LT2, LF2, LF2/LT1, enz.)

Mede vanwege deze bevindingen én het feit dat tegenwoordig ook de UN-nummers bekend zijn van de vervoerde stoffen op het spoor wordt in de 2011 update aanbevolen om te onderzoeken of het niet beter is om ook voor spoor over te gaan naar methodiek II (maar daar zal dan wel eerst een consequentieonderzoek – inclusief effecten op Basisnet – voor moeten worden uitgevoerd)

De vernieuwde stofcategorïe indeling (2011) is in HART opgenomen, hetgeen verklaart waarom de GEVI-code 333 daar is opgenomen. (Er loopt overigens nog een discussie met het ministerie I&M over het gebruik van de 2011 versie van de stofcategorïe indeling in HART, dus wellicht wijzigt dit nog wanneer HART voor Basisnetbeleid wordt aangepast binnenkort)

Daar ik niet betrokken ben geweest bij Basisnet Spoor en/of het warme BLEVE covenant heb ik geen idee waarom de coderingen 333 en 323 daar zijn opgenomen (en of er nog andere coderingen in zijn genoemd). Maar mogelijk is dat men in die uitwerking niet / minder gekeken heeft naar het werkelijke vervoer van de GEVI codes en alle GEVI coderingen heeft opgenomen die tot C3 (zeer brandbare vloeïstoffen) zouden moeten behoren? (Geen idee of er al dan niet stoffen met GEVI code 323 over het spoor vervoerd worden)

Ik hoop dat ik je met dit antwoord verder geholpen heb. Mocht je nog vragen hebben n.a.v. deze mail dan hoor ik het wel.

Met vriendelijke groet,

Senior adviseur Veiligheid

.....
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart

Schoemakerstraat 97 | 2628 VK Delft | Kamer S B 1.22 | Postbus 5044 | 2600 GA Delft

.....
T 088

F 088

M 06

.....
@rws.nl

www.rijkswaterstaat.nl

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

.....
Werkdagen maandag t/m donderdag

Van: ! - DGMI [mailto: @minien.nl]

Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 10:44

Aan: (DVS)

Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

;

Kan jij deze vraag van ProRail beantwoorden?

Groeten,

Van: ! @prorail.nl [mailto: @prorail.nl]

Verzonden: maandag 29 oktober 2012 17:07

Aan: - DGMI; - DGMI

CC: \ - DGMI; @prorail.nl; @prorail.nl

Onderwerp: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste . ,

In het kader van de Warme Blevé query/rapportage liepen we tegen het volgende aan voor de stofcategorie C3:

- In het WB-convenant worden in artikel 1L de daartoe behorende GEVI-codes genoemd, waaronder 323 en 333 (dus beide zonder de X).
- In het HART wordt op blz 50 de tot C3 behorende GEVI-codes genoemd, 323 staat er niet bij, 333 wordt met de schrijfwijze 33* (waarbij * een jokerteken is) wel genoemd
- In de rapportages van ProRail waren beide GEVI-codes tot nu toe categorie-loos, dus vielen niet onder C3. Alle andere GEVI-codes voor C3 genoemd in het WB-convenant en in het HART, zijn wel in de C3-rapportage meegenomen.

Zouden jullie kunnen aangeven, wat de juiste GEVI-codes zijn, behorende tot C3? Wellicht dat er iets is aangepast of dat er sprake is van een typefout.

In heb deze mail ook naar gestuurd, omdat ik van begreep dat hij bezig is met een eventuele actualisatie van stofcategorie-indelingen.

Met vriendelijke groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: DGMI
Verzonden: donderdag 1 november 2012 11:16
Aan: DGMI
CC: - DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Dag

Je weet dat ik altijd iets toevoeg aan discussies en heel soms ook iets zinnigs. Ik ken de tekst van het convenant niet maar ik ga uit het gegeven dat brandbare vloeistoffen een GEVI codering hebben waar een 3 in voorkomt (). Ongeacht of en hoe we rekenen in het RBMII, dat staat daar geheel los van!

Brandbare vloeistoffen hebben (ergens) een 3 in de codering en daar gaat het convenant over. Het zijn dan ook die stoffen die op grond van het convenant niet naast een gaswagen in de trein mogen staan. As simple as that, toch? En of 323 niet wordt genoemd onder C3 is volstrekt irrelevant voor de uitvoering van het convenant. Toch?

Gr.

Van: - DGMI
Verzonden: donderdag 1 november 2012 11:08
Aan: DGMI
CC: - DGMI
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Kun jij hier iets aan deze discussie toevoegen?

In het convenant zijn we (uiteraard) uit gegaan van brandbare vloeistoffen waarbij ook GEVI 323 past. Bij het convenant zijn we namelijk uit gegaan van de combinatie brandbare vloeistof (al dan niet met bijkomende gevaren) en brandbare gassen (al dan niet met bijkomende gevaren). Bij de brandbare vloeistoffen speelt hierom ook de combinatie GEVI 323 dus een rol.

Ik begrijp uit onderstaand bericht dat GEVI 323 kennelijk niet meedoet met C3. Waarom niet is mij niet duidelijk.

Van: [mailto:
Verzonden: woensdag 31 oktober 2012 11:12
Aan: DGMI;) - DGMI
CC: - DGMI; i@prorail.nl; i@prorail.nl; (DVS)
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste en

Ik heb net aanvullend telefonisch contact gehad met n.a.v. onderstaand reactie. Mijn conclusie t.a.v de GEVI-indeling voor C3 is:

- a) Sinds de vernieuwde stofcat indeling (2011), zoals opgenomen in HART, behoort GEVI-code 333 ook tot C3. Cfm HART zal ProRail GEVI 333 dan ook meenemen in de rapportages over C3.
- b) Het is niet duidelijk waarom GEVI-code 323 in het WarmeBleve-convenant wordt genoemd, terwijl deze niet behoort tot C3. Hierdoor ontstaat nu de situatie dat GEVI-code 323 volgens het WB-convenant wel gerapporteerd moet worden als WB-combinatie en in de WB-rapportage voor Basisnet niet. Met de query die door ProRail wordt

gebruikt om WB-combinaties in een wagenlijst te signaleren, is dit onderscheid in definities niet te maken. Theoretisch zou dit ook kunnen betekenen dat je in Basisnet een traject hebt waar geen C3 stroom heeft plaatsgevonden, maar er volgens het convenant wel WB-combinaties zijn geweest.

Zijn jullie het eens met punt a?

Wat wordt het besluit over GEVI 323?

groet,

Vervoer en Dienstregeling

Inktpot

Van: I (DVS) [mailto: @rws.nl]
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 17:24
Aan:
CC: - DGMI; - DGMI;
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste

In de "oude" 1999 stofcategorie indeling is voor C3 opgenomen dat de GEVI-nummers 33, 336 (exclusief acrylnitril), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen.

In de tekst boven de tabel waarin deze GEVI codes zijn opgesomd staat het volgende "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan. Bij de belangrijkste vervoerder in Nederland, NS-Cargo, is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers, de niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Ik lees dit als volgt: wellicht zijn er meer GEVI codes die tot een bepaalde stofcategorie behoren, maar daar deze GEVI codes nauwelijks vervoerd worden zijn ze niet in de tabel opgenomen.

Wat mij niet bekend is, is of deze tekst ten tijden van de oorspronkelijke stofcategorie indeling methodiek (1992) is opgesteld en of in 1999 al dan niet opnieuw is nagegaan of deze tekst en indeling aangepast moest worden..

Mede vanwege aanpassingen in RBM II (o.a. aanpassen van voorbeeldstoffen in RBM II op basis van bijv. het rapport Inventarisatie toepassingsmogelijkheden RBM II voor "Basisnet"), maar ook vanwege internationale ontwikkelingen (wijzigingen in de UN lijst en dus ook ADR/ADNR/RID lijsten, REACH / GHS, e.d.) hebben we bij RWS vorig jaar een nieuwe update van de stofcategorie indeling laten uitvoeren.

In de 2011 methodiek is voor stofcategorie C3 opgenomen dat de GEVI nummers 33, 333, 336 (exclusief acrylnitril UN 1093), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen

De tekst boven de indelingstabel in dit geval luidt "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan en van emplacementen. Bij de belangrijkste vervoerders in Nederland is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers. De niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Oftewel: Bij methodiek I worden nog steeds alleen de GEVI codes opgenomen van stoffen die werkelijk over het spoor vervoerd worden. (Hetgeen in mijn ogen niet correct is, want in de risicoanalyse zouden alle stoffen die aan het risico kunnen bijdragen in de modellering moeten zijn meegenomen. Ontstaat er dan ineens een nieuwe vervoersstroom dan wordt het risico nog steeds correct berekend en niet onderschat omdat toevallig in het verleden de betreffende stof(groep) niet of nauwelijks werd vervoerd)

Bij deze studie heeft de opdrachtnemer op basis van door ProRail aangeleverde vervoersgegevens van een aantal baanvakken gekeken naar de in de praktijk vervoerde stoffen.

Even tussendoor: In 1992 is voor spoor een van weg en water afwijkende stofcategorie indeling uitgewerkt, welke tot nu toe gehandhaafd is gebleven. Reden hiervoor was dat men bij weg en water UN-GEVI combinaties van passerende transportmiddelen

registreerde; bij spoor had men echter alleen de beschikking over GEVI codes. Voor weg en water vindt per UN-GEVI combinatie op basis van de stoffeigenschaften van de stof(groep) de indeling plaats conform indelingsmethodiek II. Alleen voor spoor is allen op basis van GEVI codes de indelingsmethodiek I uitgewerkt, waarbij dus minder onderscheid gemaakt kon worden – resulterend in minder subklassen, de nummers achter de A, B, C van indeling I en LF, GF, enz van indeling II – binnen de stofklasse voor brandbare vloeistof, brandbaar gas, enz. Wanneer je de stoffenlijst (UN lijst) uit de stofcategorie indeling zo rangschikt dat je de UN-GEVI combinaties / stofcategorieën die in een risicoanalyse meegenomen worden van indelingsmethodiek I en II onderling vergelijkt valt op dat:

- bij indelingsmethodiek I véél minder stoffen (UN nummers) in de risicoanalyse meegenomen worden (hetgeen zou kunnen komen omdat die stoffen niet (vaak) vervoerd worden over het spoor)
- sommige UN nummers wel in methodiek I en niet in methodiek II en andersom in de risicoanalyse meegenomen worden
- stoffen met dezelfde stofcategorie in methodiek I in methodiek II soms in hele andere stofcategorieën ingedeeld worden (bijv. D4 – zeer toxische vloeistoffen - wordt in methodiek II o.a. ingedeeld als NR, LNR, LF1, LF1/LT2, LF2, LF2/LT1, enz.)

Mede vanwege deze bevindingen én het feit dat tegenwoordig ook de UN-nummers bekend zijn van de vervoerde stoffen op het spoor wordt in de 2011 update aanbevolen om te onderzoeken of het niet beter is om ook voor spoor over te gaan naar methodiek II (maar daar zal dan wel eerst een consequentieonderzoek – inclusief effecten op Basisnet – voor moeten worden uitgevoerd)

De vernieuwde stofcategorie indeling (2011) is in HART opgenomen, hetgeen verklaart waarom de GEVI-code 333 daar is opgenomen. (Er loopt overigens nog een discussie met het ministerie I&M over het gebruik van de 2011 versie van de stofcategorie indeling in HART, dus wellicht wijzigt dit nog wanneer HART voor Basisnetbeleid wordt aangepast binnenkort)

Daar ik niet betrokken ben geweest bij Basisnet Spoor en/of het warme BLEVE convenant heb ik geen idee waarom de coderingen 333 en 323 daar zijn opgenomen (en of er nog andere coderingen in zijn genoemd). Maar mogelijk is dat men in die uitwerking niet / minder gekeken heeft naar het werkelijke vervoer van de GEVI codes en alle GEVI coderingen heeft opgenomen die tot C3 (zeer brandbare vloeistoffen) zouden moeten behoren? (Geen idee of er al dan niet stoffen met GEVI code 323 over het spoor vervoerd worden)

Ik hoop dat ik je met dit antwoord verder geholpen heb. Mocht je nog vragen hebben n.a.v. deze mail dan hoor ik het wel.

Met vriendelijke groet,

Senior adviseur Veiligheid

.....
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
Schoemakerstraat 97 | 2628 VK Delft | Kamer S B 1.22 | Postbus 5044 | 2600 GA Delft

.....
T 088
F 088
M 06

www.rijkswaterstaat.nl

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

.....
Werkdagen maandag t/m donderdag

Van: DGMI
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 10:44
Aan:)
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Kan jij deze vraag van ProRail beantwoorden?

Groeten,

Van: _____
Verzonden: maandag 29 oktober 2012 17:07

1

Aan: [redacted] - DGMI; [redacted] - DGMI
CC: [redacted] - DGMI; [redacted]@prorail.nl; [redacted]@prorail.nl
Onderwerp: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste [redacted] en [redacted],

In het kader van de Warme Bleve query/rapportage liepen we tegen het volgende aan voor de stofcategorie C3:

- In het WB-convenant worden in artikel 1L de daartoe behorende GEVI-codes genoemd, waaronder 323 en 333 (dus beide zonder de X).
- In het HART wordt op blz 50 de tot C3 behorende GEVI-codes genoemd, 323 staat er niet bij, 333 wordt met de schrijfwijze 33* (waarbij * een jokerteken is) wel genoemd
- In de rapportages van ProRail waren beide GEVI-codes tot nu toe categorie-loos, dus vielen niet onder C3. Alle andere GEVI-codes voor C3 genoemd in het WB-convenant en in het HART, zijn wel in de C3-rapportage meegenomen.

Zouden jullie kunnen aangeven, wat de juiste GEVI-codes zijn, behorende tot C3? Wellicht dat er iets is aangepast of dat er sprake is van een typefout.

In heb deze mail ook naar [redacted] gestuurd, omdat ik van [redacted] begreep dat hij bezig is met een eventuele actualisatie van stofcategorie-indelingen.

Met vriendelijke groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

DGMI

Van: DGMI
Verzonden: doneraag 1 november 2012 11:44
Aan: DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Dag

In de praktijk moet een GEVI met een 3 leiden tot scheiding. Of Gevi 323 vaak voorkomt, ik denk het niet, en mij lijkt hier een academische discussie aan de gang die ze maar lekker uitzoeken. Over welke academische stoffen gaat het? Een brandbaar gas 32 dat nog een keer als brandbaar wordt aangemerkt en als vloeistof wordt beschouwd???

Van: - DGMI
Verzonden: donderdag 1 november 2012 11:41
Aan: DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Ha

bedankt voor je reactie. Maar kennelijk zit er een link tussen het opnemen van de code en de monitoring. Ik stel mij voor dat 323 dus niet wordt gemonitord en dus dat deze stroom (ook?) niet opvalt voor de monitoring voor het WBV convenant.

Van: DGMI
Verzonden: donderdag 1 november 2012 11:16
Aan: DGMI
CC: - DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Dag

Je weet dat ik altijd iets toevoeg aan discussies en heel soms ook iets zinnigs. Ik ken de tekst van het convenant niet maar ik ga uit het gegeven dat brandbare vloeistoffen een GEVI codering hebben waar een 3 in voorkomt (). Ongeacht of en hoe we rekenen in het RBMII, dat staat daar geheel los van!

Brandbare vloeistoffen hebben (ergens) een 3 in de codering en daar gaat het convenant over. Het zijn dan ook die stoffen die op grond van het convenant niet naast een gaswagen in de trein mogen staan. As simple as that, toch? En of 323 niet wordt genoemd onder C3 is volstrekt irrelevant voor de uitvoering van het convenant. Toch?

Gr

Van: DGMI
Verzonden: donderdag 1 november 2012 11:08
Aan: DGMI
CC: - DGMI
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Hoi

Kun jij hier iets aan deze discussie toevoegen?

In het convenant zijn we (uiteraard) uit gegaan van brandbare vloeistoffen waarbij ook GEVI 323 past. Bij het convenant zijn we namelijk uit gegaan van de combinatie brandbare vloeistof (al dan niet met bijkomende gevaren) en brandbare gassen (al dan niet met bijkomende gevaren). Bij de brandbare vloeistoffen speelt hierom ook de combinatie GEVI 323 dus een rol.

Ik begrijp uit onderstaand bericht dat GEVI 323 kennelijk niet meedoet met C3. Waarom niet is mij niet duidelijk.

Van: _____
Verzonden: woensdag 31 oktober 2012 11:12
Aan: _____ - DGMI; _____ - DGMI
CC: _____ DGMI; _____@prorail.nl; _____@prorail.nl; _____ (DVS)
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste _____

Ik heb net aanvullend telefonisch contact gehad met _____ n.a.v. onderstaand reactie. Mijn conclusie t.a.v de GEVI-indeling voor C3 is:

- a) Sinds de vernieuwde stofcat indeling (2011), zoals opgenomen in HART, behoort GEVI-code 333 ook tot C3. Cfm HART zal ProRail GEVI 333 dan ook meenemen in de rapportages over C3.
- b) Het is niet duidelijk waarom GEVI-code 323 in het WarmeBleve-convenant wordt genoemd, terwijl deze niet behoort tot C3. Hierdoor ontstaat nu de situatie dat GEVI-code 323 volgens het WB-convenant wel gerapporteerd moet worden als WB-combinatie en in de WB-rapportage voor Basisnet niet. Met de query die door ProRail wordt gebruikt om WB-combinaties in een wagenlijst te signaleren, is dit onderscheid in definities niet te maken. Theoretisch zou dit ook kunnen betekenen dat je in Basisnet een traject hebt waar geen C3 stroom heeft plaatsgevonden, maar er volgens het convenant wel WB-combinaties zijn geweest.

Zijn jullie het eens met punt a?

Wat wordt het besluit over GEVI 323?

groet,

Vervoer en Dienstregeling

Inktpot

Van: _____ 5) []
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 17:24
Aan: _____
CC: _____ DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste

In de "oude" 1999 stofcategorie indeling is voor C3 opgenomen dat de GEVI-nummers 33, 336 (exclusief acrylnitril), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen.

In de tekst boven de tabel waarin deze GEVI codes zijn opgesomd staat het volgende "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan. Bij de

belangrijkste vervoerder in Nederland, NS-Cargo, is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers, de niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Ik lees dit als volgt: wellicht zijn er meer GEVI codes die tot een bepaalde stofcategorie behoren, maar daar deze GEVI codes nauwelijks vervoerd worden zijn ze niet in de tabel opgenomen. Wat mij niet bekend is, is of deze tekst ten tijden van de oorspronkelijke stofcategorie indeling methodiek (1992) is opgesteld en of in 1999 al dan niet opnieuw is nagegaan of deze tekst en indeling aangepast moest worden..

Mede vanwege aanpassingen in RBM II (o.a. aanpassen van voorbeeldstoffen in RBM II op basis van bijv. het rapport Inventarisatie toepassingsmogelijkheden RBM II voor "Basisnet"), maar ook vanwege internationale ontwikkelingen (wijzigingen in de UN lijst en dus ook ADR/ADNR/RID lijsten, REACH / GHS, e.d.) hebben we bij RWS vorig jaar een nieuwe update van de stofcategorie indeling laten uitvoeren.

In de 2011 methodiek is voor stofcategorie C3 opgenomen dat de GEVI nummers 33, 333, 336 (exclusief acrylnitril UN 1093), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen

De tekst boven de indelingstabel in dit geval luidt "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan en van emplacementen. Bij de belangrijkste vervoerders in Nederland is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers. De niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Oftewel: Bij methodiek I worden nog steeds alleen de GEVI codes opgenomen van stoffen die werkelijk over het spoor vervoerd worden. (Hetgeen in mijn ogen niet correct is, want in de risicoanalyse zouden alle stoffen die aan het risico kunnen bijdragen in de modellering moeten zijn meegenomen. Ontstaat er dan ineens een nieuwe vervoersstroom dan wordt het risico nog steeds correct berekend en niet onderschat omdat toevallig in het verleden de betreffende stof(groep) niet of nauwelijks werd vervoerd)

Bij deze studie heeft de opdrachtnemer op basis van door ProRail aangeleverde vervoersgegevens van een aantal baanvakken gekeken naar de in de praktijk vervoerde stoffen.

Even tussendoor: In 1992 is voor spoor een van weg en water afwijkende stofcategorie indeling uitgewerkt, welke tot nu toe gehandhaafd is gebleven. Reden hiervoor was dat men bij weg en water UN-GEVI combinaties van passerende transportmiddelen registreerde; bij spoor had men echter alleen de beschikking over GEVI codes. Voor weg en water vindt per UN-GEVI combinatie op basis van de stoffeigenschaften van de stof(groep) de indeling plaats conform indelingsmethodiek II. Alleen voor spoor is allen op basis van GEVI codes de indelingsmethodiek I uitgewerkt, waarbij dus minder onderscheid gemaakt kon worden – resulterend in minder subklassen, de nummers achter de A, B, C van indeling I en LF, GF, enz van indeling II – binnen de stofklasse voor brandbare vloeistof, brandbaar gas, enz. Wanneer je de stoffenlijst (UN lijst) uit de stofcategorie indeling zo rangschikt dat je de UN-GEVI combinaties / stofcategorieën die in een risicoanalyse meegenomen worden van indelingsmethodiek I en II onderling vergelijkt valt op dat:

- bij indelingsmethodiek I véél minder stoffen (UN nummers) in de risicoanalyse meegenomen worden (hetgeen zou kunnen komen omdat die stoffen niet (vaak) vervoerd worden over het spoor)
- sommige UN nummers wel in methodiek I en niet in methodiek II en andersom in de risicoanalyse meegenomen worden
- stoffen met dezelfde stofcategorie in methodiek I in methodiek II soms in hele andere stofcategorieën ingedeeld worden (bijv. D4 – zeer toxische vloeistoffen - wordt in methodiek II o.a. ingedeeld als NR, LNR, LF1, LF1/LT2, LF2, LF2/LT1, enz.)

Mede vanwege deze bevindingen én het feit dat tegenwoordig ook de UN-nummers bekend zijn van de vervoerde stoffen op het spoor wordt in de 2011 update aanbevolen om te onderzoeken of het niet beter is om ook voor spoor over te gaan naar methodiek II (maar daar zal dan wel eerst een consequentieonderzoek – inclusief effecten op Basisnet – voor moeten worden uitgevoerd)

De vernieuwde stofcategorie indeling (2011) is in HART opgenomen, hetgeen verklaart waarom de GEVI-code 333 daar is opgenomen. (Er loopt overigens nog een discussie met het ministerie I&M over het gebruik van de 2011 versie van de stofcategorie indeling in HART, dus wellicht wijzigt dit nog wanneer HART voor Basisnetbeleid wordt aangepast binnenkort)

Daar ik niet betrokken ben geweest bij Basisnet Spoor en/of het warme BLEVE convenant heb ik geen idee waarom de coderingen 333 en 323 daar zijn opgenomen (en of er nog andere coderingen in zijn genoemd). Maar mogelijk is dat men in die uitwerking niet / minder gekeken heeft naar het werkelijke vervoer van de GEVI codes en alle GEVI coderingen heeft opgenomen die tot C3 (zeer brandbare vloeistoffen) zouden moeten behoren? (Geen idee of er al dan niet stoffen met GEVI code 323 over het spoor vervoerd worden)

Ik hoop dat ik je met dit antwoord verder geholpen heb. Mocht je nog vragen hebben n.a.v. deze mail dan hoor ik het wel.

Met vriendelijke groet,

Senior adviseur Veiligheid

.....
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
Schoemakerstraat 97 | 2628 VK Delft | Kamer S B 1.22 | Postbus 5044 | 2600 GA Delft
.....

T
F
M

www.rijkswaterstaat.nl
.....

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.
.....

Werkdagen maandag t/m donderdag
.....

Van: _____ |
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 10:44
Aan:
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Kan jij deze vraag van ProRail beantwoorden?

Groeten,
.....

Van: _____
Verzonden: maandag 29 oktober 2012 17:07
Aan:
CC: _____ MI; _____ prorail.nl; _____ prorail.nl
Onderwerp: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste _____ en _____

In het kader van de Warme Blevé query/rapportage liepen we tegen het volgende aan voor de stofcategorie C3:

- In het WB-convenant worden in artikel 1L de daartoe behorende GEVI-codes genoemd, waaronder 323 en 333 (dus beide zonder de X).
- In het HART wordt op blz 50 de tot C3 behorende GEVI-codes genoemd, 323 staat er niet bij, 333 wordt met de schrijfwijze 33* (waarbij * een jokerteken is) wel genoemd
- In de rapportages van ProRail waren beide GEVI-codes tot nu toe categorie-loos, dus vielen niet onder C3. Alle andere GEVI-codes voor C3 genoemd in het WB-convenant en in het HART, zijn wel in de C3-rapportage meegenomen.

Zouden jullie kunnen aangeven, wat de juiste GEVI-codes zijn, behorende tot C3? Wellicht dat er iets is aangepast of dat er sprake is van een typefout.

In heb deze mail ook naar _____, estuurd, omdat ik van _____ begreep dat hij bezig is met een eventuele actualisatie van stofcategorie-indelingen.

Met vriendelijke groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot _____

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages .

GMI

Van: @prorail.nl
Verzonden: donderdag 1 november 2012 12:29
Aan: - DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Hoi

Ik weet het ook niet goed, misschien dat het hem zit in het verschil tussen 'zeer brandbare vloeistoffen' en 'brandbare vloeistoffen'. In onderstaande link zie je dat 'X323' gevaarlijker reageert dan '323', misschien heeft dat er mee te maken. Bovendien zijn er nog veel meer GEVI's die bestaan uit brandbare vloeistoffen, die niet in het convenant of in Basisnet zijn genoemd (alles beginnend met een 3, zoals 362, X362, etc).

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Gevaarsidentificatienummer>

groet,

Van: DGMI [mailto: @minienm.nl]
Verzonden: donderdag 1 november 2012 11:13
Aan:
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Hoi ,

Ter verklaring het volgende antwoord op de GEVI 323 kwestie. Ik boor ook even wat andere bronnen aan en kom er op terug, maar hier alvast zoals het is gegaan. Op de andere (monitoring WBV) kom ik apart terug.

In het convenant zijn we (uiteraard) uit gegaan van brandbare vloeistoffen waarbij ook GEVI 323 past. Bij het convenant zijn we namelijk uit gegaan van de combinatie brandbare vloeistof (al dan niet met bijkomende gevaren) en brandbare gassen (al dan niet met bijkomende gevaren). Bij de brandbare vloeistoffen speelt hierom ook de combinatie GEVI 323 dus een rol.

Ik begrijp uit onderstaand bericht dat GEVI 323 kennelijk niet meedoet met C3. Waarom niet is mij niet duidelijk.

Van: @prorail.nl [mailto: @prorail.nl]
Verzonden: woensdag 31 oktober 2012 11:12
Aan: - DGMI; - DGMI
CC: - DGMI; @prorail.nl; @prorail.nl; (DVS)
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste en

Ik heb net aanvullend telefonisch contact gehad met n.a.v. onderstaand reactie. Mijn conclusie t.a.v de GEVI-indeling voor C3 is:

- Sinds de vernieuwde stofcat indeling (2011), zoals opgenomen in HART, behoort GEVI-code 333 ook tot C3. Cfm HART zal ProRail GEVI 333 dan ook meenemen in de rapportages over C3.
- Het is niet duidelijk waarom GEVI-code 323 in het WarmeBleve-convenant wordt genoemd, terwijl deze niet behoort tot C3. Hierdoor ontstaat nu de situatie dat GEVI-code 323 volgens het WB-convenant wel gerapporteerd moet worden als WB-combinatie en in de WB-rapportage voor Basisnet niet. Met de query die door ProRail wordt

gebruikt om WB-combinaties in een wagenlijst te signaleren, is dit onderscheid in definities niet te maken. Theoretisch zou dit ook kunnen betekenen dat je in Basisnet een traject hebt waar geen C3 stroom heeft plaatsgevonden, maar er volgens het convenant wel WB-combinaties zijn geweest.

Zijn jullie het eens met punt a?
Wat wordt het besluit over GEVI 323?

groet,

Vervoer en Dienstregeling

Inktpot I
06-7

Van: k (DVS) [mailto: @rws.nl]
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 17:24
Aan: I
CC: f - DGMI; \ - DGMI; f
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste

In de "oude" 1999 stofcategorie indeling is voor C3 opgenomen dat de GEVI-nummers 33, 336 (exclusief acrylnitril), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen.

In de tekst boven de tabel waarin deze GEVI codes zijn opgesomd staat het volgende "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan. Bij de belangrijkste vervoerder in Nederland, NS-Cargo, is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers, de niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Ik lees dit als volgt: wellicht zijn er meer GEVI codes die tot een bepaalde stofcategorie behoren, maar daar deze GEVI codes nauwelijks vervoerd worden zijn ze niet in de tabel opgenomen.

Wat mij niet bekend is, is of deze tekst ten tijden van de oorspronkelijke stofcategorie indeling methodiek (1992) is opgesteld en of in 1999 al dan niet opnieuw is nagegaan of deze tekst en indeling aangepast moest worden..

Mede vanwege aanpassingen in RBM II (o.a. aanpassen van voorbeeldstoffen in RBM II op basis van bijv. het rapport Inventarisatie toepassingsmogelijkheden RBM II voor "Basisnet"), maar ook vanwege internationale ontwikkelingen (wijzigingen in de UN lijst en dus ook ADR/ADNR/RID lijsten, REACH / GHS, e.d.) hebben we bij RWS vorig jaar een nieuwe update van de stofcategorie indeling laten uitvoeren.

In de 2011 methodiek is voor stofcategorie C3 opgenomen dat de GEVI nummers 33, 333, 336 (exclusief acrylnitril UN 1093), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen

De tekst boven de indelingstabel in dit geval luidt "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan en van emplacementen. Bij de belangrijkste vervoerders in Nederland is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers. De niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Oftewel: Bij methodiek I worden nog steeds alleen de GEVI codes opgenomen van stoffen die werkelijk over het spoor vervoerd worden. (Hetgeen in mijn ogen niet correct is, want in de risicoanalyse zouden alle stoffen die aan het risico kunnen bijdragen in de modellering moeten zijn meegenomen. Ontstaat er dan ineens een nieuwe vervoersstroom dan wordt het risico nog steeds correct berekend en niet onderschat omdat toevallig in het verleden de betreffende stof(groep) niet of nauwelijks werd vervoerd)
Bij deze studie heeft de opdrachtnemer op basis van door ProRail aangeleverde vervoersgegevens van een aantal baanvakken gekeken naar de in de praktijk vervoerde stoffen.

Even tussendoor: In 1992 is voor spoor een van weg en water afwijkende stofcategorie indeling uitgewerkt, welke tot nu toe gehandhaafd is gebleven. Reden hiervoor was dat men bij weg en water UN-GEVI combinaties van passerende transportmiddelen

registreerde; bij spoor had men echter alleen de beschikking over GEVI codes. Voor weg en water vindt per UN-GEVI combinatie op basis van de stoffeigenschappen van de stof(groep) de indeling plaats conform indelingsmethodiek II. Alleen voor spoor is allen op basis van GEVI codes de indelingsmethodiek I uitgewerkt, waarbij dus minder onderscheid gemaakt kon worden – resulterend in minder subklassen, de nummers achter de A, B, C van indeling I en LF, GF, enz van indeling II – binnen de stofklasse voor brandbare vloeistof, brandbaar gas, enz. Wanneer je de stoffenlijst (UN lijst) uit de stofcategorie indeling zo rangschikt dat je de UN-GEVI combinaties / stofcategorieën die in een risicoanalyse meegenomen worden van indelingsmethodiek I en II onderling vergelijkt valt op dat:

- bij indelingsmethodiek I véél minder stoffen (UN nummers) in de risicoanalyse meegenomen worden (hetgeen zou kunnen komen omdat die stoffen niet (vaak) vervoerd worden over het spoor)
- sommige UN nummers wel in methodiek I en niet in methodiek II en andersom in de risicoanalyse meegenomen worden
- stoffen met dezelfde stofcategorie in methodiek I in methodiek II soms in hele andere stofcategorieën ingedeeld worden (bijv. D4 – zeer toxische vloeistoffen - wordt in methodiek II o.a. ingedeeld als NR, LNR, LF1, LF1/LT2, LF2, LF2/LT1, enz.)

Mede vanwege deze bevindingen én het feit dat tegenwoordig ook de UN-nummers bekend zijn van de vervoerde stoffen op het spoor wordt in de 2011 update aanbevolen om te onderzoeken of het niet beter is om ook voor spoor over te gaan naar methodiek II (maar daar zal dan wel eerst een consequentieonderzoek – inclusief effecten op Basisnet – voor moeten worden uitgevoerd)

De vernieuwde stofcategorie indeling (2011) is in HART opgenomen, hetgeen verklaart waarom de GEVI-code 333 daar is opgenomen. (Er loopt overigens nog een discussie met het ministerie I&M over het gebruik van de 2011 versie van de stofcategorie indeling in HART, dus wellicht wijzigt dit nog wanneer HART voor Basisnetbeleid wordt aangepast binnenkort)

Daar ik niet betrokken ben geweest bij Basisnet Spoor en/of het warme BLEVE convenant heb ik geen idee waarom de coderingen 333 en 323 daar zijn opgenomen (en of er nog andere coderingen in zijn genoemd). Maar mogelijk is dat men in die uitwerking niet / minder gekeken heeft naar het werkelijke vervoer van de GEVI codes en alle GEVI coderingen heeft opgenomen die tot C3 (zeer brandbare vloeistoffen) zouden moeten behoren? (Geen idee of er al dan niet stoffen met GEVI code 323 over het spoor vervoerd worden)

Ik hoop dat ik je met dit antwoord verder geholpen heb. Mocht je nog vragen hebben n.a.v. deze mail dan hoor ik het wel.

Met vriendelijke groet,

Senior adviseur Veiligheid

.....
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
Schoemakerstraat 97 | 2628 VK Delft | Kamer S B 1.22 | Postbus 5044 | 2600 GA Delft

.....
T |
F |
M |

www.rijkswaterstaat.nl

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

.....
Werkdagen maandag t/m donderdag

Van: :

Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 10:44

Aan:

Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Kan jij deze vraag van ProRail beantwoorden?

Groeten,

Van:

Verzonden: maandag 29 oktober 2012 17:07

Aan: [redacted] - DGMI; DGMI
CC: [redacted] - DGMI; [redacted]@prorail.nl; [redacted]@prorail.nl
Onderwerp: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste [redacted]

In het kader van de Warme Blevé query/rapportage liepen we tegen het volgende aan voor de stofcategorie C3:

- In het WB-convenant worden in artikel 1L de daartoe behorende GEVI-codes genoemd, waaronder 323 en 333 (dus beide zonder de X).
- In het HART wordt op blz 50 de tot C3 behorende GEVI-codes genoemd, 323 staat er niet bij, 333 wordt met de schrijfwijze 33* (waarbij * een jokerteken is) wel genoemd
- In de rapportages van ProRail waren beide GEVI-codes tot nu toe categorie-loos, dus vielen niet onder C3. Alle andere GEVI-codes voor C3 genoemd in het WB-convenant en in het HART, zijn wel in de C3-rapportage meegenomen.

Zouden jullie kunnen aangeven, wat de juiste GEVI-codes zijn, behorende tot C3? Wellicht dat er iets is aangepast of dat er sprake is van een typefout.

In heb deze mail ook naar [redacted] gestuurd, omdat ik van [redacted] begreep dat hij bezig is met een eventuele actualisatie van stofcategorie-indelingen.

Met vriendelijke groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here you can read the full e-mail disclaimer.](#)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

- DGMI

Van: @prorail.nl
Verzonden: donderdag 1 november 2012 13:43
Aan: - DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Het klopt dat 323 niet wordt gemonitord omdat deze niet tot C3 behoort. Voor het convenant zou hij dan apart moeten worden gemonitord maar dat heeft enorme impact op de opzet van diverse query's en kubussen die we nu gebruiken. Het is namelijk zo dat de vervoerders hun gevaarlijke stoffen op de wagenlijst aangeven in GEVI-UN codes. En deze GEVI-UN worden vervolgens automatisch toegekend via een conversietabel aan de juiste stofcat (zoals C3). De stofcategorie is dus de basiseenheid voor de query's en kubussen waarop alle externe veiligheid rapportages zijn gebaseerd (transportstromen / warme bleve's). Het is relatief eenvoudig om een nieuwe GEVI-code standaard toe te voegen aan een stofcategorie (mutatie in de conversietabel), maar dan geldt deze definitie wel voor alle rapportages die daar vervolgens op gebaseerd zijn.

Dus als 323 ook in het kader van Basisnet wordt toegekend aan C3, is er geen probleem. Daarnaast denk ik dat het zeer verstandig is om één definitie voor warme bleve te hanteren. Voor de milieuvergunningen voor emplacementen zijn warme bleve scenario's ook relevant (ook tussen verschillende treinen), ook daarvoor wordt de Basisnet-definitie van C3 gebruikt. Het zal erg verwarrend worden en miscommunicatie geven in gesprekken en bij rapportages als steeds moet worden uitgelegd welke C3 / warme bleve definitie geldt.

groet,

Van: DGMI [mailto: @minienm.nl]
Verzonden: donderdag 1 november 2012 12:51
Aan:)
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Klopt, maar het ging om de combinatie en het vlampunt. Een dubbele 3 is altijd vlampunt lager dan 23 graden celsius (dus zeer brandbaar). De combinatie 323 is gekomen vanwege overwegingen dat er brandbaar gas kan ontstaan als de stof in contact komt met water. Ik weet dat er stoffen zijn die in contact met lucht (luchtvochtigheid) al kunnen reageren, waarbij de reactie zo warm verloopt dat deze vanzelf ontbrandt. Ik ken zulke vervoerstromen in het wegvervoer in speciale containers. Ik weet alleen niet of deze stoffen in het spoorvervoer zitten.

Vraag van mij is deze. Ik begrijp dat 323 niet in C3 zit. Betekent dat automatisch dat deze stof niet gemonitord wordt? Een als dat zo is moet deze dan apart worden gemonitord voor het convenant? En wat is het probleem daarvan?

Groet,

Van: @prorail.nl [mailto: @prorail.nl]
Verzonden: donderdag 1 november 2012 12:29
Aan: - DGMI
Onderwerp: RE: vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Hoi.

Ik weet het ook niet goed, misschien dat het hem zit in het verschil tussen 'zeer brandbare vloeistoffen' en 'brandbare vloeistoffen'. In onderstaande link zie je dat 'X323' gevaarlijker reageert dan '323', misschien heeft dat er mee te maken. Bovendien zijn er nog veel meer GEVI's die bestaan uit brandbare vloeistoffen, die niet in het convenant of in Basisnet zijn genoemd (alles beginnend met een 3, zoals 362, X362, etc).

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Gevaarsidentificatienummer>

groet,

Van: [redacted] - DGMI [mailto:[redacted]@minienm.nl]
Verzonden: donderdag 1 november 2012 11:13
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Hoi [redacted];

Ter verklaring het volgende antwoord op de GEVI 323 kwestie. Ik boor ook even wat andere bronnen aan en kom er op terug, maar hier alvast zoals het is gegaan. Op de andere (monitoring WBV) kom ik apart terug.

In het convenant zijn we (uiteraard) uit gegaan van brandbare vloeistoffen waarbij ook GEVI 323 past. Bij het convenant zijn we namelijk uit gegaan van de combinatie brandbare vloeistof (al dan niet met bijkomende gevaren) en brandbare gassen (al dan niet met bijkomende gevaren). Bij de brandbare vloeistoffen speelt hierom ook de combinatie GEVI 323 dus een rol.

Ik begrijp uit onderstaand bericht dat GEVI 323 kennelijk niet meedoet met C3. Waarom niet is mij niet duidelijk.

Van: P. [redacted] @prorail.nl [mailto:[redacted]@prorail.nl]
Verzonden: woensdag 31 oktober 2012 11:12
Aan: [redacted] - DGMI; [redacted] - DGMI
CC: [redacted] - DGMI; [redacted]@prorail.nl; [redacted]@prorail.nl (DVS)
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste [redacted],

Ik heb net aanvullend telefonisch contact gehad met [redacted] n.a.v. onderstaand reactie. Mijn conclusie t.a.v de GEVI-indeling voor C3 is:

- a) Sinds de vernieuwde stofcat indeling (2011), zoals opgenomen in HART, behoort GEVI-code 333 ook tot C3. Cfm HART zal ProRail GEVI 333 dan ook meenemen in de rapportages over C3.
- b) Het is niet duidelijk waarom GEVI-code 323 in het WarmeBleve-convenant wordt genoemd, terwijl deze niet behoort tot C3. Hierdoor ontstaat nu de situatie dat GEVI-code 323 volgens het WB-convenant wel gerapporteerd moet worden als WB-combinatie en in de WB-rapportage voor Basisnet niet. Met de query die door ProRail wordt gebruikt om WB-combinaties in een wagenlijst te signaleren, is dit onderscheid in definities niet te maken. Theoretisch zou dit ook kunnen betekenen dat je in Basisnet een traject hebt waar geen C3 stroom heeft plaatsgevonden, maar er volgens het convenant wel WB-combinaties zijn geweest.

Zijn jullie het eens met punt a?
Wat wordt het besluit over GEVI 323?

groet,

[redacted]

Vervoer en Dienstregeling

Inktpot
06

Van: :n (DVS) [mailto: @rws.nl]
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 17:24
Aan:
CC: DGMI; \ - DGMI; ;
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste ,

In de "oude" 1999 stofcategorïe indeling is voor C3 opgenomen dat de GEVI-nummers 33, 336 (exclusief acrylnitril), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen.

In de tekst boven de tabel waarin deze GEVI codes zijn opgesomd staat het volgende "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan. Bij de belangrijkste vervoerder in Nederland, NS-Cargo, is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers, de niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Ik lees dit als volgt: wellicht zijn er meer GEVI codes die tot een bepaalde stofcategorïe behoren, maar daar deze GEVI codes nauwelijks vervoerd worden zijn ze niet in de tabel opgenomen.

Wat mij niet bekend is, is of deze tekst ten tijden van de oorspronkelijke stofcategorïe indeling methodiek (1992) is opgesteld en of in 1999 al dan niet opnieuw is nagegaan of deze tekst en indeling aangepast moest worden..

Mede vanwege aanpassingen in RBM II (o.a. aanpassen van voorbeeldstoffen in RBM II op basis van bijv. het rapport Inventarisatie toepassingsmogelijkheden RBM II voor "Basisnet"), maar ook vanwege internationale ontwikkelingen (wijzigingen in de UN lijst en dus ook ADR/ADNR/RID lijsten, REACH / GHS, e.d.) hebben we bij RWS vorig jaar een nieuwe update van de stofcategorïe indeling laten uitvoeren.

In de 2011 methodiek is voor stofcategorïe C3 opgenomen dat de GEVI nummers 33, 333, 336 (exclusief acrylnitril UN 1093), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen

De tekst boven de indelingstabel in dit geval luidt "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan en van emplacementen. Bij de belangrijkste vervoerders in Nederland is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers. De niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Oftewel: Bij methodiek I worden nog steeds alleen de GEVI codes opgenomen van stoffen die werkelijk over het spoor vervoerd worden. (Hetgeen in mijn ogen niet correct is, want in de risicoanalyse zouden alle stoffen die aan het risico kunnen bijdragen in de modellering moeten zijn meegenomen. Ontstaat er dan ineens een nieuwe vervoersstroom dan wordt het risico nog steeds correct berekend en niet onderschat omdat toevallig in het verleden de betreffende stof(groep) niet of nauwelijks werd vervoerd)

Bij deze studie heeft de opdrachtnemer op basis van door ProRail aangeleverde vervoersgegevens van een aantal baanvakken gekeken naar de in de praktijk vervoerde stoffen.

Even tussendoor: In 1992 is voor spoor een van weg en water afwijkende stofcategorïe indeling uitgewerkt, welke tot nu toe gehandhaafd is gebleven. Reden hiervoor was dat men bij weg en water UN-GEVI combinaties van passerende transportmiddelen registreerde; bij spoor had men echter alleen de beschikking over GEVI codes. Voor weg en water vindt per UN-GEVI combinatie op basis van de stoffeigenschappen van de stof(groep) de indeling plaats conform indelingsmethodiek II. Alleen voor spoor is allen op basis van GEVI codes de indelingsmethodiek I uitgewerkt, waarbij dus minder onderscheid gemaakt kon worden – resulterend in minder subklassen, de nummers achter de A, B, C van indeling I en LF, GF, enz van indeling II – binnen de stofklasse voor brandbare vloeistof, brandbaar gas, enz. Wanneer je de stoffenlijst (UN lijst) uit de stofcategorïe indeling zo rangschikt dat je de UN-GEVI combinaties / stofcategorïeën die in een risicoanalyse meegenomen worden van indelingsmethodiek I en II onderling vergelijkt valt op dat:

- bij indelingsmethodiek I véél minder stoffen (UN nummers) in de risicoanalyse meegenomen worden (hetgeen zou kunnen komen omdat die stoffen niet (vaak) vervoerd worden over het spoor)
- sommige UN nummers wel in methodiek I en niet in methodiek II en andersom in de risicoanalyse meegenomen worden
- stoffen met dezelfde stofcategorïe in methodiek I in methodiek II soms in hele andere stofcategorïeën ingedeeld worden (bijv. D4 – zeer toxische vloeistoffen - wordt in methodiek II o.a. ingedeeld als NR, LNR, LF1, LF1/LT2, LF2, LF2/LT1, enz.)

Mede vanwege deze bevindingen én het feit dat tegenwoordig ook de UN-nummers bekend zijn van de vervoerde stoffen op het spoor wordt in de 2011 update aanbevolen om te onderzoeken of het niet beter is om ook voor spoor over te gaan naar methodiek II (maar daar zal dan wel eerst een consequentieonderzoek – inclusief effecten op Basisnet – voor moeten worden uitgevoerd)

De vernieuwde stofcategorie indeling (2011) is in HART opgenomen, hetgeen verklaart waarom de GEVI-code 333 daar is opgenomen. (Er loopt overigens nog een discussie met het ministerie I&M over het gebruik van de 2011 versie van de stofcategorie indeling in HART, dus wellicht wijzigt dit nog wanneer HART voor Basisnetbeleid wordt aangepast binnenkort)

Daar ik niet betrokken ben geweest bij Basisnet Spoor en/of het warme BLEVE convenant heb ik geen idee waarom de coderingen 333 en 323 daar zijn opgenomen (en of er nog andere coderingen in zijn genoemd). Maar mogelijk is dat men in die uitwerking niet / minder gekeken heeft naar het werkelijke vervoer van de GEVI codes en alle GEVI coderingen heeft opgenomen die tot C3 (zeer brandbare vloeistoffen) zouden moeten behoren? (Geen idee of er al dan niet stoffen met GEVI code 323 over het spoor vervoerd worden)

Ik hoop dat ik je met dit antwoord verder geholpen heb. Mocht je nog vragen hebben n.a.v. deze mail dan hoor ik het wel.

Met vriendelijke groet,

Senior adviseur Veiligheid

.....
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
Schoemakerstraat 97 | 2628 VK Delft | Kamer S B 1.22 | Postbus 5044 | 2600 GA Delft

.....
T 088
F 088
M 06
manon.kruiskamp@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

.....
Werkdagen maandag t/m donderdag

Van: DGMI [<mailto:DGMI@minienm.nl>]
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 10:44
Aan: (DVS)
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Kan jij deze vraag van ProRail beantwoorden?

Groeten,

Van: DGMI@prorail.nl [<mailto:DGMI@prorail.nl>]
Verzonden: maandag 29 oktober 2012 17:07
Aan: DGMI - DGMI
CC: DGMI; DGMI@prorail.nl; DGMI@prorail.nl
Onderwerp: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste

In het kader van de Warme Bleve query/rapportage liepen we tegen het volgende aan voor de stofcategorie C3:

- In het WB-convenant worden in artikel 1L de daartoe behorende GEVI-codes genoemd, waaronder 323 en 333 (dus beide zonder de X).
- In het HART wordt op blz 50 de tot C3 behorende GEVI-codes genoemd, 323 staat er niet bij, 333 wordt met de schrijfwijze 33* (waarbij * een jokerteken is) wel genoemd
- In de rapportages van ProRail waren beide GEVI-codes tot nu toe categorie-loos, dus vielen niet onder C3. Alle andere GEVI-codes voor C3 genoemd in het WB-convenant en in het HART, zijn wel in de C3-rapportage meegenomen.

Zouden jullie kunnen aangeven, wat de juiste GEVI-codes zijn, behorende tot C3? Wellicht dat er iets is aangepast of dat er sprake is van een typefout.

In heb deze mail ook naar [Erik](#) gestuurd, omdat ik van [Sjoerd](#) begreep dat hij bezig is met een eventuele actualisatie van stofcategorie-indelingen.

Met vriendelijke groet,

,

ProRail - Verkeer en Dienstregeling

Inktpot
06-

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages. .

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages. .

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages. .

- DGMI

Van: - DGMI
Verzonden: donderdag 1 november 2012 15:09
Aan: - DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Ok,

Van: - DGMI
Verzonden: donderdag 1 november 2012 15:04
Aan: - DGMI
CC: - DGMI
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Zie onderstaand bericht. Ik wil dit graag bespreken op het werkoverleg, hoe we hiermee verder gaan. Kun jij dit punt agenderen?

Van: @prorail.nl [mailto: :@prorail.nl]
Verzonden: donderdag 1 november 2012 13:43
Aan: DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Het klopt dat 323 niet wordt gemonitord omdat deze niet tot C3 behoort. Voor het convenant zou hij dan apart moeten worden gemonitord maar dat heeft enorme impact op de opzet van diverse query's en kubussen die we nu gebruiken. Het is namelijk zo dat de vervoerders hun gevaarlijke stoffen op de wagenlijst aangeven in GEVI-UN codes. En deze GEVI-UN worden vervolgens automatisch toegekend via een conversietabel aan de juiste stofcat (zoals C3). De stofcategorie is dus de basiseenheid voor de query's en kubussen waarop alle externe veiligheid rapportages zijn gebaseerd (transportstromen /warme bleve's). Het is relatief eenvoudig om een nieuwe GEVI-code standaard toe te voegen aan een stofcategorie (mutatie in de conversietabel), maar dan geldt deze definitie wel voor alle rapportages die daar vervolgens op gebaseerd zijn.

Dus als 323 ook in het kader van Basisnet wordt toegekend aan C3, is er geen probleem. Daarnaast denk ik dat het zeer verstandig is om één definitie voor warme bleve te hanteren. Voor de milieuvergunningen voor emplacementen zijn warme bleve scenario's ook relevant (ook tussen verschillende treinen), ook daarvoor wordt de Basisnet-definitie van C3 gebruikt. Het zal erg verwarrend worden en miscommunicatie geven in gesprekken en bij rapportages als steeds moet worden uitgelegd welke C3 / warme bleve definitie geldt.

groet,

Van: DGMI [mailto: @minienm.nl]
Verzonden: donderdag 1 november 2012 12:51
Aan: F
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Klopt, maar het ging om de combinatie en het vlampunt. Een dubbele 3 is altijd vlampunt lager dan 23 graden celsius (dus zeer brandbaar). De combinatie 323 is gekomen vanwege overwegingen dat er brandbaar gas kan ontstaan als de stof in contact komt met water. Ik weet dat er stoffen zijn die in contact met lucht (luchtvochtigheid) al kunnen reageren, waarbij de reactie zo warm verloopt dat deze vanzelf ontbrandt. Ik ken zulke vervoerstromen in het wegvervoer in speciale containers. Ik weet alleen niet of deze stoffen in het spoorvervoer zitten.

Vraag van mij is deze. Ik begrijp dat 323 niet in C3 zit. Betekent dat automatisch dat deze stof niet gemonitord wordt? Een als dat zo is moet deze dan apart worden gemonitord voor het convenant? En wat is het probleem daarvan?

Groet,

Van: @prorail.nl [mailto: @prorail.nl]
Verzonden: donderdag 1 november 2012 12:29
Aan: - DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Hoi ,

Ik weet het ook niet goed, misschien dat het hem zit in het verschil tussen 'zeer brandbare vloeistoffen' en 'brandbare vloeistoffen'. In onderstaande link zie je dat 'X323' gevaarlijker reageert dan '323', misschien heeft dat er mee te maken. Bovendien zijn er nog veel meer GEVI's die bestaan uit brandbare vloeistoffen, die niet in het convenant of in Basisnet zijn genoemd (alles beginnend met een 3, zoals 362, X362, etc).

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Gevaarsidentificatienummer>

groet,

Van: - DGMI [mailto: @minienm.nl]
Verzonden: donderdag 1 november 2012 11:13
Aan: -
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Hoi ,

Ter verklaring het volgende antwoord op de GEVI 323 kwestie. Ik boor ook even wat andere bronnen aan en kom er op terug, maar hier alvast zoals het is gegaan. Op de andere (monitoring WBV) kom ik apart terug.

In het convenant zijn we (uiteraard) uit gegaan van brandbare vloeistoffen waarbij ook GEVI 323 past. Bij het convenant zijn we namelijk uit gegaan van de combinatie brandbare vloeistof (al dan niet met bijkomende gevaren) en brandbare gassen (al dan niet met bijkomende gevaren). Bij de brandbare vloeistoffen speelt hierom ook de combinatie GEVI 323 dus een rol.

Ik begrijp uit onderstaand bericht dat GEVI 323 kennelijk niet meedoet met C3. Waarom niet is mij niet duidelijk.

Van: @prorail.nl [mailto: @prorail.nl]
Verzonden: woensdag 31 oktober 2012 11:17
Aan: - DGMI; - DGMI
CC: - DGMI; @prorail.nl; @prorail.nl; (DVS)
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste ,

Ik heb net aanvullend telefonisch contact gehad met n.a.v. onderstaand reactie. Mijn conclusie t.a.v de GEVI-indeling voor C3 is:

- a) Sinds de vernieuwde stofcat indeling (2011), zoals opgenomen in HART, behoort GEVI-code 333 ook tot C3. Cfm HART zal ProRail GEVI 333 dan ook meenemen in de rapportages over C3.
- b) Het is niet duidelijk waarom GEVI-code 323 in het WarmeBleve-convenant wordt genoemd, terwijl deze niet behoort tot C3. Hierdoor ontstaat nu de situatie dat GEVI-code 323 volgens het WB-convenant wel gerapporteerd moet worden als WB-combinatie en in de WB-rapportage voor Basisnet niet. Met de query die door ProRail wordt gebruikt om WB-combinaties in een wagenlijst te signaleren, is dit onderscheid in definities niet te maken. Theoretisch zou dit ook kunnen betekenen dat je in Basisnet een traject hebt waar geen C3 stroom heeft plaatsgevonden, maar er volgens het convenant wel WB-combinaties zijn geweest.

Zijn jullie het eens met punt a)?

Wat wordt het besluit over GEVI 323?

groet,

Vervoer en Dienstregeling

Inktpot

06-

Van: (DVS) [mailto:]@rws.nl
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 17:24
Aan:
CC: DGMI; - DGMI;
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste ,

In de "oude" 1999 stofcategorie indeling is voor C3 opgenomen dat de GEVI-nummers 33, 336 (exclusief acrylnitril), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen.

In de tekst boven de tabel waarin deze GEVI codes zijn opgesomd staat het volgende "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan. Bij de belangrijkste vervoerder in Nederland, NS-Cargo, is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers, de niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Ik lees dit als volgt: wellicht zijn er meer GEVI codes die tot een bepaalde stofcategorie behoren, maar daar deze GEVI codes nauwelijks vervoerd worden zijn ze niet in de tabel opgenomen.

Wat mij niet bekend is, is of deze tekst ten tijden van de oorspronkelijke stofcategorie indeling methodiek (1992) is opgesteld en of in 1999 al dan niet opnieuw is nagegaan of deze tekst en indeling aangepast moest worden..

Mede vanwege aanpassingen in RBM II (o.a. aanpassen van voorbeeldstoffen in RBM II op basis van bijv. het rapport Inventarisatie toepassingsmogelijkheden RBM II voor "Basisnet"), maar ook vanwege internationale ontwikkelingen (wijzigingen in de UN lijst en dus ook ADR/ADNR/RID lijsten, REACH / GHS, e.d.) hebben we bij RWS vorig jaar een nieuwe update van de stofcategorie indeling laten uitvoeren.

In de 2011 methodiek is voor stofcategorie C3 opgenomen dat de GEVI nummers 33, 333, 336 (exclusief acrylnitril UN 1093), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen

De tekst boven de indelingstabel in dit geval luidt "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan en van emplacementen. Bij de belangrijkste vervoerders in Nederland is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers. De niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Oftewel: Bij methodiek I worden nog steeds alleen de GEVI codes opgenomen van stoffen die werkelijk over het spoor vervoerd worden. (Hetgeen in mijn ogen niet correct is, want in de risicoanalyse zouden alle stoffen die aan het risico kunnen bijdragen in de modellering moeten zijn

meegenomen. Ontstaat er dan ineens een nieuwe vervoersstroom dan wordt het risico nog steeds correct berekend en niet onderschat omdat toevallig in het verleden de betreffende stof(groep) niet of nauwelijks werd vervoerd)

Bij deze studie heeft de opdrachtnemer op basis van door ProRail aangeleverde vervoersgegevens van een aantal baanvakken gekeken naar de in de praktijk vervoerde stoffen.

Even tussendoor: In 1992 is voor spoor een van weg en water afwijkende stofcategorie indeling uitgewerkt, welke tot nu toe gehandhaafd is gebleven. Reden hiervoor was dat men bij weg en water UN-GEVI combinaties van passerende transportmiddelen registreerde; bij spoor had men echter alleen de beschikking over GEVI codes. Voor weg en water vindt per UN-GEVI combinatie op basis van de stoffeigenschappen van de stof(groep) de indeling plaats conform indelingsmethodiek II. Alleen voor spoor is allen op basis van GEVI codes de indelingsmethodiek I uitgewerkt, waarbij dus minder onderscheid gemaakt kon worden – resulterend in minder subklassen, de nummers achter de A, B, C van indeling I en LF, GF, enz van indeling II – binnen de stofklasse voor brandbare vloeistof, brandbaar gas, enz. Wanneer je de stoffenlijst (UN lijst) uit de stofcategorie indeling zo rangschikt dat je de UN-GEVI combinaties / stofcategorieën die in een risicoanalyse meegenomen worden van indelingsmethodiek I en II onderling vergelijkt valt op dat:

- bij indelingsmethodiek I véél minder stoffen (UN nummers) in de risicoanalyse meegenomen worden (hetgeen zou kunnen komen omdat die stoffen niet (vaak) vervoerd worden over het spoor)
- sommige UN nummers wel in methodiek I en niet in methodiek II en andersom in de risicoanalyse meegenomen worden
- stoffen met dezelfde stofcategorie in methodiek I in methodiek II soms in hele andere stofcategorieën ingedeeld worden (bijv. D4 – zeer toxische vloeistoffen - wordt in methodiek II o.a. ingedeeld als NR, LNR, LF1, LF1/LT2, LF2, LF2/LT1, enz.)

Mede vanwege deze bevindingen én het feit dat tegenwoordig ook de UN-nummers bekend zijn van de vervoerde stoffen op het spoor wordt in de 2011 update aanbevolen om te onderzoeken of het niet beter is om ook voor spoor over te gaan naar methodiek II (maar daar zal dan wel eerst een consequentieonderzoek – inclusief effecten op Basisnet – voor moeten worden uitgevoerd)

De vernieuwde stofcategorie indeling (2011) is in HART opgenomen, hetgeen verklaart waarom de GEVI-code 333 daar is opgenomen. (Er loopt overigens nog een discussie met het ministerie I&M over het gebruik van de 2011 versie van de stofcategorie indeling in HART, dus wellicht wijzigt dit nog wanneer HART voor Basisnetbeleid wordt aangepast binnenkort)

Daar ik niet betrokken ben geweest bij Basisnet Spoor en/of het warme BLEVE convenant heb ik geen idee waarom de coderingen 333 en 323 daar zijn opgenomen (en of er nog andere coderingen in zijn genoemd). Maar mogelijk is dat men in die uitwerking niet / minder gekeken heeft naar het werkelijke vervoer van de GEVI codes en alle GEVI coderingen heeft opgenomen die tot C3 (zeer brandbare vloeistoffen) zouden moeten behoren? (Geen idee of er al dan niet stoffen met GEVI code 323 over het spoor vervoerd worden)

Ik hoop dat ik je met dit antwoord verder geholpen heb. Mocht je nog vragen hebben n.a.v. deze mail dan hoor ik het wel.

Met vriendelijke groet,

Senior adviseur Veiligheid

.....
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
Schoemakerstraat 97 | 2628 VK Delft | Kamer S B 1.22 | Postbus 5044 | 2600 GA Delft

.....
T 088 798 24 48
F 088 798 29 99
M 06 21 64 98 35

.....
[@rws.nl](mailto:.....@rws.nl)
www.rijkswaterstaat.nl

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

.....
Werkdagen maandag t/m donderdag

Van: - DGMI [<mailto:.....@minienm.nl>]

Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 10:44

Aan: (DVS)

Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Kan jij deze vraag van ProRail beantwoorden?

Groeten,

Van: _____@prorail.nl [mailto: _____@prorail.nl]
Verzonden: maandag 29 oktober 2012 17:07
Aan: (_____ - DGMI; _____ - DGMI
CC: \ _____ - DGMI; _____@prorail.nl; _____@prorail.nl
Onderwerp: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste _____ en _____,

In het kader van de Warme Blevé query/rapportage liepen we tegen het volgende aan voor de stofcategorie C3:

- In het WB-convenant worden in artikel 1L de daartoe behorende GEVI-codes genoemd, waaronder 323 en 333 (dus beide zonder de X).
- In het HART wordt op blz 50 de tot C3 behorende GEVI-codes genoemd, 323 staat er niet bij, 333 wordt met de schrijfwijze 33* (waarbij * een jokerteken is) wel genoemd
- In de rapportages van ProRail waren beide GEVI-codes tot nu toe categorie-loos, dus vielen niet onder C3. Alle andere GEVI-codes voor C3 genoemd in het WB-convenant en in het HART, zijn wel in de C3-rapportage meegenomen.

Zouden jullie kunnen aangeven, wat de juiste GEVI-codes zijn, behorende tot C3? Wellicht dat er iets is aangepast of dat er sprake is van een typefout.

In heb deze mail ook naar _____ gestuurd, omdat ik van _____ begreep dat hij bezig is met een eventuele actualisatie van stofcategorie-indelingen.

Met vriendelijke groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot 1

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

- DGMI

Van: @prorail.nl
Verzonden: donderdag 1 november 2012 15:19
Aan: DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Ik heb het even voor dit jaar (2012 tot nu toe) nagezocht. Het gaat in totaal om 1 wagon in Zeeuws Vlaanderen (Sas van Gent <-> Dow Chemicals) die daar in augustus heeft gereden.

groet,

Van: Gri - DGMI [mailto:.....@minienm.nl]
Verzonden: donderdag 1 november 2012 15:06
Aan:
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste ,

Ik zal e.e.a hier intern bespreken en kom er dan op terug. Is bij jullie bekend of deze combinatie wel (en hoeveel is dat dan?) wordt vervoerd?

Van: @prorail.nl [mailto:.....@prorail.nl]
Verzonden: donderdag 1 november 2012 13:43
Aan: DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Het klopt dat 323 niet wordt gemonitord omdat deze niet tot C3 behoort. Voor het convenant zou hij dan apart moeten worden gemonitord maar dat heeft enorme impact op de opzet van diverse query's en kubussen die we nu gebruiken. Het is namelijk zo dat de vervoerders hun gevaarlijke stoffen op de wagenlijst aangeven in GEVI-UN codes. En deze GEVI-UN worden vervolgens automatisch toegekend via een conversietabel aan de juiste stofcat (zoals C3). De stofcategorie is dus de basiseenheid voor de query's en kubussen waarop alle externe veiligheid rapportages zijn gebaseerd (transportstromen /warme bleve's). Het is relatief eenvoudig om een nieuwe GEVI-code standaard toe te voegen aan een stofcategorie (mutatie in de conversietabel), maar dan geldt deze definitie wel voor alle rapportages die daar vervolgens op gebaseerd zijn.

Dus als 323 ook in het kader van Basisnet wordt toegekend aan C3, is er geen probleem. Daarnaast denk ik dat het zeer verstandig is om één definitie voor warme bleve te hanteren. Voor de milieuvergunningen voor emplacementen zijn warme bleve scenario's ook relevant (ook tussen verschillende treinen), ook daarvoor wordt de Basisnet-definitie van C3 gebruikt. Het zal erg verwarrend worden en miscommunicatie geven in gesprekken en bij rapportages als steeds moet worden uitgelegd welke C3 / warme bleve definitie geldt.

groet,

Van: (- DGMI [mailto:.....@minienm.nl]
Verzonden: donderdag 1 november 2012 12:51

Aan: -

Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Klopt, maar het ging om de combinatie en het vlampunt. Een dubbele 3 is altijd vlampunt lager dan 23 graden celsius (dus zeer brandbaar). De combinatie 323 is gekomen vanwege overwegingen dat er brandbaar gas kan ontstaan als de stof in contact komt met water. Ik weet dat er stoffen zijn die in contact met lucht (luchtvochtigheid) al kunnen reageren, waarbij de reactie zo warm verloopt dat deze vanzelf ontbrandt. Ik ken zulke vervoerstromen in het wegvervoer in speciale containers. Ik weet alleen niet of deze stoffen in het spoorvervoer zitten.

Vraag van mij is deze. Ik begrijp dat 323 niet in C3 zit. Betekent dat automatisch dat deze stof niet gemonitord wordt? Een als dat zo is moet deze dan apart worden gemonitord voor het convenant? En wat is het probleem daarvan?

Groet,

Van: @prorail.nl [mailto: @prorail.nl]

Verzonden: donderdag 1 november 2012 12:29

Aan: (- DGMI

Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Hoi ,

Ik weet het ook niet goed, misschien dat het hem zit in het verschil tussen 'zeer brandbare vloeistoffen' en 'brandbare vloeistoffen'. In onderstaande link zie je dat 'X323' gevaarlijker reageert dan '323', misschien heeft dat er mee te maken. Bovendien zijn er nog veel meer GEVI's die bestaan uit brandbare vloeistoffen, die niet in het convenant of in Basisnet zijn genoemd (alles beginnend met een 3, zoals 362, X362, etc).

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Gevaarsidentificatienummer>

groet,

Van: DGMI [mailto: @minienm.nl]

Verzonden: donderdag 1 november 2012 11:13

Aan:

Onderwerp: RE: vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Hoi ,

Ter verklaring het volgende antwoord op de GEVI 323 kwestie. Ik boor ook even wat andere bronnen aan en kom er op terug, maar hier alvast zoals het is gegaan. Op de andere (monitoring WBV) kom ik apart terug.

In het convenant zijn we (uiteraard) uit gegaan van brandbare vloeistoffen waarbij ook GEVI 323 past. Bij het convenant zijn we namelijk uit gegaan van de combinatie brandbare vloeistof (al dan niet met bijkomende gevaren) en brandbare gassen (al dan niet met bijkomende gevaren). Bij de brandbare vloeistoffen speelt hierom ook de combinatie GEVI 323 dus een rol.

Ik begrijp uit onderstaand bericht dat GEVI 323 kennelijk niet meedoet met C3. Waarom niet is mij niet duidelijk.

Van: [redacted] <[redacted]@prorail.nl>
Verzonden: woensdag 31 oktober 2012 11:12
Aan: [redacted] - DGMI; [redacted] - DGMI
CC: [redacted] - DGMI; [redacted]@prorail.nl; [redacted]@prorail.nl; [redacted] (DVS)
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste

Ik heb net aanvullend telefonisch contact gehad met [redacted] a.v. onderstaand reactie. Mijn conclusie t.a.v de GEVI-indeling voor C3 is:

- a) Sinds de vernieuwde stofcat indeling (2011), zoals opgenomen in HART, behoort GEVI-code 333 ook tot C3. Cfm HART zal ProRail GEVI 333 dan ook meenemen in de rapportages over C3.
- b) Het is niet duidelijk waarom GEVI-code 323 in het WarmeBleve-convenant wordt genoemd, terwijl deze niet behoort tot C3. Hierdoor ontstaat nu de situatie dat GEVI-code 323 volgens het WB-convenant wel gerapporteerd moet worden als WB-combinatie en in de WB-rapportage voor Basisnet niet. Met de query die door ProRail wordt gebruikt om WB-combinaties in een wagenlijst te signaleren, is dit onderscheid in definities niet te maken. Theoretisch zou dit ook kunnen betekenen dat je in Basisnet een traject hebt waar geen C3 stroom heeft plaatsgevonden, maar er volgens het convenant wel WB-combinaties zijn geweest.

Zijn jullie het eens met punt a?
Wat wordt het besluit over GEVI 323?

groet,

Vervoer en Dienstregeling

[redacted]
Inktpot

Van: [redacted] (DVS) <[redacted]@rws.nl>
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 17:24
Aan: [redacted]
CC: [redacted] - DGMI; [redacted] - DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste

In de "oude" 1999 stofcategorie indeling is voor C3 opgenomen dat de GEVI-nummers 33, 336 (exclusief acrylnitril), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen.

In de tekst boven de tabel waarin deze GEVI codes zijn opgesomd staat het volgende "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen ove. de vrije baan. Bij de belangrijkste vervoerder in Nederland, NS-Cargo, is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers, de niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Ik lees dit als volgt: wellicht zijn er meer GEVI codes die tot een bepaalde stofcategorie behoren, maar daar deze GEVI codes nauwelijks vervoerd worden zijn ze niet in de tabel opgenomen.

Wat mij niet bekend is, is of deze tekst ten tijden van de oorspronkelijke stofcategorie indeling methodiek (1992) is opgesteld en of in 1999 al dan niet opnieuw is nagegaan of deze tekst en indeling aangepast moest worden..

Mede vanwege aanpassingen in RBM II (o.a. aanpassen van voorbeeldstoffen in RBM II op basis van bijv. het rapport Inventarisatie toepassingsmogelijkheden RBM II voor "Basisnet"), maar ook vanwege internationale ontwikkelingen (wijzigingen in de UN lijst en dus ook ADR/ADNR/RID lijsten, REACH / GHS, e.d.) hebben we bij RWS vorig jaar een nieuwe update van de stofcategorie indeling laten uitvoeren.

In de 2011 methodiek is voor stofcategorie C3 opgenomen dat de GEVI nummers 33, 333, 336 (exclusief acrylnitril UN 1093), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen

De tekst boven de indelingstabel in dit geval luidt "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan en van emplacementen. Bij de belangrijkste vervoerders in Nederland is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers. De niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Oftewel: Bij methodiek I worden nog steeds alleen de GEVI codes opgenomen van stoffen die werkelijk over het spoor vervoerd worden. (Hetgeen in mijn ogen niet correct is, want in de risicoanalyse zouden alle stoffen die aan het risico kunnen bijdragen in de modellering moeten zijn meegenomen. Ontstaat er dan ineens een nieuwe vervoersstroom dan wordt het risico nog steeds correct berekend en niet onderschat omdat toevallig in het verleden de betreffende stof(groep) niet of nauwelijks werd vervoerd) Bij deze studie heeft de opdrachtgever op basis van door ProRail aangeleverde vervoersgegevens van een aantal baanvakken gekeken naar de in de praktijk vervoerde stoffen.

Even tussendoor: In 1992 is voor spoor een van weg en water afwijkende stofcategorie indeling uitgewerkt, welke tot nu toe gehandhaafd is gebleven. Reden hiervoor was dat men bij weg en water UN-GEVI combinaties van passerende transportmiddelen registreerde; bij spoor had men echter alleen de beschikking over GEVI codes. Voor weg en water vindt per UN-GEVI combinatie op basis van de stoffeigenschappen van de stof(groep) de indeling plaats conform indelingsmethodiek II. Alleen voor spoor is allen op basis van GEVI codes de indelingsmethodiek I uitgewerkt, waarbij dus minder onderscheid gemaakt kon worden – resulterend in minder subklassen, de nummers achter de A, B, C van indeling I en LF, GF, enz van indeling II – binnen de stofklasse voor brandbare vloeistof, brandbaar gas, enz. Wanneer je de stoffenlijst (UN lijst) uit de stofcategorie indeling zo rangschikt dat je de UN-GEVI combinaties / stofcategorieën die in een risicoanalyse meegenomen worden van indelingsmethodiek I en II onderling vergelijkt valt op dat:

- bij indelingsmethodiek I véél minder stoffen (UN nummers) in de risicoanalyse meegenomen worden (hetgeen zou kunnen komen omdat die stoffen niet (vaak) vervoerd worden over het spoor)
- sommige UN nummers wel in methodiek I en niet in methodiek II en andersom in de risicoanalyse meegenomen worden
- stoffen met dezelfde stofcategorie in methodiek I in methodiek II soms in hele andere stofcategorieën ingedeeld worden (bijv. D4 – zeer toxische vloeistoffen - wordt in methodiek II o.a. ingedeeld als NR, LNR, LF1, LF1/LT2, LF2, LF2/LT1, enz.)

Mede vanwege deze bevindingen én het feit dat tegenwoordig ook de UN-nummers bekend zijn van de vervoerde stoffen op het spoor wordt in de 2011 update aanbevolen om te onderzoeken of het niet beter is om ook voor spoor over te gaan naar methodiek II (maar daar zal dan wel eerst een consequentieonderzoek – inclusief effecten op Basisnet – voor moeten worden uitgevoerd)

De vernieuwde stofcategorie indeling (2011) is in HART opgenomen, hetgeen verklaart waarom de GEVI-code 333 daar is opgenomen. (Er loopt overigens nog een discussie met het ministerie I&M over het gebruik van de 2011 versie van de stofcategorie indeling in HART, dus wellicht wijzigt dit nog wanneer HART voor Basisnetbeleid wordt aangepast binnenkort)

Daar ik niet betrokken ben geweest bij Basisnet Spoor en/of het warme BLEVE convenant heb ik geen idee waarom de coderingen 333 en 323 daar zijn opgenomen (en of er nog andere coderingen in zijn genoemd). Maar mogelijk is dat men in die uitwerking niet / minder gekeken heeft naar het werkelijke vervoer van de GEVI codes en alle GEVI coderingen heeft opgenomen die tot C3 (zeer brandbare vloeistoffen) zouden moeten behoren? (Geen idee of er al dan niet stoffen met GEVI code 323 over het spoor vervoerd worden)

Ik hoop dat ik je met dit antwoord verder geholpen heb. Mocht je nog vragen hebben n.a.v. deze mail dan hoor ik het wel.

Met vriendelijke groet,

Senior adviseur Veiligheid

.....
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
Schoemakerstraat 97 | 2628 VK Delft | Kamer S B 1.22 | Postbus 5044 | 2600 GA Delft

.....
www.rijkswaterstaat.nl

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

.....
Werkdagen maandag t/m donderdag

Van: DGMI <[redacted]@minienm.nl>
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 10:44
Aan: (DVS)
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Kan jij deze vraag van ProRail beantwoorden?

Groeten,

Van: [redacted] <[redacted]@prorail.nl>
Verzonden: maandag 29 oktober 2012 17:07
Aan: DGMI; [redacted] - DGMI
CC: [redacted] - DGMI; [redacted]@prorail.nl; [redacted]@prorail.nl
Onderwerp: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste

In het kader van de Warme Blevé query/rapportage liepen we tegen het volgende aan voor de stofcategorie C3:

- In het WB-convenant worden in artikel 1L de daartoe behorende GEVI-codes genoemd, waaronder 323 en 333 (dus beide zonder de X).
- In het HART wordt op blz 50 de tot C3 behorende GEVI-codes genoemd, 323 staat er niet bij, 333 wordt met de schrijfwijze 33* (waarbij * een jokerteken is) wel genoemd
- In de rapportages van ProRail waren beide GEVI-codes tot nu toe categorie-loos, dus vielen niet onder C3. Alle andere GEVI-codes voor C3 genoemd in het WB-convenant en in het HART, zijn wel in de C3-rapportage meegenomen.

Zouden jullie kunnen aangeven, wat de juiste GEVI-codes zijn, behorende tot C3? Wellicht dat er iets is aangepast of dat er sprake is van een typfout.

In heb deze mail ook naar [redacted] gestuurd, omdat ik van [redacted] begreep dat hij bezig is met een eventuele actualisatie van stofcategorie-indelingen.

Met vriendelijke groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here you can read the full e-mail disclaimer.](#)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages .

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages .

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages .

- DGMI

Van: @prorail.nl
Verzonden: maandag 5 november 2012 12:00
Aan: - DGMI
CC: DGMI; @prorail.nl
Onderwerp: RE: Monitoring i.h.k.v. WB-convenant

Mijn reactie in blauw op je opmerkingen.

groet,

Van: DGMI [mailto: @minienm.nl]
Verzonden: donderdag 1 november 2012 12:32
Aan:
CC: - DGMI
Onderwerp: RE: Monitoring i.h.k.v. WB-convenant

Beste

Zie ook onderstaande opmerkingen, verwerkt in jouw bericht.

Van: @prorail.nl [mailto: @prorail.nl]
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 11:46
Aan: - DGMI
CC: @prorail.nl
Onderwerp: Monitoring i.h.k.v. WB-convenant

Beste

Nog even een paar punten/vragen:

1. Voorstel voor procedure:

- ProRail maakt een standaard formulier (met in iedere geval de gegevens van bijlage behorende bij art 8.3) waarmee de vervoerders een warme-bleve vanwege overmacht kunnen melden (artikel 6.3). ProRail maakt hiervoor een speciaal emailadres aan, waar naartoe de meldingen gestuurd kunnen worden. Goed initiatief. Ik stel voor dat we wel meekijken bij de opzet.
Het concept standaard formulier sturen we eerst naar jou voor eventuele opmerkingen/aanvullingen.
- Als ProRail in de monitoring van de wagenlijsten een warme bleve tegenkomt die nog niet door de vervoerder gemeld is, stuurt ProRail het deels voorgevulde standaard formulier naar de betreffende vervoerder, om de aanvullende gegevens in te vullen (cfm bijlage bij art 8.3). Is dat wel een goeie? Zo nodig je bedrijven wel uit om aan te geven dat het gaat om een overmacht-situatie, terwijl daar geen sprake van is. In mijn ogen moet dit een ander formulier zijn, toch? Iets in de zin van dat er is geconstateerd dat en wat de verklaring is van de vervoerder? Dit punt nemen we mee, de in te vullen zijn grotendeels identiek, maar we zullen de titel van het formulier onderscheidend maken (bijv 'Melding overmacht' versus 'Constatering ProRail').
ProRail heeft de intentie om steeds per maand de wagenlijsten te 'checken' op warme bleve's in de wagenlijsten, en de eventuele vervoerders dan zsm op de hoogte te stellen. Prima!
- Jaarlijkse sturen we de rapportage naar het Ministerie cfm de afspraken in het convenant Zoals afgesproken.
- Op de invulformulieren zal duidelijk staan of het een melding van de vervoerder betreft of een constatering van ProRail. Als de vervoerder een overmachtsreden aangeeft, zal ProRail daar een feitelijke beschouwing bijgeven. Bijv als de vervoerder aangeeft dat er is omgereden vanwege een stremming, geeft ProRail aan of, waar en wanneer de stremming heeft opgetreden. Maak een opzet en laat zien wat je maakt en betrek ons vooral daarbij en

stem af!
Akkoord

2. Vragen

- In art 3-5 staan redenen aangegeven waarbij er toch warme-bleve treinen door Nederland mogen rijden (bijv afkomstig van het buitenland). Klopt het dat deze treinen door de vervoerder niet hoeven te worden gemeld aan ProRail (in art 6.1 en 6.3 staat dat de vervoerder alleen moet melden als hij afwijkt van de verplichtingen in art 3-5)? In mijn optiek is artikel 5 lid 2 daar wel helder over. In principe wel, maar niet indien..... Dat moet de vervoerder dan wel aangeven.

Ik lees in artikel 5.2 niet dat dit gemeld moet worden aan ProRail, wel dat de vervoerder de verplichting heeft dit te melden aan de ontvanger. En zolang de vervoerder zich houdt aan de verplichting om dit aan de ontvanger te melden, dan is artikel 6.1 niet van toepassing, want dat geldt alleen als niet voldaan kan worden aan de verplichtingen van artikel 5. Of lees ik het nu verkeerd?

Voor ProRail maakt dit niet heel veel verschil uit, want we zoeken naar alle warme bleve-combinaties in de wagenlijsten en vragen dan de vervoerder om de gegevens aan te vullen en een reden aan te geven. Is het alleen voor de vervoerders nu wel duidelijk in welke situaties ze uit zichzelf naar ProRail moeten melden?

- Hoe gaan we de vervoerders benaderen voor de uitleg van de voorgestelde procedure bij punt 1. De ondertekenaars van het convenant zullen hier in de praktijk niet direct mee bezig zijn, wij hebben van de meeste vervoerders wel contactpersonen op uitvoerend niveau maar weten niet zeker of dat ook degenen zijn die de warme bleve meldingen gaan doen.

Pragmatisch voorstel met behoud van juiste rolverdeling (I&M <-> ProRail):

- o Van alle vervoerders die het convenant hebben ondertekend hebben, stuur ik jou een overzicht van onze contactpersonen op uitvoerend niveau (voorzover we die hebben).
- o Jij vraagt aan de formele ondertekenaars van het convenant of de ons bekende contactpersoon ook degene is die de bleve-meldingen gaat verzorgen.
- o Zodra de lijst door iedere vervoerder is bevestigd of aangepast, sturen wij het standaardformulier op en geven het speciale e-mailadres aan hen door.

Dat kan. Het is ook een mogelijkheid dat ik een mail doe uitgaan en aan iedereen de juiste gegevens vraag. Deze stel ik jullie ter beschikking. Als je denkt dat je redelijk compleet bent dan is jouw voorstel goed, maar zo niet is mijne beter denk ik?

Onderaan deze mail alvast het overzicht van de contactpersonen die we nu al hebben. Misschien handig om dit direct al mee te sturen naar de vervoerders, dat scheelt hen wellicht weer uitzoekwerk om een contactpersoon te vinden. Stuur jij de vraag zsm op, zodat we de betreffende contactpersonen binnenkort op de hoogte kunnen brengen van de werkwijze (na afstemming met jou van bovengenoemde punten)?

Contactpersonen:

CRB:

crb@crossrail.be

CTB:

ctb@captrain.be

ctb@captrain.be

DBS:

dbs@dbshenker.com

ERS:

ers@ersrail.com

ers@ersrail.com

HTR:

htr@husatransportation.com

RRF:

rrf@Railfeeding.com

groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot :
06-3

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



externe veiligheid, risicoanalyse
risico[beleid+informatie+voorlichting]

AVIV BV
Langestraat 11
7511 HA Enschede

Notitie

Status : ter informatie op uw verzoek
Project : P122271
Opsteller:
Datum : 31-10-2012

Vraag

Datum: 31-10-2012
Vragensteller: Ministerie I&M, per email in kader van
monitoring\monitoring WB-KB verhouding
Behelst: Indeling stoffen met GEVI codes *323 en *333 in categorie C3: ja of nee?
De oorspronkelijke vraag komt van van Prorail (email d.d.
29-10-2012).

- In WB-convenant worden GEVI 323 en 333 genoemd in C3
- In HART wordt 33* en X33* genoemd (dus ook 333 en X333), wordt X323 vermeld, maar niet 323
- Tot nu toe 333 en 323 niet in C3 verwerkt.
- Hoe zit het nu?

Antwoord

GEVI X333, 333 en X323 zijn toegekend aan C3 en dienen als zodanig verwerkt te worden. GEVI 323 is niet toegekend aan een categorie en dient niet verwerkt te worden. Dit is conform HART 2011. De bijdrage van deze GEVI-codes in de stofcategorie C3 is overigens gering.

Onderbouwing

Wat betekenen de GEVI-codes?

De omschrijving van de GEVI-codes is al genoemd in het S3b rapport van 1999. Daarin is opgenomen de volgende tabel.

GEVI	Omschrijving
323	brandbare vloeistof, die met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen
X323	brandbare vloeistof, die op gevaarlijke wijze met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen
333	pyrofore vloeistof
X333	pyrofore vloeistof, die op gevaarlijke wijze met water reageert

Hoe is de historie?

In de volgende tabel is weergegeven hoe de genoemde GEVI codes zijn behandeld. De toekenning van de stoffen aan de categorie C3 varieert in de tijd..

Publicatie	GEVI genoemd in categorie C3?			
	X323	323	X333	333
S3b 1999	ja	nee	ja	nee
Rekenprotocol spoor 2006	nee	nee	ja	ja
HART 2011	ja	nee	ja	ja

Samengevat:

X323 in 1999 wel toegekend, in 2006 niet en in 2011 wel

323 in geen der publicaties toegekend aan C3

X333 sinds 1999 consequent toegekend aan C3

333 alleen in 1999 niet toegekend aan de categorie C3, wel in 2006 en 2011

Welke stoffen gaat het over?

De GEVI codes 333 en X333 omvatten:

UN	GEVI	Naam	Klasse ¹⁾	Verpak- kingsgroep
1380	333	PENTABORANE	4.2	I
2845	333	PYROPHORIC LIQUID, ORGANIC, N.O.S.	4.2	I
2870	X333	ALUMINIUM BOROHYDRIDE IN DEVICES	4.2	I
2870	X333	ALUMINIUM BOROHYDRIDE	4.2	I
3194	333	PYROPHORIC LIQUID, INORGANIC, N.O.S.	4.2	I
3254	333	TRIBUTYLPHOSPHANE	4.2	I
3392	333	ORGANOMETALLIC SUBSTANCE, LIQUID, PYROPHORIC	4.2	I
3394	X333	ORGANOMETALLIC SUBSTANCE, LIQUID, PYROPHORIC, WATER-REACTIVE	4.2	I

¹⁾ Alle stoffen vallen in klasse 4.2, verpakingsgroep I, zelfontbrandende materialen. Alle stoffen horen in C3 thuis (indeling update 2010), behalve UN 2870 wanneer deze stof alleen aanwezig is in voorwerpen.

De GEVI codes 323 en X323 omvatten:

UN	GEVI	Naam	Klasse ²⁾	Verpak- kingsgroep
1389	X323	ALKALI METAL AMALGAM, LIQUID	4.3	I
1391	X323	ALKALI METAL DISPERSION or ALKALINE EARTH METAL DISPERSION	4.3	I
1392	X323	ALKALINE EARTH METAL AMALGAM, LIQUID	4.3	I
1411	X323	LITHIUM ALUMINIUM HYDRIDE, ETHEREAL	4.3	I
1420	X323	POTASSIUM METAL ALLOYS, LIQUID	4.3	I
1421	X323	ALKALI METAL ALLOY, LIQUID, N.O.S.	4.3	I
1422	X323	POTASSIUM SODIUM ALLOYS, LIQUID	4.3	I
1928	X323	METHYL MAGNESIUM BROMIDE IN ETHYL ETHER	4.3	I
3148	323	WATER-REACTIVE LIQUID, N.O.S.	4.3	II
3148	323	WATER-REACTIVE LIQUID, N.O.S.	4.3	III
3148	X323	WATER-REACTIVE LIQUID, N.O.S.	4.3	I
3398	X323	ORGANOMETALLIC SUBSTANCE, LIQUID, WATER-REACTIVE	4.3	I
3398	323	ORGANOMETALLIC SUBSTANCE, LIQUID, WATER-REACTIVE	4.3	II
3398	323	ORGANOMETALLIC SUBSTANCE, LIQUID, WATER-REACTIVE	4.3	III
3399	323	ORGANOMETALLIC SUBSTANCE, LIQUID, WATER-REACTIVE, FLAMMABLE	4.3	III
3399	X323	ORGANOMETALLIC SUBSTANCE, LIQUID, WATER-REACTIVE, FLAMMABLE	4.3	I
3399	323	ORGANOMETALLIC SUBSTANCE, LIQUID, WATER-REACTIVE, FLAMMABLE	4.3	II

- ²⁾ Alle stoffen vallen in klasse 4.3, stoffen die in contact met water brandbare gassen ontwikkelen. Alleen de stoffen in verpakingsgroep I zijn ingedeeld in C3 (indeling update 2010) Dat zijn de stoffen met een X in de GEVI-code (kenmerk van de heftigheid van de reactie). Zij reageren heftig bij kamertemperatuur onder generatie van een gas dat spontaan kan ontbranden. De stoffen in verpakingsgroepen 2 en 3 reageren bij kamertemperatuur gemakkelijk tot langzaam met een veel kleiner debiet aan brandbaar gas.

Wat is het aandeel van deze stoffen?

De stoffen in de stofcategorie GEVI 323, X323, 333 en X333 zijn stoffen die sporadisch voorkomen. In S3b 1999 is genoemd dat X333 0.6% van het vervoer in C3 uitmaakt. De overige drie GEVI-codes worden niet genoemd.

Van: DGMI
Verzonden: maandag 5 november 2012 15:24
Aan: DGMI
CC: DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Dag

Mij lijkt optie 2 ook voor de hand liggen. Het vervoer komt weinig voor en de "misrekening" om 323 te beschouwen als C3 geeft om die reden al een zeer beperkt.

Het betreft een vloeistof die een brandbaar gas ontwikkelt. Gedraagt zich in eerste instantie als een vloeistof als het vrijkomt maar zal snel in gasfase overgaan vanwege de waterdamp in de lucht; lastige is wel dat het fenomeen vertraagde gaswolkontsteking grotere effecten met zich kan brengen als ware het C3 (benzine, etc). Lastige is ook dat het brandje blussen met water het effect van de brand zal vergroten (en ja, wat doet een brandweer anders dan blussen).

Gr.

Van: DGMI
Verzonden: maandag 5 november 2012 13:46
Aan: DGMI; - DGMI
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Ik heb ook AVIV gevraagd om even te kijken naar het door ProRail aangekaarte vraagstuk dat stof GEVI 323 volgens HART (en dus volgens Basisnet) niet tot C3 behoort en volgens het WBV-convenant wel. ProRail vraagt ons daar één lijn in te trekken, omdat ze bij het draaien van een query op hun databestand GEVI 323 maar op één manier kunnen meenemen: hetzij als C3-stof, hetzij niet als C3-stof.

Bijgaand de notitie van AVIV waarin wordt uitgelegd hoe de afgelopen jaren met de verschillende GEVI-codes is omgegaan. Daaruit concludeer ik dat het om een in hoge mate theoretische discussie gaat, omdat GEVI 323 niet of nauwelijks wordt vervoerd (dat is volgens ook de reden dat het niet is opgenomen onder C3; daar zijn alleen stoffen opgenomen die ook werkelijk vervoerd worden). Wat we ook kiezen, voor de risico's maakt het kennelijk niet uit. Maar we moeten wel een keuze maken.

Opties:

- 1) HART/Basisnet volgen: GEVI 323 buiten C3 houden; dat betekent dat we stilzwijgend het WBV-convenant aanpassen; als er ooit GEVI 323 in een ketelwagen of container wordt vervoerd direct voor of na een ketelwagen/container met A, dan zal deze door ProRail niet als bleve-combinatie worden herkend;
- 2) WBV-convenant volgen; dat zou betekenen dat we in definitieve versie van HART GEVI 323 toevoegen aan C3.

Optie 2 lijkt mij het meest zuiver.

Graag jullie reactie.

Van: @aviv.nl
Verzonden: donderdag 1 november 2012 11:24
Aan: - DGMI
CC:
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Ik heb gevraagd hier naar te kijken. Zijn bevindingen zijn opgenomen in de bijgevoegde notitie.

Met vriendelijke groet,

Van: DGMI <[mailto:DGMI@minienm.nl]>
Verzonden: Wednesday, 31 October 2012 11:18 AM
Aan:
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Zij bijgaande mailwisseling. Graag ook jouw opvattingen hierover?

Groeten,

Van: prorail.nl <[mailto:prorail.nl]>
Verzonden: woensdag 31 oktober 2012 11:12
Aan: DGMI; DGMI
CC: DGMI; [mailto:prorail.nl]; [mailto:prorail.nl];
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste!

Ik heb net aanvullend telefonisch contact gehad met [naam] n.a.v. onderstaand reactie. Mijn conclusie t.a.v de GEVI-indeling voor C3 is:

- Sinds de vernieuwde stofcat indeling (2011), zoals opgenomen in HART, behoort GEVI-code 333 ook tot C3. Cfm HART zal ProRail GEVI 333 dan ook meenemen in de rapportages over C3.
- Het is niet duidelijk waarom GEVI-code 323 in het WarmeBleve-convenant wordt genoemd, terwijl deze niet behoort tot C3. Hierdoor ontstaat nu de situatie dat GEVI-code 323 volgens het WB-convenant wel gerapporteerd moet worden als WB-combinatie en in de WB-rapportage voor Basisnet niet. Met de query die door ProRail wordt gebruikt om WB-combinaties in een wagenlijst te signaleren, is dit onderscheid in definities niet te maken. Theoretisch zou dit ook kunnen betekenen dat je in Basisnet een traject hebt waar geen C3 stroom heeft plaatsgevonden, maar er volgens het convenant wel WB-combinaties zijn geweest.

Zijn jullie het eens met punt a?

Wat wordt het besluit over GEVI 323?

groet,

Vervoer en Dienstregeling

Inktpot

Van: [naam] (VS) [mailto:[naam]@rws.nl]
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 17:24

Aan:

CC: DGMI; - DGMI;

Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste

In de "oude" 1999 stofcategorïe indeling is voor C3 opgenomen dat de GEVI-nummers 33, 336 (exclusief acrylnitril), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen.

In de tekst boven de tabel waarin deze GEVI codes zijn opgesomd staat het volgende "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan. Bij de belangrijkste vervoerder in Nederland, NS-Cargo, is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers, de niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Ik lees dit als volgt: wellicht zijn er meer GEVI codes die tot een bepaalde stofcategorïe behoren, maar daar deze GEVI codes nauwelijks vervoerd worden zijn ze niet in de tabel opgenomen.

Wat mij niet bekend is, is of deze tekst ten tijden van de oorspronkelijke stofcategorïe indeling methodiek (1992) is opgesteld en of in 1999 al dan niet opnieuw is nagegaan of deze tekst en indeling aangepast moest worden.

Mede vanwege aanpassingen in RBM II (o.a. aanpassen van voorbeeldstoffen in RBM II op basis van bijv. het rapport Inventarisatie toepassingsmogelijkheden RBM II voor "Basisnet"), maar ook vanwege internationale ontwikkelingen (wijzigingen in de UN lijst en dus ook ADR/ADNR/RID lijsten, REACH / GHS, e.d.) hebben we bij RWS vorig jaar een nieuwe update van de stofcategorïe indeling laten uitvoeren.

In de 2011 methodiek is voor stofcategorïe C3 opgenomen dat de GEVI nummers 33, 333, 336 (exclusief acrylnitril UN 1093), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen

De tekst boven de indelingstabel in dit geval luidt "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan en van emplacementen. Bij de belangrijkste vervoerders in Nederland is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers. De niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Oftewel: Bij methodiek I worden nog steeds alleen de GEVI codes opgenomen van stoffen die werkelijk over het spoor vervoerd worden. (Hetgeen in mijn ogen niet correct is, want in de risicoanalyse zouden alle stoffen die aan het risico kunnen bijdragen in de modellering moeten zijn meegenomen. Ontstaat er dan ineens een nieuwe vervoersstroom dan wordt het risico nog steeds correct berekend en niet onderschat omdat toevallig in het verleden de betreffende stof(groep) niet of nauwelijks werd vervoerd)

Bij deze studie heeft de opdrachtnemer op basis van door ProRail aangeleverde vervoersgegevens van een aantal baanvakken gekeken naar de in de praktijk vervoerde stoffen.

Even tussendoor: In 1992 is voor spoor een van weg en water afwijkende stofcategorïe indeling uitgewerkt, welke tot nu toe gehandhaafd is gebleven. Reden hiervoor was dat men bij weg en water UN-GEVI combinaties van passerende transportmiddelen registreerde; bij spoor had men echter alleen de beschikking over GEVI codes. Voor weg en water vindt per UN-GEVI combinatie op basis van de stoffeigenschappen van de stof(groep) de indeling plaats conform indelingsmethodiek II. Alleen voor spoor is allen op basis van GEVI codes de indelingsmethodiek I uitgewerkt, waarbij dus minder onderscheid gemaakt kon worden – resulterend in minder subklassen, de nummers achter de A, B, C van indeling I en LF, GF, enz van indeling II – binnen de stofklasse voor brandbare vloeistof, brandbaar gas, enz. Wanneer je de stoffenlijst (UN lijst) uit de stofcategorïe indeling zo rangschikt dat je de UN-GEVI combinaties / stofcategorïeën die in een risicoanalyse meegenomen worden van indelingsmethodiek I en II onderling vergelijkt valt op dat:

- bij indelingsmethodiek I véél minder stoffen (UN nummers) in de risicoanalyse meegenomen worden (hetgeen zou kunnen komen omdat die stoffen niet (vaak) vervoerd worden over het spoor)
- sommige UN nummers wel in methodiek I en niet in methodiek II en andersom in de risicoanalyse meegenomen worden
- stoffen met dezelfde stofcategorïe in methodiek I in methodiek II soms in hele andere stofcategorïeën ingedeeld worden (bijv. D4 – zeer toxische vloeistoffen - wordt in methodiek II o.a. ingedeeld als NR, LNR, LF1, LF1/LT2, LF2, LF2/LT1, enz.)

Mede vanwege deze bevindingen én het feit dat tegenwoordig ook de UN-nummers bekend zijn van de vervoerde stoffen op het spoor wordt in de 2011 update aanbevolen om te onderzoeken of het niet beter is om ook voor spoor over te gaan naar methodiek II (maar daar zal dan wel eerst een consequentieonderzoek – inclusief effecten op Basisnet – voor moeten worden uitgevoerd)

De vernieuwde stofcategorïe indeling (2011) is in HART opgenomen, hetgeen verklaart waarom de GEVI-code 333 daar is opgenomen. (Er loopt overigens nog een discussie met het ministerie I&M over het gebruik van de 2011 versie van de stofcategorïe indeling in HART, dus wellicht wijzigt dit nog wanneer HART voor Basisnetbeleid wordt aangepast binnenkort)

Daar ik niet betrokken ben geweest bij Basisnet Spoor en/of het warme BLEVE convenant heb ik geen idee waarom de coderingen 333 en 323 daar zijn opgenomen (en of er nog andere coderingen in zijn genoemd). Maar mogelijk is dat men in die uitwerking niet / minder gekeken heeft naar het werkelijke vervoer van de GEVI codes en alle GEVI coderingen heeft

opgenomen die tot C3 (zeer brandbare vloeistoffen) zouden moeten behoren? (Geen idee of er al dan niet stoffen met GEVI code 323 over het spoor vervoerd worden)

Ik hoop dat ik je met dit antwoord verder geholpen heb. Mocht je nog vragen hebben n.a.v. deze mail dan hoor ik het wel.

Met vriendelijke groet,

Senior adviseur Veiligheid

.....
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
Schoemakerstraat 97 | 2628 VK Delft | Kamer S B 1.22 | Postbus 5044 | 2600 GA Delft

.....
T 086
F 088
M 06
www.rijkswaterstaat.nl

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

.....
Werkdagen maandag t/m donderdag

Van: [redacted] - DGMI [redacted] @minienm.nl
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 10:44
Aan: [redacted]
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Kan jij deze vraag van ProRail beantwoorden?

Groeten,

Van: [redacted] @prorail.nl [redacted] prorail.nl
Verzonden: maandag 29 oktober 2012 17:07
Aan: [redacted] DGMI; [redacted] - DGMI
CC: [redacted] - DGMI; [redacted] @prorail.nl; [redacted] @prorail.nl
Onderwerp: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste

In het kader van de Warme Blevé query/rapportage liepen we tegen het volgende aan voor de stofcategorie C3:

- In het WB-convenant worden in artikel 1L de daartoe behorende GEVI-codes genoemd, waaronder 323 en 333 (dus beide zonder de X).
- In het HART wordt op blz 50 de tot C3 behorende GEVI-codes genoemd, 323 staat er niet bij, 333 wordt met de schrijfwijze 33* (waarbij * een jokerteken is) wel genoemd
- In de rapportages van ProRail waren beide GEVI-codes tot nu toe categorie-loos, dus vielen niet onder C3. Alle andere GEVI-codes voor C3 genoemd in het WB-convenant en in het HART, zijn wel in de C3-rapportage meegenomen.

Zouden jullie kunnen aangeven, wat de juiste GEVI-codes zijn, behorende tot C3? Wellicht dat er iets is aangepast of dat er sprake is van een typfout.

In heb deze mail ook naar [redacted] gestuurd, omdat ik van [redacted] begreep dat hij bezig is met een eventuele actualisatie van stofcategorie-indelingen.

Met vriendelijke groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot
06-

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages. .

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages. .

DGMI

Van: - DGMI
Verzonden: Tuesday, November 06, 2012 07:55 AM
Aan: - DGMI
Cc: DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Je hebt natuurlijk gelijk. Alleen gaat het convenant over zeer brandbare vloeistoffen. Het principe van zeer brandbare vloeistoffen is 33. De code 323 is wat dat aangaat wel een bijzondere. Ik ben er inmiddels achter dat er in 2012 slechts 1 wagen met 323 heeft gereden.....

Van: DGMI
Verzonden: donderdag 1 november 2012 11:16
Aan: - DGMI
CC: - DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Dag.

Je weet dat ik altijd iets toevoeg aan discussies en heel soms ook iets zinnigs. Ik ken de tekst van het convenant niet maar ik ga uit het gegeven dat brandbare vloeistoffen een GEVI codering hebben waar een 3 in voorkomt (). Ongeacht of en hoe we rekenen in het RBMII, dat staat daar geheel los van!

Brandbare vloeistoffen hebben (ergens) een 3 in de codering en daar gaat het convenant over. Het zijn dan ook die stoffen die op grond van het convenant niet naast een gaswagen in de trein mogen staan. As simple as that, toch? En of 323 niet wordt genoemd onder C3 is volstrekt irrelevant voor de uitvoering van het convenant. Toch?

Gr.

Van: - DGMI
Verzonden: donderdag 1 november 2012 11:08
Aan: DGMI
CC: - DGMI
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Hoi

Kun jij hier iets aan deze discussie toevoegen?

In het convenant zijn we (uiteraard) uit gegaan van brandbare vloeistoffen waarbij ook GEVI 323 past. Bij het convenant zijn we namelijk uit gegaan van de combinatie brandbare vloeistof (al dan niet met bijkomende gevaren) en brandbare gassen (al dan niet met bijkomende gevaren). Bij de brandbare vloeistoffen speelt hierom ook de combinatie GEVI 323 dus een rol.

Ik begrijp uit onderstaand bericht dat GEVI 323 kennelijk niet meedoet met C3. Waarom niet is mij niet duidelijk.

Van: [redacted]@prorail.nl [redacted]@prorail.nl
Verzonden: woensdag 31 oktober 2012 11:12
Aan: [redacted] - DGMI; [redacted] - DGMI
CC: [redacted] - DGMI; [redacted]@prorail.nl; [redacted]@prorail.nl
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste [redacted]

Ik heb net aanvullend telefonisch contact gehad met [redacted] n.a.v. onderstaand reactie. Mijn conclusie t.a.v de GEVI-indeling voor C3 is:

- a) Sinds de vernieuwde stofcat indeling (2011), zoals opgenomen in HART, behoort GEVI-code 333 ook tot C3. Cfm HART zal ProRail GEVI 333 dan ook meenemen in de rapportages over C3.
- b) Het is niet duidelijk waarom GEVI-code 323 in het WarmeBleve-convenant wordt genoemd, terwijl deze niet behoort tot C3. Hierdoor ontstaat nu de situatie dat GEVI-code 323 volgens het WB-convenant wel gerapporteerd moet worden als WB-combinatie en in de WB-rapportage voor Basisnet niet. Met de query die door ProRail wordt gebruikt om WB-combinaties in een wagenlijst te signaleren, is dit onderscheid in definities niet te maken. Theoretisch zou dit ook kunnen betekenen dat je in Basisnet een traject hebt waar geen C3 stroom heeft plaatsgevonden, maar er volgens het convenant wel WB-combinaties zijn geweest.

Zijn jullie het eens met punt a?
Wat wordt het besluit over GEVI 323?

groet,

Vervoer en Dienstregeling

[redacted]
Inktpot

Van: [redacted]@rws.nl
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 17:24
Aan: [redacted]
CC: [redacted] - DGMI; [redacted] - DGMI;
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste [redacted]

In de "oude" 1999 stofcategorie indeling is voor C3 opgenomen dat de GEVI-nummers 33, 336 (exclusief acrylnitril), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen.
In de tekst boven de tabel waarin deze GEVI codes zijn opgesomd staat het volgende "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan. Bij de belangrijkste vervoerder in Nederland, NS-Cargo, is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers, de niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen,

kan beperkt zijn." Ik lees dit als volgt: wellicht zijn er meer GEVI codes die tot een bepaalde stofcategorie behoren, maar daar deze GEVI codes nauwelijks vervoerd worden zijn ze niet in de tabel opgenomen.

Wat mij niet bekend is, is of deze tekst ten tijden van de oorspronkelijke stofcategorie indeling methodiek (1992) is opgesteld en of in 1999 al dan niet opnieuw is nagegaan of deze tekst en indeling aangepast moest worden..

Mede vanwege aanpassingen in RBM II (o.a. aanpassen van voorbeeldstoffen in RBM II op basis van bijv. het rapport Inventarisatie toepassingsmogelijkheden RBM II voor "Basisnet"), maar ook vanwege internationale ontwikkelingen (wijzigingen in de UN lijst en dus ook ADR/ADNR/RID lijsten, REACH / GHS, e.d.) hebben we bij RWS vorig jaar een nieuwe update van de stofcategorie indeling laten uitvoeren.

In de 2011 methodiek is voor stofcategorie C3 opgenomen dat de GEVI nummers 33, 333, 336 (exclusief acrylnitril UN 1093), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen

De tekst boven de indelingstabel in dit geval luidt "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan en van emplacementen. Bij de belangrijkste vervoerders in Nederland is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers. De niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Oftewel: Bij methodiek I worden nog steeds alleen de GEVI codes opgenomen van stoffen die werkelijk over het spoor vervoerd worden. (Hetgeen in mijn ogen niet correct is, want in de risicoanalyse zouden alle stoffen die aan het risico kunnen bijdragen in de modellering moeten zijn meegenomen. Ontstaat er dan ineens een nieuwe vervoersstroom dan wordt het risico nog steeds correct berekend en niet onderschat omdat toevallig in het verleden de betreffende stof(groep) niet of nauwelijks werd vervoerd)

Bij deze studie heeft de opdrachtnemer op basis van door ProRail aangeleverde vervoersgegevens van een aantal baanvakken gekeken naar de in de praktijk vervoerde stoffen.

Even tussendoor: In 1992 is voor spoor een van weg en water afwijkende stofcategorie indeling uitgewerkt, welke tot nu toe gehandhaafd is gebleven. Reden hiervoor was dat men bij weg en water UN-GEVI combinaties van passerende transportmiddelen registreerde; bij spoor had men echter alleen de beschikking over GEVI codes. Voor weg en water vindt per UN-GEVI combinatie op basis van de stoffeigenschappen van de stof(groep) de indeling plaats conform indelingsmethodiek II. Alleen voor spoor is allen op basis van GEVI codes de indelingsmethodiek I uitgewerkt, waarbij dus minder onderscheid gemaakt kon worden – resulterend in minder subklassen, de nummers achter de A, B, C van indeling I en LF, GF, enz van indeling II – binnen de stofklasse voor brandbare vloeistof, brandbaar gas, enz. Wanneer je de stoffenlijst (UN lijst) uit de stofcategorie indeling zo rangschikt dat je de UN-GEVI combinaties / stofcategorieën die in een risicoanalyse meegenomen worden van indelingsmethodiek I en II onderling vergelijkt valt op dat:

- bij indelingsmethodiek I véél minder stoffen (UN nummers) in de risicoanalyse meegenomen worden (hetgeen zou kunnen komen omdat die stoffen niet (vaak) vervoerd worden over het spoor)
- sommige UN nummers wel in methodiek I en niet in methodiek II en andersom in de risicoanalyse meegenomen worden
- stoffen met dezelfde stofcategorie in methodiek I in methodiek II soms in hele andere stofcategorieën ingedeeld worden (bijv. D4 – zeer toxische vloeistoffen - wordt in methodiek II o.a. ingedeeld als NR, LNR, LF1, LF1/LT2, LF2, LF2/LT1, enz.)

Mede vanwege deze bevindingen én het feit dat tegenwoordig ook de UN-nummers bekend zijn van de vervoerde stoffen op het spoor wordt in de 2011 update aanbevolen om te onderzoeken of het niet beter is om ook voor spoor over te gaan naar methodiek II (maar daar zal dan wel eerst een consequentieonderzoek – inclusief effecten op Basisnet – voor moeten worden uitgevoerd)

De vernieuwde stofcategorie indeling (2011) is in HART opgenomen, hetgeen verklaart waarom de GEVI-code 333 daar is opgenomen. (Er loopt overigens nog een discussie met het ministerie I&M over het gebruik van de 2011 versie van de stofcategorie indeling in HART, dus wellicht wijzigt dit nog wanneer HART voor Basisnetbeleid wordt aangepast binnenkort)

Daar ik niet betrokken ben geweest bij Basisnet Spoor en/of het warme BLEVE convenant heb ik geen idee waarom de coderingen 333 en 323 daar zijn opgenomen (en of er nog andere coderingen in zijn genoemd). Maar mogelijk is dat men in die uitwerking niet / minder gekeken heeft naar het werkelijke vervoer van de GEVI codes en alle GEVI coderingen heeft opgenomen die tot C3 (zeer brandbare vloeistoffen) zouden moeten behoren? (Geen idee of er al dan niet stoffen met GEVI code 323 over het spoor vervoerd worden)

Ik hoop dat ik je met dit antwoord verder geholpen heb. Mocht je nog vragen hebben n.a.v. deze mail dan hoor ik het wel.

Met vriendelijke groet,

Senior adviseur Veiligheid

.....
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
Schoemakerstraat 97 | 2628 VK Delft | Kamer S B 1.22 | Postbus 5044 | 2600 GA Delft

.....
T 08t

www.rijkswaterstaat.nl

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.
.....

Werkdagen maandag t/m donderdag

Van: - DGMI | ami@riem.nl
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 10:44
Aan:
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Kan jij deze vraag van ProRail beantwoorden?

Groeten,

Van: prorail@prorail.nl
Verzonden: maandag 29 oktober 2012 17:07
Aan:
CC:
Onderwerp: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste

In het kader van de Warme Blevé query/rapportage liepen we tegen het volgende aan voor de stofcategorie C3:

- In het WB-convenant worden in artikel 1L de daartoe behorende GEVI-codes genoemd, waaronder 323 en 333 (dus beide zonder de X).
- In het HART wordt op blz 50 de tot C3 behorende GEVI-codes genoemd, 323 staat er niet bij, 333 wordt met de schrijfwijze 33* (waarbij * een jokerteken is) wel genoemd
- In de rapportages van ProRail waren beide GEVI-codes tot nu toe categorie-loos, dus vielen niet onder C3. Alle andere GEVI-codes voor C3 genoemd in het WB-convenant en in het HART, zijn wel in de C3-rapportage meegenomen.

Zouden jullie kunnen aangeven, wat de juiste GEVI-codes zijn, behorende tot C3? Wellicht dat er iets is aangepast of dat er sprake is van een typefout.

In heb deze mail ook naar [gestuurd](#), omdat ik van [begreep](#) dat hij bezig is met een eventuele actualisatie van stofcategorie-indelingen.

Met vriendelijke groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot [FI 11](#)

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages .

Van: prorail.nl
Verzonden: maandag 12 november 2012 12:58
Aan: DGMI; h.g...@aviv.nl
CC: DGMI; prorail.nl; prorail.nl
Onderwerp: Kubus warme/bleve combinaties is live

Beste

De omissies die we tijdens de acceptatietest hadden geconstateerd in de nieuw ontwikkelde Warme Bleve kubus, zijn inmiddels opgelost en de kubus is op 9/11/2012 naar de Productie-omgeving overgezet. Dat betekent dat de informatie van de wagenlijsten vanaf 9/11/2012 in deze kubus wordt verwerkt.

Monitoring Basisnet:

Met deze kubus kunnen de warm-bleve combinaties A-C3/D3 en B2-C3/D3 en de aantallen van stofcat A en B2 per (OVGS) traject gerapporteerd worden waarbij in alle situaties onderscheid wordt gemaakt tussen containers en ketelwagens (zie onderstaande tabel).

Op 22/10 hebben we besproken dat ProRail over de eerste realisatiemaand zal rapporteren, zodat een behoorlijke indicatie wordt gekregen hoe de daadwerkelijke warme/bleve jaarverhouding is.

Planning hiervoor:

- rapportageperiode: 9/11/2011 t/m 8/12/2012
- de (geautomatiseerde) gegevenssamenstelling/vulling van de kubus, loopt 5 dagen achter op de daadwerkelijk kalenderdag van het gerealiseerde vervoer. Dus op 14/12/2012 zijn de gegevens over de aangegeven rapportageperiode aanwezig in de kubus.
- mede vanwege de vakantieperiode verwachten we het resultaat te kunnen rapporteren tussen medio en eind januari 2013. In deze periode voeren we de gebruikelijke (transport-logische) checks uit op de output van de kubus. Omdat we de kubus dan voor het eerst gedraaid hebben, is het nog lastig in te schatten hoeveel tijd dat kost en of er nog bijzonderheden naar voren komen.

Monitoring WB-convenant

Deze kubus wordt als basis ook gebruikt t.b.v. monitoring WB-convenant, voor het signaleren van warme-bleve-combinaties. Voor het WB-convenant zijn alleen de combinaties A-C3/D3 van belang en is het onderscheid tussen ketelwagens en containers niet relevant. Op basis van de gesignaleerde WB-combinaties maken we de jaarlijkse rapportage op, cfm afspraken in WB-convenant.

Meetwaarde	Omschrijving
N _G	Aantal ketelwagens met brandbaar gas (=stofcategorie A)
N _{G_{BB} C3}	Aantal ketelwagens met brandbare vloeistof C3 BLEVE-buur van ketelwagen met brandbaar gas
N _{G_{BBC} C3}	Aantal containerwagens met brandbare vloeistof C3 BLEVE-buur van ketelwagen met brandbaar gas
N _{G_{BB} D3}	Aantal ketelwagens met brandbare vloeistof D3 BLEVE-buur van ketelwagen met brandbaar gas
N _{G_{BBC} D3}	Aantal containerwagens met brandbare vloeistof D3 BLEVE-buur van ketelwagen met brandbaar gas
N _{GC}	Aantal containerwagens met brandbaar gas (=stofcategorie A)
N _{GC_{BB} C3}	Aantal ketelwagens met brandbare vloeistof C3 BLEVE-buur van containerwagen met brandbaar gas
N _{GC_{BBC} C3}	Aantal containerwagens met brandbare vloeistof C3 BLEVE-buur van containerwagen met brandbaar gas
N _{GC_{BB} D3}	Aantal ketelwagens met brandbare vloeistof D3 BLEVE-buur van containerwagen met brandbaar gas
N _{GC_{BBC} D3}	Aantal containerwagens met brandbare vloeistof D3 BLEVE-buur van containerwagen met brandbaar gas
N _T	Aantal ketelwagens met toxisch gas (=stofcategorie B2)
N _{T_{BB} C3}	Aantal ketelwagens met brandbare vloeistof C3 BLEVE-buur van ketelwagen met toxisch gas
N _{T_{BBC} C3}	Aantal containerwagens met brandbare vloeistof C3 BLEVE-buur van ketelwagen met toxisch gas

N _{TBB D3}	Aantal ketelwagens met brandbare vloeistof D3 BLEVE-buur van ketelwagen met toxisch gas
N _{TBBC D3}	Aantal containerwagens met brandbare vloeistof D3 BLEVE-buur van ketelwagen met toxisch gas
N _{TC}	Aantal containerwagens met toxisch gas (=stofcategorie B2)
N _{TCBB C3}	Aantal ketelwagens met brandbare vloeistof C3 BLEVE-buur van containerwagen met toxisch gas
N _{TCBBC C3}	Aantal containerwagens met brandbare vloeistof C3 BLEVE-buur van containerwagen met toxisch gas
N _{TCBB D3}	Aantal ketelwagens met brandbare vloeistof D3 BLEVE-buur van containerwagen met toxisch gas
N _{TCBBC D3}	Aantal containerwagens met brandbare vloeistof D3 BLEVE-buur van containerwagen met toxisch gas

Met vriendelijke groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: @prorail.nl
Verzonden: donderdag 15 november 2012 17:12
Aan: DGMI
Onderwerp: Concept formulieren WB-convenant
Bijlagen: EDMS-#3227855-v2-Formulier_melding_warme_BLEVE_trein_VERVOERDERS.DOCX;
EDMS-#3229699-v1-Formulier_constatering_warme-BLEVE_trein_door_PRORAIL.docx

Beste

Zoals besproken stuur ik je in de bijlage de 2 concept formulieren voor het WB-convenant:

- Formulier vervoerder

Dit is het formulier dat we aan de vervoerders verstrekken, zodat ze een WB cfm convenant kunnen melden.

Twee specifieke vragen aan jou (zijn met geel aangegeven):

- We hebben het 'doel' van het convenant letterlijk overgenomen op het formulier. Overal in het convenant wordt gesproken over 'zeer brandbare gassen' alleen bij het 'doel en reikwijdte (art 2)' staat slechts 'brandbare gassen'. Ik denk dat dat een schrijffout is, daarom lijkt het me beter om op het formulier toch over 'zeer brandbare gassen' te spreken.
- Ik heb aangegeven dat het formulier binnen 2 weken moet worden opgestuurd naar ProRail. Deze termijn lijkt me redelijk maar staat niet zo concreet in het convenant. In art6.3 staat "zsm doch in elk geval voorafgaand aan het vervoer". Maar 'voorafgaand' is onrealistisch als je het hebt over bijv omleidingen vanwege een stremming die tijdens de rit optreedt. In art 5.2 staat dat een melding binnen 3 werkdagen aan de Ontvanger moet worden gestuurd, maar niet concreet hoe snel aan ProRail.

- Formulier ProRail

Dit is het formulier dat ProRail opmaakt als een WB wordt gesignaleerd op basis van de wagenlijst, die niet door de vervoerder is gemeld. Dit formulier sturen we ingevuld naar de vervoerder, zodat ze de ontbrekende gegevens kunnen invullen (zoals ontvanger/verzender/reden).

Beide formulieren voegen we toe in het jaarrapp dan we naar I&M sturen, aangevuld met de totalen cfm convenant.

Ik hoor graag je reactie.

Met vriendelijke groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here you can read the full e-mail disclaimer.](#)

Melding niet warme-BLEVE-vrij samengestelde trein

Formulier voor VERVOERDER

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en diverse afzenders, beladers, operators, ontvangers en vervoerders hebben op 14 mei 2012 gezamenlijk het 'Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen' vastgesteld*. Doel van dit convenant is het bewerkstelligen dat het vervoer van zeer brandbare gassen per spoor op het grondgebied van Nederland geschiedt door middel van warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen. Onderdeel van het convenant is dat vervoerders een melding aan ProRail doen van elke trein die niet warme-BLEVE-vrij samengesteld heeft gereden (met uitzondering van treinen die volledig de Betuweroute hebben gevolgd). Hiertoe is voorliggend formulier opgesteld. Deze gegevens worden door ProRail aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ter beschikking gesteld.

Naam invuller :

Bedrijf :

Datum :

1. Datum dat gereden is met warme BLEVE
2. Treinnummer
3. Gegevens Afzender c.q. Belader <i>(Toelichting: Plaats waar de trein niet warme BLEVE vrij is samengesteld gegevens afzender of plaats van rangeren als de trein een niet warme BLEVE vrije samenstelling heeft gekregen)</i>
4. Gegevens Ontvanger <i>(Toelichting: Plaats van aankomst van de niet warme BLEVE vrij samengestelde trein, of plaats van rangeren als de trein een andere samenstelling heeft gekregen)</i>
5. Naam Vervoerder
6. Gereden traject van de niet warme BLEVE vrij samengestelde trein

7. Aantal warme BLEVE contactpunten binnen de trein
8. Is er sprake van overmacht?
Ja/Nee
9. Als er sprake is van overmacht, wat is de oorzaak van overmacht? (Toelichting: Conform artikel 6 van het convenant)
10. Als er bij 8 geen sprake is van overmacht, wat is dan de achterliggende reden voor het rijden met een warme-BLEVE trein?
11. Ruimte voor evt. aanvullende informatie door ProRail

Dit formulier (binnen 2 weken) verzenden naar: BLEVE@prorail.nl

* Zie voor de volledige tekst van het convenant: <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/convenanten/2012/07/02/convenant-warme-bleve-vrij-boiling-liquid-expanding-vapour-explosion-samenstellen-en-rijden-van-treinen-bij-het-vervoer-van-gevaarlijke-stoffen-per-spoor.html>

Constatering niet warme-BLEVE-vrij samengestelde trein

Formulier voor PRORAIL

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en diverse afzenders, beladers, operators, ontvangers en vervoerders hebben op 14 mei 2012 gezamenlijk het 'Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen' vastgesteld*. Doel van dit convenant is te bewerkstelligen dat het vervoer van brandbare gassen per spoor op het grondgebied van Nederland geschiedt door middel van warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen. Onderdeel van het convenant is dat vervoerders een melding aan ProRail doen van elke trein die niet warme-BLEVE-vrij samengesteld heeft gereden (met uitzondering van treinen die volledig de Betuweroute hebben gevolgd). Ook zonder melding van de vervoerders kan uit de monitoringsgegevens van ProRail blijken dat dit het geval is geweest. Voorliggend formulier is opgesteld om deze constatering te documenteren en ter aanvulling voor te leggen aan de betreffende vervoerder. Deze gegevens worden door ProRail aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ter beschikking gesteld.

Naam invuller :

Bedrijf : ProRail

Datum :

Verstuurd aan :

1. Datum dat gereden is met warme BLEVE	
2. Treinnummer	
3. Dienstregelpunt waar de trein voor het eerst is waargenomen	
4. Dienstregelpunt waar de trein voor het laatst is waargenomen	
5. Naam vervoerder	
6. Gereden traject van de niet warme BLEVE vrij samengestelde trein	
7. Aantal warme BLEVE contactpunten binnen de trein	

Toelichting vervoerder

8. Gegevens Afzender c.q. Belader

(Toelichting: Plaats waar de trein niet warme BLEVE vrij is samengesteld gegevens afzender of plaats van rangeren als de trein een niet warme BLEVE vrije samenstelling heeft gekregen)

9. Gegevens Ontvanger

(Toelichting: Plaats van aankomst van de niet warme BLEVE vrij samengestelde trein, of plaats van rangeren als de trein een andere samenstelling heeft gekregen)

10. Wat is de achterliggende reden voor het rijden met een warme BLEVE trein?

Dit formulier (binnen 2 weken) verzenden naar: BLEVE@prorail.nl

* Zie voor de volledige tekst van het convenant: <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/convenanten/2012/07/02/convenant-warme-bleve-vrij-boiling-liquid-expanding-vapour-explosion-samenstellen-en-rijden-van-treinen-bij-het-vervoer-van-gevaarlijke-stoffen-per-spoor.html>

Van: DGMI
Verzonden: dinsdag 20 november 2012 9:50
Aan: @prorail.nl
CC: DGMI, DGMI
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Zoals ik je gisteren al mondeling mededeelde, hebben we besloten dat GEVI 323 zowel bij monitoring Basisnet als i.h.k.v. het WB-convenant wordt beschouwd als een C3-stof.

Groeten,

Van: @prorail.nl]
Verzonden: woensdag 31 oktober 2012 11:12
Aan: DGMI, DGMI
CC: DGMI, @prorail.nl, @prorail.nl (DVS)
Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste

Ik heb net aanvullend telefonisch contact gehad met n.a.v. onderstaand reactie. Mijn conclusie t.a.v de GEVI-indeling voor C3 is:

- a) Sinds de vernieuwde stofcat indeling (2011), zoals opgenomen in HART, behoort GEVI-code 333 ook tot C3. Cfm HART zal ProRail GEVI 333 dan ook meenemen in de rapportages over C3.
- b) Het is niet duidelijk waarom GEVI-code 323 in het WarmeBleve-convenant wordt genoemd, terwijl deze niet behoort tot C3. Hierdoor ontstaat nu de situatie dat GEVI-code 323 volgens het WB-convenant wel gerapporteerd moet worden als WB-combinatie en in de WB-rapportage voor Basisnet niet. Met de query die door ProRail wordt gebruikt om WB-combinaties in een wagenlijst te signaleren, is dit onderscheid in definities niet te maken. Theoretisch zou dit ook kunnen betekenen dat je in Basisnet een traject hebt waar geen C3 stroom heeft plaatsgevonden, maar er volgens het convenant wel WB-combinaties zijn geweest.

Zijn jullie het eens met punt a?
Wat wordt het besluit over GEVI 323?

groet,

Vervoer en Dienstregeling

Procesmanager Milieucapaciteit

Inktpost 1.2f

06

Van:
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 17:24
Aan:
CC:
Onderwerp: RE: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste

In de "oude" 1999 stofcategorïe indeling is voor C3 opgenomen dat de GEVI-nummers 33, 336 (exclusief acrylnitril), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen.

In de tekst boven de tabel waarin deze GEVI codes zijn opgesomd staat het volgende "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan. Bij de belangrijkste vervoerder in Nederland, NS-Cargo, is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers, de niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Ik lees dit als volgt: wellicht zijn er meer GEVI codes die tot een bepaalde stofcategorïe behoren, maar daar deze GEVI codes nauwelijks vervoerd worden zijn ze niet in de tabel opgenomen.

Wat mij niet bekend is, is of deze tekst ten tijden van de oorspronkelijke stofcategorïe indeling methodiek (1992) is opgesteld en of in 1999 al dan niet opnieuw is nagegaan of deze tekst en indeling aangepast moest worden..

Mede vanwege aanpassingen in RBM II (o.a. aanpassen van voorbeeldstoffen in RBM II op basis van bijv. het rapport Inventarisatie toepassingsmogelijkheden RBM II voor "Basisnet"), maar ook vanwege internationale ontwikkelingen (wijzigingen in de UN lijst en dus ook ADR/ADNR/RID lijsten, REACH / GHS, e.d.) hebben we bij RWS vorig jaar een nieuwe update van de stofcategorïe indeling laten uitvoeren.

In de 2011 methodiek is voor stofcategorïe C3 opgenomen dat de GEVI nummers 33, 333, 336 (exclusief acrylnitril UN 1093), 338, 339, X323, X333, X338 eronder vallen

De tekst boven de indelingstabel in dit geval luidt "De indelingsmethodiek I wordt in Nederland toegepast in risicoberekeningen van het railvervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan en van emplacementen. Bij de belangrijkste vervoerders in Nederland is bekend onder welke GEVI-nummers significante aantallen wagons in Nederland op de vrije baan zijn aan te treffen. Indelingsmethodiek I beperkt zich tot deze significante GEVI-nummers. De niet significante GEVI-nummers worden in de indelingsmethodiek I niet beschouwd. Een enkele wagon met een ander GEVI-nummer is in de risicoberekening niet significant. De mogelijkheid om methodiek I in andere situaties toe te passen, kan beperkt zijn." Oftewel: Bij methodiek I worden nog steeds alleen de GEVI codes opgenomen van stoffen die werkelijk over het spoor vervoerd worden. (Hetgeen in mijn ogen niet correct is, want in de risicoanalyse zouden alle stoffen die aan het risico kunnen bijdragen in de modellering moeten zijn meegenomen. Ontstaat er dan ineens een nieuwe vervoerstroom dan wordt het risico nog steeds correct berekend en niet onderschat omdat toevallig in het verleden de betreffende stof(groep) niet of nauwelijks werd vervoerd)

Bij deze studie heeft de opdrachtnemer op basis van door ProRail aangeleverde vervoersgegevens van een aantal baanvakken gekeken naar de in de praktijk vervoerde stoffen.

Even tussendoor: In 1992 is voor spoor een van weg en water afwijkende stofcategorïe indeling uitgewerkt, welke tot nu toe gehandhaafd is gebleven. Reden hiervoor was dat men bij weg en water UN-GEVI combinaties van passerende transportmiddelen registreerde; bij spoor had men echter alleen de beschikking over GEVI codes. Voor weg en water vindt per UN-GEVI combinatie op basis van de stoffeigenschappen van de stof(groep) de indeling plaats conform indelingsmethodiek II. Alleen voor spoor is allen op basis van GEVI codes de indelingsmethodiek I uitgewerkt, waarbij dus minder onderscheid gemaakt kon worden – resulterend in minder subklassen, de nummers achter de A, B, C van indeling I en LF, GF, enz van indeling II – binnen de stofklasse voor brandbare vloeistof, brandbaar gas, enz. Wanneer je de stoffenlijst (UN lijst) uit de stofcategorïe indeling zo rangschikt dat je de UN-GEVI combinaties / stofcategorïeën die in een risicoanalyse meegenomen worden van indelingsmethodiek I en II onderling vergelijkt valt op dat:

- bij indelingsmethodiek I véél minder stoffen (UN nummers) in de risicoanalyse meegenomen worden (hetgeen zou kunnen komen omdat die stoffen niet (vaak) vervoerd worden over het spoor)
- sommige UN nummers wel in methodiek I en niet in methodiek II en andersom in de risicoanalyse meegenomen worden
- stoffen met dezelfde stofcategorïe in methodiek I in methodiek II soms in hele andere stofcategorïeën ingedeeld worden (bijv. D4 – zeer toxische vloeistoffen - wordt in methodiek II o.a. ingedeeld als NR, LNR, LF1, LF1/LT2, LF2, LF2/LT1, enz.)

Mede vanwege deze bevindingen én het feit dat tegenwoordig ook de UN-nummers bekend zijn van de vervoerde stoffen op het spoor wordt in de 2011 update aanbevolen om te onderzoeken of het niet beter is om ook voor spoor over te gaan naar methodiek II (maar daar zal dan wel eerst een consequentieonderzoek – inclusief effecten op Basisnet – voor moeten worden uitgevoerd)

De vernieuwde stofcategorïe indeling (2011) is in HART opgenomen, hetgeen verklaart waarom de GEVI-code 333 daar is opgenomen. (Er loopt overigens nog een discussie met het ministerie I&M over het gebruik van de 2011 versie van de stofcategorïe indeling in HART, dus wellicht wijzigt dit nog wanneer HART voor Basisnetbeleid wordt aangepast binnenkort)

Daar ik niet betrokken ben geweest bij Basisnet Spoor en/of het warme BLEVE convenant heb ik geen idee waarom de coderingen 333 en 323 daar zijn opgenomen (en of er nog andere coderingen in zijn genoemd). Maar mogelijk is dat men in die uitwerking niet / minder gekeken heeft naar het werkelijke vervoer van de GEVI codes en alle GEVI coderingen heeft opgenomen die tot C3 (zeer brandbare vloeistoffen) zouden moeten behoren? (Geen idee of er al dan niet stoffen met GEVI code 323 over het spoor vervoerd worden)

Ik hoop dat ik je met dit antwoord verder geholpen heb. Mocht je nog vragen hebben n.a.v. deze mail dan hoor ik het wel.

Met vriendelijke groet,

Senior adviseur Veiligheid

.....
Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart

Schoemakerstraat 97 | 2628 VK Delft | Kamer S B 1.22 | Postbus 5044 | 2600 GA Delft

.....
T 088 798 24 48

F 088 798 29 99

M 06 21 64 98 35

info@rws.nl

www.rijkswaterstaat.nl

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

.....
Werkdagen maandag t/m donderdag

Van: DGMI [<mailto:info@minienm.nl>]

Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 10:44

Aan: (DVS)

Onderwerp: FW: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Kan jij deze vraag van ProRail beantwoorden?

Groeten,

Van: [info@prorail.nl] [<mailto:info@prorail.nl>]

Verzonden: maandag 29 oktober 2012 17:07

Aan: - DGMI; - DGMI

CC: - DGMI; [info@prorail.nl]; [info@prorail.nl]

Onderwerp: Vraag over GEVI-codes behorende tot C3 (zeer brandbare vloeistof)

Beste en ;

In het kader van de Warme Bleve query/rapportage liepen we tegen het volgende aan voor de stofcategorie C3:

- In het WB-convenant worden in artikel 1L de daartoe behorende GEVI-codes genoemd, waaronder 323 en 333 (dus beide zonder de X).
- In het HART wordt op blz 50 de tot C3 behorende GEVI-codes genoemd, 323 staat er niet bij, 333 wordt met de schrijfwijze 33* (waarbij * een jokerteken is) wel genoemd
- In de rapportages van ProRail waren beide GEVI-codes tot nu toe categorie-loos, dus vielen niet onder C3. Alle andere GEVI-codes voor C3 genoemd in het WB-convenant en in het HART, zijn wel in de C3-rapportage meegenomen.

Zouden jullie kunnen aangeven, wat de juiste GEVI-codes zijn, behorende tot C3? Wellicht dat er iets is aangepast of dat er sprake is van een typefout.

In heb deze mail ook naar gestuurd, omdat ik van begreep dat hij bezig is met een eventuele actualisatie van stofcategorie-indelingen.

Met vriendelijke groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot
06

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: @prorail.nl
Verzonden: maandag 3 december 2012 11:13
Aan: DGMI
Onderwerp: RE: Concept formulieren WB-convenant

Beste

Ik verwerk je opmerkingen in de formulieren.

De 2 weken-termijn is op basis van 'redelijkheid' gekozen. In sommige situaties is inderdaad al voorafgaand aan het vervoer bekend dat er overmacht is, echter soms is het er na pas bekend (bijv calamiteiten/omleidingen op het spoor) en soms is er geen formele overmacht maar gaat het om een internationale trein, waar een vervoerder pas achteraf achter komt. Als je de termijn korter maakt dan 2 weken, dan verplicht je eigenlijk de vervoerder om minimaal 2 personen hiervoor aan te wijzen (vanwege bijv korte vakanties etc).

Ik heb het formulier/werkwijze ook nog voorgelegd aan het KNV, verwacht morgen een reactie te krijgen.

Andere vraag: Heb jij de vervoerders al gevraagd (met onze opzet) wie hun contactpersonen zijn voor het WB-convenant? Zo ja wanneer krijgen wij dat overzicht, zodat we binnenkort de formulieren naar de betreffende personen kunnen versturen.

groet,

Van: - DGMI @minienm.nl
Verzonden: donderdag 29 november 2012 10:19
Aan:
Onderwerp: RE: Concept formulieren WB-convenant

Beste

Sorry dat het even duurde maar het is geweldig druk. Zeer veel dank voor je initiatieven. In bijgaande bestanden tref je wat aanbevelingen mijnerzijds aan voor de tekst. Kijk even wat je daar van vindt.

V.w.b je opmerking over zeer brandbare gassen versus brandbare gassen het volgende. Dit is ook kennelijk iets wat niet eerder zo kritisch is bekeken (dat is wel wat bizar, maar goed). In de vervoersregelgeving wordt geen onderscheid gemaakt in zeer brandbare gassen en brandbare gassen, dus dit is wat mij betreft een niet onderscheidend verschil. Ik heb het in de tekst van het formulier om deze reden gewoon weggehaald (jij had het al geel gearceerd).

De termijn van 2 weken vind ik in principe akkoord. In de gesprekken is hier als volgt gesproken. Overmachtsituaties zijn weliswaar nimmer geplande situaties, maar kunnen in een aantal gevallen voordat het vervoer aanvangt wel worden voorzien. Overigens is wel mijn vraag waarom dan 2 weken?

Groetend,

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directie Veiligheid en Risico's

Plesmanweg 1-6
2597 JG 's Gravenhage.

Postbus 30945
2500 GX 's Gravenhage

Van: [redacted]@proRail.nl
Verzonden: donderdag 15 november 2012 17:12
Aan: [redacted] - DGMI
Onderwerp: Concept formulieren WB-convenant

Beste

Zoals besproken stuur ik je in de bijlage de 2 concept formulieren voor het WB-convenant:

- Formulier vervoerder

Dit is het formulier dat we aan de vervoerders verstrekke, zodat ze een WB cfm convenant kunnen melden.

Twee specifieke vragen aan jou (zijn met geel aangegeven):

- o We hebben het 'doel' van het convenant letterlijk overgenomen op het formulier. Overal in het convenant wordt gesproken over 'zeer brandbare gassen' alleen bij het 'doel en reikwijdte (art 2)' staat slechts 'brandbare gassen'. Ik denk dat dat een schrijffout is, daarom lijkt het me beter om op het formulier toch over 'zeer brandbare gassen' te spreken.
- o Ik heb aangegeven dat het formulier binnen 2 weken moet worden opgestuurd naar ProRail. Deze termijn lijkt me redelijk maar staat niet zo concreet in het convenant. In art6.3 staat "zsm doch in elk geval voorafgaand aan het vervoer". Maar 'voorafgaand' is onrealistisch als je het hebt over bijv omleidingen vanwege een stremming die tijdens de rit optreedt. In art 5.2 staat dat een melding binnen 3 werkdagen aan de Ontvanger moet worden gestuurd, maar niet concreet hoe snel aan ProRail.

- Formulier ProRail

Dit is het formulier dat ProRail opmaakt als een WB wordt gesignaleerd op basis van de wagenlijst, die niet door de vervoerder is gemeld. Dit formulier sturen we ingevuld naar de vervoerder, zodat ze de ontbrekende gegevens kunnen invullen (zoals ontvanger/verzender/reden).

Beide formulieren voegen we toe in het jaarrapp dan we naar I&M sturen, aangevulde met de totalen cfm convenant.

Ik hoor graag je reactie.

Met vriendelijke groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling
Procesmanager Milieucapaciteit
Inktpot F1.20

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: DCMi
Verzonden: donderdag 6 december 2012 16:23
Aan: DGMI
Onderwerp:
Bijlagen:

Hoi .
Hierbij de lijst. Er ontbreken er nog 4 die ik niet te pakken krijg te weten:
Dow, Lyondell, RuhrtalBahn, Pernis Combi Terminal.
Morgen ben ik vrij maar die 4 zal ik maandagmorgen nog een keer proberen.

Groetjes

Firma Naam	Contactpersoon	Adres	E-mail	Telefoon nummer
Bentheimer Eisenbahn	De heer	Otto-hahn Strasse 1 48529 Nordhorn Duitsland	@bentheimer-eisenbahn.de	
BP Nederland		Postbus 1131 3000 BC Capelle a/d IJssel	@bp.com	010
Captrain		Albert Plesmanweg 103b-c 3088 GC Rotterdam	@captrain.nl	010
Combined Cargo Terminals		Middenweg 35 Portnumber 265 4782 PM Moerdijk	@cctmoerdijk.com	0168 Mobile 06
Continental Rail Services B.V.		Moerzelweg 151 3198 LS Rotterdam	@crs-rail.com	0181
Crossrail		Airport Business Center Luchthavenlei 7a 2100 Deurne	@crossrail.be	
DB Schenker		Moreelsepark 1 3511 EP Utrecht	@dbschenker.com	013-
Dow Benelux HSL-Logistik		Bruistensingel 160A 5232 AC Den Bosch	@hasl-logistic.nl	072
Husa		Albert Plesmanweg 121-141 3008 PD Rotterdam	@husatransportation.com	085-
Kombirail			@shuntingyard.com @kombirail.eu	06
Kramer Group Locon			@kramergroup.nl @locon-benelux.com	0181 038- Mobik
Lyondell Chemie Pernis Combi Terminal			@lyondellbasell.com	010-
Rail Service Center Rotterdam			@rscrotterdam.nl	010-45 06
Rail Transport Service GMBH Rotterdam Container Terminal	Dhr. J. van der Bent	Parklaan 13, 5061 JV Oisterwijk Missourieweg 17 3199 LB Maasvlakte	@rts-rail.com @kramergroup.nl	013-5 06
Rotterdam Rail Feeding			@railfeeding.com	

				@railfeeding.com	
Rurtalbahn Benelux B.V.					
Shell Nederland	De heer	Carel van Bylandtlaan 16 2596 HR Den Haag		@shell.com	070-
Trimodal Container Terminal Venlo				@tctveno.nl	06-
TX Logistics	Dhr.	Horsterweg 225 5928 ND Venlo		@txlogistik.eu	+49

DGMI

Van: @proRail.nl
Verzonden: maandag 17 december 2012 10:41
Aan: DGMI
Onderwerp: Contactgegevens voor WB-convenant

Beste

Ik wil vandaag of morgen de meldingsformulieren versturen naar de vervoerders t.b.v. het WB-convenant, maar mis nog de contactgegevens. Zou jij mij die (liefst vandaag) nog kunnen doorgeven?

groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot

DGMI

Van: @prorail.nl
Verzonden: vrijdag 21 december 2012 21:00
Aan: @bentheimer-eisenbahn.de; @captrain.nl; @dbschenker.com; @dbschenker.com; @crs-rail.com; @crossrail.be; @hasl-logistic.nl; @husatransportation.com; @shuntingyard.com; @rts-rail.com; @railfeeding.com; @railfeeding.com; @txlogistik.eu; @kombirail.eu; @prorail.nl; @prorail.nl; @prorail.nl; @dbschenker.com; @knv.nl;
CC: @prorail.nl; @dbschenker.com; @knv.nl;
Onderwerp: DGMI
Bijlagen: Monitoring Warme Bleve vrije treinen
EDMS-#3227855-v3-Formulier_melding_warme_BLEVE_trein_VERVOERDERS.docx

Beste vervoerders,

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, diverse afzenders, beladers, operators, ontvangers, vervoerders en ProRail, hebben op 14 mei 2012 gezamenlijk het 'Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen' ondertekend. Dit convenant treedt in werking per 01-01-2013.

Doel van dit convenant is het bewerkstelligen dat het vervoer van brandbare gassen per spoor op het grondgebied van Nederland geschiedt door middel van warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen.

In artikel 6 van het convenant is bepaald dat vervoerders een melding aan ProRail moeten doen van elke trein die niet warme-BLEVE-vrij samengesteld heeft gereden (met uitzondering van treinen die volledig de Betuweroute hebben gevolgd). In de bijlage van het convenant is aangegeven welke gegevens daarbij moeten worden aangeleverd.

Voor het doen van deze meldingen aan ProRail, vindt u in de bijlage bij deze mail het meldingsformulier.

Meldingen kunnen verstuurd worden naar de speciale mailbox: bleve@prorail.nl

Vanaf 01-01-2013 is het de bedoeling om voor een niet warme-BLEVE vrij samengestelde trein het format te gebruiken uit deze e-mail. Tevens is het de bedoeling om het gebruik van dit formulier vanaf 01-02-2013 geborgd te hebben in uw bedrijfsprocessen.

Voor eventuele vragen kunt u contact met mij opnemen, een officiële brief vanuit accountmanagement over dit onderwerp volgt volgende week!

Namens het Accountteam Goederenvervoer wens ik u prettige feestdagen en een goed 2013!

Met vriendelijke groet,
With Kind regards,

T +31 (0)6 52 22 22 22
F +31 (0)8 22 22 22 22
E prorail@prorail.nl
Vervoer & Dienstregeling
Accountteam goederenvervoer

ProRail

ProRail
De Inktpot
Moreelsepark 3
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

W www.prorail.nl/goederenvervoer

Meldingsformulier niet warme-BLEVE-vrij samengestelde trein

Formulier voor VERVOERDER

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en diverse afzenders, beladers, operators, ontvangers en vervoerders hebben op 14 mei 2012 gezamenlijk het 'Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen' vastgesteld*.

Doel van dit convenant is het bewerkstelligen dat het vervoer van brandbare gassen per spoor op het grondgebied van Nederland geschiedt door middel van warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen, zoals bedoeld in het convenant.

In artikel 6 van het convenant is bepaald dat vervoerders een melding aan ProRail doen van elke trein die niet warme-BLEVE-vrij samengesteld heeft gereden (met uitzondering van treinen die volledig de Betuweroute hebben gevolgd). Dit meldingsformulier is ter uitvoering van deze verplichting.

De gegevens worden door ProRail aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ter beschikking gesteld.

Naam invuller :

Bedrijf :

Datum :

1. Datum dat gereden is met een niet warme BLEVE samengestelde trein
2. Treinnummer
3. Gegevens Afzender c.q. Belader <i>(Toelichting: Plaats waar de trein niet warm- BLEVE-vrij is samengesteld gegevens afzender of plaats van rangeren als de trein een niet warme-BLEVE-vrije samenstelling heeft gekregen)</i>
4. Gegevens Ontvanger <i>(Toelichting: Plaats van aankomst van de niet warme-BLEVE-vrij samengestelde trein, of plaats van rangeren als de trein een andere samenstelling heeft gekregen)</i>
5. Naam Vervoerder

6. Gereden traject van de niet warme-BLEVE-vrij samengestelde trein
7. Aantal warme BLEVE contactpunten binnen de trein
8. Is er sprake van overmacht?
Ja/Nee
9. Als er sprake is van overmacht, wat is de oorzaak van overmacht? (Toelichting: Conform artikel 6 van het convenant)
10. Als er bij 8 geen sprake is van overmacht, wat is dan de achterliggende reden voor het rijden met een niet warme-BLEVE-samengestelde trein?
11. Ruimte voor eventueel aanvullende informatie door ProRail

Dit formulier (binnen 2 weken) verzenden naar: BLEVE@prorail.nl

* Zie voor de volledige tekst van het convenant: <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/convenanten/2012/07/02/convenant-warme-bleve-vrij-boiling-liquid-expanding-vapour-explosion-samenstellen-en-rijden-van-treinen-bij-het-vervoer-van-gevaarlijke-stoffen-per-spoor.html>

) - DGMI

Van:) - DGMI
Verzonden: dinsdag 7 mei 2013 14:40
Aan:) - DGMI
Onderwerp: FW: BLEVE-convenant

Van:) - DGMI
Verzonden: dinsdag 7 mei 2013 14:38
Aan: 1@minvrom.nl
Onderwerp: BLEVE-convenant

I,

In het MT-verslag lees ik dat er op 17 juni een AO EV is. Ik heb op de Kamersite gekeken wat er op de agenda staat. Dat is o.a. de brief van juli 2012 waarin het beleve-convenant aan de Kamer is aangeboden. Ik vracht dat de Kamer in het AO op 17 juni zal vragen wat de stand van zaken van de uitvoering van het bleve-convenant is. Dat betekent dat er waarschijnlijk QenA's gemaakt zullen moeten worden hierover. Een van die Q's zal wel zijn: houden partijen zich aan de gemaakte afspraken? En zo nee, wat doet de minister daar aan?
Het lijkt mij goed alvast na te denken over antwoorden.

Groeten,

) - DGMI

Van: - DGMI
Verzonden: woensdag 8 mei 2013 13:12
Aan: - DGMI
CC: - DGMI
Onderwerp: FW: Blevé vrij rijden

Ter info.

Van: - ILT
Verzonden: woensdag 8 mei 2013 13:10
Aan: - DGMI; - DGMI
Onderwerp: Blevé vrij rijden

Hoi

Een vraag n.a.v. het treinincident te Wetteren.

Zoals nu blijkt uit nader onderzoek (een aantal van onze inspecteurs zijn vandaag in België uitgenodigd om samen met de Belgen nader onderzoek te doen naar het afgelopen incident), blijken de treinen niet Blevé vrij te zijn samengesteld. Het convenant dat hierover is afgesloten is ons bekend. Ik neem aan dat partijen die dit convenant hebben ondertekend zich aan deze voorwaarden conformeren en hiermee ook verplichten zich aan de voorwaarden van dit convenant te houden. Ik lees echter geen clause in dit convenant als partijen zich niet houden aan het Blevé vrij rijden. Of m.a.w. welke sanctie staat hier tegenover of hoe kan worden opgetreden als partijen zich niet houden aan de voorwaarden van dit convenant?

Let wel, dit is nog een vraag die bij ons speelt, maar die even goed ook vanuit media / politiek kan worden gesteld.

groeten,

- DGMI

Van: - DGMI
Verzonden: woensdag 8 mei 2013 13:20
Aan: @prorail.nl
CC: - DGMI
Onderwerp: Afspraak maken

Opvolgingsmarkering: Opvolgen
Markeringsstatus: Voltooid

Beste ,

Op 19 juni is een Algemeen Overleg Externe Veiligheid gepland met onze Staatssecretaris. Op de agenda staat, naast wat andere zaken, het Convenant WBV rijden. Nu kan je raden dat Kamerleden vragen zullen stellen over hoe het nu gaat, wat en hoeveel er gemeld wordt etc. Bij de voorbereiding van zo'n Algemeen Overleg proberen we de Staatssecretaris altijd zo goed als mogelijk voor te bereiden op vragen en antwoorden. M.a.w we gaan een aantal mogelijke vragen en antwoorden voorbereiden. Vragen zouden kunnen zijn:

1. Hoeveel treinen rijden er nu niet WBV
2. Hoeveel wordt er gemeld / niet gemeld
3. Wat is de reden van het niet WBV samenstellen
4. Etc?

Nu heeft de dienstleiding het bevel gegeven dat ik het dossier WBV ga overdragen aan een andere collega, namelijk , die al jaren aan het dossier spoor werkt v.w.b regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen. nu is mijn idee om samen eerdaags even langs te komen, bijvoorbeeld eind mei week 21/22. Dan kan ik even voorstellen en kunnen we even over vraag en antwoordspel spreken.

Ok?

Groet,

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directie Veiligheid en Risico's

Plesmanweg 1-6
2597 JG 's Gravenhage.

Postbus 30945
2500 GX 's Gravenhage

+31 (0)70
email 1@minienm.nl

- DGMI

Van: f @prorail.nl
Verzonden: dinsdag 14 mei 2013 13:42
Aan: - DGMI
CC: - DGMI
Onderwerp: RE: Afspraak maken

Beste

Een afspraak eind mei (wk 21/22) is goed. Ik zal alvast over de antwoorden en andere mogelijke vragen nadenken.

En als je het hebt over warme-bleve: uit onderstaande (summiere) berichtgeving krijg ik het vermoeden dat er onlangs een warme-bleve explosie heeft plaatsgevonden in Rostov. Heb jij daar iets over gehoord? Dat een brandende locomotief overigens als aanleiding wordt genoemd voor een wagonbrand, klinkt niet heel realistisch.

<http://nos.nl/artikel/504978-rusland-onderzoekt-treinexplosie.html>

groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

inktpot

Van: - DGMI [mailto: @minienm.nl]
Verzonden: woensdag 8 mei 2013 13:20
Aan:
CC: - DGMI
Onderwerp: Afspraak maken

Beste

Op 19 juni is een Algemeen Overleg Externe Veiligheid gepland met onze Staatssecretaris. Op de agenda staat, naast wat andere zaken, het Convenant WBV rijden. Nu kan je raden dat Kamerleden vragen zullen stellen over hoe het nu gaat, wat en hoeveel er gemeld wordt etc. Bij de voorbereiding van zo'n Algemeen Overleg proberen we de Staatssecretaris altijd zo goed als mogelijk voor te bereiden op vragen en antwoorden. M.a.w we gaan een aantal mogelijke vragen en antwoorden voorbereiden. Vragen zouden kunnen zijn:

1. Hoeveel treinen rijden er nu niet WBV
2. Hoeveel wordt er gemeld / niet gemeld
3. Wat is de reden van het niet WBV samenstellen
4. Etc?

Nu heeft de dienstleiding het bevel gegeven dat ik het dossier WBV ga overdragen aan een andere collega, namelijk die al jaren aan het dossier spoor werkt v.w.b regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen. Nu is mijn idee om samen eerdaags even langs te komen, bijvoorbeeld eind mei week 21/22. Dan kan ik even voorstellen en kunnen we even over vraag en antwoordspel spreken.

Ok?

Groet,

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directie Veiligheid en Risico's

Plesmanweg 1-6
2597 JG 's Gravenhage.

Postbus 30945
2500 GX 's Gravenhage

☎ +31 (0)70
email info@minienm.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages. .

) - DGMI

Van:) - DGMI
Verzonden: dinsdag 14 mei 2013 16:00
Aan:) - DGMI
Onderwerp: RE: Afspraak maken

Dag

30 of 31 mei kan ik.

Op internet is een en ander te vinden over ongeval, zie bijv.

<http://www.spoorpro.nl/goederenvervoer/2013/05/10/rusland-onderzoekt-explosie-van-goederentrein/>

<http://inserbia.info/news/2013/05/russia-train-crash-leaves-11-injured-and-more-than-300-evacuated/>

https://rbth.ru/news/2013/05/09/train_carrying_propane_fuel_derailed_27_injured_25841.html

Veel blijft nog onduidelijk over ongeval.

Van: n) - DGMI
Verzonden: dinsdag 14 mei 2013 15:22
Aan: DGMI
Onderwerp: RE: Afspraak maken

Hoi

Eind mei wil ik een afspraak gaan maken. Welke data kun jij in de week van 27 mei? Daarnaast. Wij hebben geen info over dit ongeval. Heb jij meer informatie?

Van: @prorail.nl [mailto: @prorail.nl]
Verzonden: dinsdag 14 mei 2013 13:42
Aan:) - DGMI
CC:) - DGMI
Onderwerp: RE: Afspraak maken

Beste

Een afspraak eind mei (wk 21/22) is goed. Ik zal alvast over de antwoorden en andere mogelijke vragen nadenken.

En als je het hebt over warme-bleve: uit onderstaande (summiere) berichtgeving krijg ik het vermoeden dat er onlangs een warme-bleve explosie heeft plaatsgevonden in Rostov. Heb jij daar iets over gehoord? Dat een brandende locomotief overigens als aanleiding wordt genoemd voor een wagonbrand, klinkt niet heel realistisch.

<http://nos.nl/artikel/504978-rusland-onderzoekt-treinexplosie.html>

groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Van:) - DGMI [<mailto:> [@minienm.nl](mailto:)]
Verzonden: woensdag 8 mei 2013 13:20
Aan: I
CC: - DGMI
Onderwerp: Afspraak maken

Beste

Op 19 juni is een Algemeen Overleg Externe Veiligheid gepland met onze Staatssecretaris. Op de agenda staat, naast wat andere zaken, het Convenant WBV rijden. Nu kan je raden dat Kamerleden vragen zullen stellen over hoe het nu gaat, wat en hoeveel er gemeld wordt etc. Bij de voorbereiding van zo'n Algemeen Overleg proberen we de Staatssecretaris altijd zo goed als mogelijk voor te bereiden op vragen en antwoorden. M.a.w we gaan een aantal mogelijke vragen en antwoorden voorbereiden. Vragen zouden kunnen zijn:

1. Hoeveel treinen rijden er nu niet WBV
2. Hoeveel wordt er gemeld / niet gemeld
3. Wat is de reden van het niet WBV samenstellen
4. Etc?

Nu heeft de dienstleiding het bevel gegeven dat ik het dossier WBV ga overdragen aan een andere collega, namelijk , die al jaren aan het dossier spoor werkt v.w.b regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen. Nu is mijn idee om samen eerdaags even langs te komen, bijvoorbeeld eind mei week 21/22. Dan kan ik even voorstellen en kunnen we even over vraag en antwoordspel spreken.

Ok?

Groet,

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directie Veiligheid en Risico's

Plesmanweg 1-6
2597 JG 's Gravenhage.

Postbus 30945
2500 GX 's Gravenhage

+31 (0)70
email [@minienm.nl](mailto:)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

) - DGMI

Van:prorail.nl
Verzonden: woensdag 15 mei 2013 15:28
Aan: - DGMI
Onderwerp: RE: Afspraak maken

Ik kan ook 30 mei, 31 mei niet.

De wagenlijst van de goederentrein bij Wetteren hebben we. Het klopt dat het een bonte trein was, echter, de hoeveelheid aan brandbare gassen bestond uit 2 lege ongereinigde ketelwagens butadieen.

groet,

Van: DGMI [mailto:.....n@minienm.nl]
Verzonden: woensdag 15 mei 2013 9:05
Aan:
Onderwerp: FW: Afspraak maken

Beste

Wij hebben bij directie V&R geen aanvullende info. In onderstaand bericht van zijn nog wat internetlinks die eventueel nog wat info kunnen geven.

Nog even wat anders. In de berichtgeving m.b.t. Wetteren komt nu naar voren dat er sprake was van een bonte trein, waarin ook sprake zou zijn van brandbare gassen. Gelet op het AO en het geagendeerde convenant en de belangstelling voor Wetteren kan ik mij zomaar voorstellen dat ook deze vraag gesteld gaat worden. Zijn er gegevens beschikbaar van de samenstelling van deze trein?

Van:) - DGMI
Verzonden: dinsdag 14 mei 2013 16:00
Aan:) - DGMI
Onderwerp: RE: Afspraak maken

Dag

30 of 31 mei kan ik.

Op internet is een en ander te vinden over ongeval, zie bijv.

<http://www.spoorpro.nl/goederenvervoer/2013/05/10/rusland-onderzoekt-explosie-van-goederentrein/>

<http://insebia.info/news/2013/05/russia-train-crash-leaves-11-injured-and-more-than-300-evacuated/>

https://rbth.ru/news/2013/05/09/train_carrying_propane_fuel_derailed_27_injured_25841.html

Veel blijft nog onduidelijk over ongeval.

Van: () - DGMI
Verzonden: dinsdag 14 mei 2013 15:22
Aan: () - DGMI
Onderwerp: RE: Afspraak maken

Hoi

Eind mei wil ik een afspraak gaan maken. Welke data kun jij in de week van 27 mei? Daarnaast. Wij hebben geen info over dit ongeval. Heb jij meer informatie?

Van: @prorail.nl [mailto: @prorail.nl]
Verzonden: dinsdag 14 mei 2013 13:42
Aan: () - DGMI
CC: DGMI
Onderwerp: RE: Afspraak maken

Beste

Een afspraak eind mei (wk 21/22) is goed. Ik zal alvast over de antwoorden en andere mogelijke vragen nadenken.

En als je het hebt over warme-bleve: uit onderstaande (summiere) berichtgeving krijg ik het vermoeden dat er onlangs een warme-bleve explosie heeft plaatsgevonden in Rostov. Heb jij daar iets over gehoord? Dat een brandende locomotief overigens als aanleiding wordt genoemd voor een wagonbrand, klinkt niet heel realistisch.

<http://nos.nl/artikel/504978-rusland-onderzoekt-treinexplosie.html>

groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot

Van: () - DGMI [mailto: @minienm.nl]
Verzonden: woensdag 8 mei 2013 13:20
Aan: () - DGMI
CC: () - DGMI
Onderwerp: Afspraak maken

Beste

Op 19 juni is een Algemeen Overleg Externe Veiligheid gepland met onze Staatssecretaris. Op de agenda staat, naast wat andere zaken, het Convenant WBV rijden. Nu kan je raden dat Kamerleden vragen zullen stellen over hoe het nu gaat, wat en hoeveel er gemeld wordt etc. Bij de voorbereiding van zo'n Algemeen Overleg proberen we de Staatssecretaris altijd zo goed als mogelijk voor te bereiden op vragen en antwoorden. M.a.w we gaan een aantal mogelijke vragen en antwoorden voorbereiden. Vragen zouden kunnen zijn:

1. Hoeveel treinen rijden er nu niet WBV
2. Hoeveel wordt er gemeld / niet gemeld
3. Wat is de reden van het niet WBV samenstellen
4. Etc?

1) - DGMI

Van:) - DGMI
Verzonden: donderdag 16 mei 2013 13:21
Aan:) - DGMI
Onderwerp: WBV - informatie ProRail

Convenant is op 14 mei 2012 inwerking getreden. Ik vraag me af of overgangperiode 2012 (art. 15, lid 4) van convenant een opschortende werking heeft wat betreft de rapportage binnen een jaar door ProRail.

Enfin, als dit zo is moet ProRail informatie verstrekken volgende bijlage bij het convenant (zie art. 8 lid 4).

Beschik jij over deze bijlage? En staat hier niet in welke informatie relevant is voor de Minister?

Sowieso zal ik zelf ook nog wat vragen bedenken.

Met vriendelijke groet,

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
DGMI /Directie Veiligheid en Risico's
tel. 070 -

) - DGMI

Van: - DGMI
Verzonden: donderdag 16 mei 2013 15:10
Aan: DGMI
Onderwerp: RE: WBV - informatie ProRail

ik heb enkele suggesties voor vragen voor ProRail

1. Wanneer wordt de rapportage van ProRail aangeleverd als bedoeld in convenant (art. 8)?
2. Hoeveel treinen met brandbare gassen rijden er wel en niet WBV?
3. Hoeveel treinen met brandbare gassen rijden op de Betuweroute?
4. Wat is de reden van het niet WBV samenstellen?
5. Hoeveel meldingen van vervoerder aan ProRail vinden plaats over niet voldoen aan WBV samenstellen?
6. Wijkt meldgedrag treinsamenstelling vervoerder af van de werkelijkheid?
7. Zijn er gebreken in monitoren WBV samenstelling trein?

Groet,

Van: - DGMI
Verzonden: donderdag 16 mei 2013 13:53
Aan: - DGMI
Onderwerp: RE: WBV - informatie ProRail

Nog even het volgende:

- Het convenant treedt effectief in werking m.i.v 1 januari 2013. De verplichtingen van de partijen in het convenant worden volgens artikel 15 effectief van 2013. hiervoor de overweging in s. maar ook artikel 15 lid 4.
- Ook ProRail is een partij, hetgeen wil zeggen dat ook hun verplichtingen pas ingaan per 2013. Aardig is inderdaad dat voor ProRail geldt dat er wel een inspanningsverplichting is (ook voor ProRail). Ik zou zeggen laten we die inspanningsverplichting aangrijpen om zo ProRail weer enthousiast aan het werk te zetten.....
- De bijlage die wordt beschreven in artikel 8 gaat over de verslaglegging/monitoring. Hierbij wordt inzage gegeven over het niet wbv samenstellen van treinen. Zie hiervoor de bijlage. Ik heb het volledige convenant bijgevoegd.

Van: - DGMI
Verzonden: donderdag 16 mei 2013 13:21
Aan: - DGMI
Onderwerp: WBV - informatie ProRail

Convenant is op 14 mei 2012 inwerking getreden. Ik vraag me af of overgangperiode 2012 (art. 15, lid 4) van convenant een opschortende werking heeft wat betreft de rapportage binnen een jaar door ProRail.

Enfin, als dit zo is moet ProRail informatie verstrekken volgende bijlage bij het convenant (zie art. 8 lid 4).

Beschik jij over deze bijlage? En staat hier niet in welke informatie relevant is voor de Minister?

Sowieso zal ik zelf ook nog wat vragen bedenken.

Met vriendelijke groet,

--

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
DGMI /Directie Veiligheid en Risico's
tel. 070

- DGMI

Van: - DGMI
Verzonden: donderdag 16 mei 2013 17:20
Aan: - DGMI
CC: - DGMI; - DGMI
Onderwerp: WBV-rijden over traject Lage Zwaluwe Roosendaal

Uit de cijfers van ProRail over het 4^e kwartaal van 2012 blijkt het volgende over het al dan niet WBV-rijden over het traject Lage Zwaluwe-Roosendaal.

-er zijn in dat kwartaal 1083 ketelwagens met brandbaar gas (A) over dat traject vervoerd; 1 keer stond een wagen met brandbare vloeistoffen (in dit geval D3) direct voor of achter een wagen met brandbaar gas;
-er zijn in dat kwartaal 85 ketelwagens met toxisch gas (B2) over dat traject vervoerd; 17 keer stond een wagen met brandbare vloeistoffen (C3 7x; D3 10x) direct voor of achter een wagen met toxisch gas.

In totaal op 1168 ketelwagens gas 18 keer een ketelwagen met brandbare vloeistoffen er direct voor of er achter.

Groeten,

- DGMI

Van: [Redacted] (T) - DGMI
Verzonden: donderdag 16 mei 2013 22:30
Aan: [Redacted] - DGMI
Onderwerp: Moerdijk wbv

Ha
Moerdijk wil zicht op of perc van 80 wbv op dit moment al realistisch is. Hebben we dat zicht cq is het snel te leveren?
Groet

- DGMI

Van: [redacted] - ILT
Verzonden: vrijdag 17 mei 2013 7:58
Aan: [redacted] - DGMI
Onderwerp: RE: Blevé vrij rijden

Hoi [redacted],

Ja, dat klopt! Ik heb dit zowel gehoord van mijn collega's die vorige week betrokken zijn geweest bij het onderzoek in België als van [redacted] die mij dit gisteren ook nog even bevestigde.

groeten,

[redacted]

Van: [redacted] - DGMI
Verzonden: donderdag 16 mei 2013 13:03
Aan: [redacted] - ILT; [redacted] - DGMI
Onderwerp: RE: Blevé vrij rijden

Dag [redacted]

Ik hoorde [redacted] zeggen dat de ketelwagens met brandbaar vloeibaar gas (butadieen) leeg ongereinigd waren. Klopt dit? Als dit zo is, geldt convenant niet.

Groet,

Van: [redacted] - ILT
Verzonden: woensdag 8 mei 2013 13:10
Aan: [redacted] - DGMI; [redacted] - DGMI
Onderwerp: Blevé vrij rijden

Hoi [redacted],

Een vraag n.a.v. het treinincident te Wetteren.

Zoals nu blijkt uit nader onderzoek (een aantal van onze inspecteurs zijn vandaag in België uitgenodigd om samen met de Belgen nader onderzoek te doen naar het afgelopen incident), blijken de treinen niet Blevé vrij te zijn samengesteld. Het convenant dat hierover is afgesloten is ons bekend. Ik neem aan dat partijen die dit convenant hebben ondertekend zich aan deze voorwaarden conformeren en hiermee ook verplichten zich aan de voorwaarden van dit convenant te houden. Ik lees echter geen clause in dit convenant als partijen zich niet houden aan het Blevé vrij rijden. Of m.a.w. welke sanctie staat hier tegenover of hoe kan worden opgetreden als partijen zich niet houden aan de voorwaarden van dit convenant?

Let wel, dit is nog een vraag die bij ons speelt, maar die even goed ook vanuit media / politiek kan worden gesteld.

groeten,

- DGMI

Van: - DGMI
Verzonden: dinsdag 21 mei 2013 10:17
Aan: - DGMI; - DGMI
Onderwerp: RE: Moerdijk wbv

ProRail monitoort alle vervoer dat over een bepaald traject komt. Daarbij wordt geen onderscheid in herkomst of bestemming noch in rijrichting. Ook voor inkomende treinen geldt de verplichting om voor overschrijding van de grens wagenlijsten naar ProRail te sturen. Op basis van deze wagenlijsten kan ProRail vast stellen hoe vaak een gaswagen direct voor of achter een vloeistofwagen staat. Hiervoor was het wel nodig om het OVGS-systeem aan te passen. Dat is inmiddels gebeurd, zodat ProRail over het 4e kwartaal van 2012 voor de eerste keer deze gegevens kon rapporteren.

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: - DGMI
Verzonden: dinsdag 21 mei 2013 9:45
Aan: - DGMI
CC: - DGMI
Onderwerp: RE: Moerdijk wbv

Ha

Als het goed is, dat zijn dat de cijfers van het traject waarbij de rijrichting niet onderscheidend is. M.a.w alle verkeer. Ik zet deze mail even c.c aan . Als dit anders is , kun jij dan even reageren?

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: - DGMI
Verzonden: vrijdag 17 mei 2013 13:03
Aan: - DGMI
Onderwerp: RE: Moerdijk wbv

Maar weten we dat ook van de treinen die uit België komen ?

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: - DGMI
Verzonden: vrijdag 17 mei 2013 10:22
Aan: - DGMI
CC: - DGMI
Onderwerp: RE: Moerdijk wbv

Ha

Zie nog even de bijlage met de informatie van Als het gaat om de toepassing van het WBV convenant, dus de samenstelling van de trein waarbij brandbaar gas wordt gescheiden van brandbare vloeistof is er kennelijk sprake van 1 contactpunt en dat betekent dat je dus dik boven de 80% zit (bijna tegen de 100%).

Groet,

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: (-----) - DGMI
Verzonden: donderdag 16 mei 2013 22:30
Aan: - DGMI
Onderwerp: Moerdijk wbv

Ha

Moerdijk wil zicht op of perc van 80 wbv op dit moment al realistisch is. Hebben we dat zicht cq is het snel te leveren?

Groet

DGMI

Van: [redacted] - DGMI
Verzonden: maandag 27 mei 2013 17:52
Aan: [redacted] - DGMI
Onderwerp: vragen en antwoorden aan ProRail WBV

Hoi :

Kun je me jouw mail aan [redacted] toesturen met vragen over naleving convenant WBV-samenstellen? Bij voorbaat dank.

In ieder geval tot ziens in de Inktpot (donderdag gesprek 10-11 met ProRail).

Groet,

DGMI

Van: DGMI
Verzonden: dinsdaa 28 mei 2013 13:04
Aan: ;@prorail.nl';) - DGMI
Onderwerp: Vragen voor het AO
Bijlagen: Doc1.docx

Beste

Ik heb de twee mails even verbonden aan elkaar. Het gaat om de bijgevoegde vragen.

Tot morgen,

DGMI

Van:) - DGMI
Verzonden: dinsdag 28 mei 2013 13:11
Aan: @prorail.nl;) - DGMI
Onderwerp: Bijgewerkte versie met Wetterenvraag
Bijlagen: Doc1.docx

Zie bijgaand nog even aangevuld met een Wetterenvraag.

) - DGMI

Van: @prorail.nl
Verzonden: dinsdag 28 mei 2013 15:27
Aan: - DGMI; - DGMI
CC: @prorail.nl
Onderwerp: RE: Bijgewerkte versie met Wetterenvraag

Beste

Even wat verwachtingsmanagement voor a.s. donderdag.

- We hebben onlangs de vervoerders ons overzicht van het 1^e kwartaal gestuurd, met de vraag te reageren op de WB-combinaties die uit onze interne rapportages naar voren komen, maar die zij niet zelf gemeld hebben. Van een aantal vervoerders hebben we inmiddels een reactie ontvangen van een aantal nog niet. Deels zijn ze het met onze constatering eens, en deels niet. Voor dat laatste gedeelte zullen we binnenkort met de betreffende vervoerders verder inzoomen op de wagenlijsten om te achterhalen waarom we deze anders beoordelen. We kunnen jullie inzicht geven in deze tussenstand, maar het is dus nog geen afgerond verhaal. Dat we gedurende het jaar al contact opnemen met de vervoerders is geen verplichting vanuit het convenant. De belangrijkste reden daarvoor is dat we de monitoringsinspanning daardoor beter kunnen spreiden over het hele jaar en bovendien minder ver terug hoeft te worden gezocht in grote wagenlijstbestanden door zowel ProRail als de vervoerders.
- Binnen ProRail heb ik ook nagegaan wat we op dit moment formeel over het WB-convenant aan I&M kunnen melden (mede i.h.k.v. het AO-overleg). Het standpunt daarin is:
Rol van ProRail op grond van convenant WBVR bestaat uit monitoring van samenstelling van treinen, op basis waarvan per jaar een verslag aan MinlenM wordt overgelegd. Tussentijds informeren van de minister of andere partijen is niet voorzien in het convenant. ProRail heeft geen verplichtingen of bevoegdheden om toe te zien op naleving van afspraken en/of daarop eventueel in te grijpen. Nu tussentijds om informatie gevraagd wordt, is het derhalve aan MinlenM om bij de andere contractpartijen a t/m w te rade te gaan. Het convenant betreft afspraken tussen de minister en vervoerders/verladers/operators en die partijen zijn zelf verantwoordelijk voor naleving van hun afspraken en eventuele controle daarop – waarbij dus gekozen is voor jaarlijkse controle achteraf. Tenzij die partijen anders willen afspreken; artikel 13 voorziet daarin, eventueel artikel 14.

Tot donderdag,

groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot

Van: DGMI [mailto: @minienm.nl]
Verzonden: dinsdag 28 mei 2013 13:11
Aan: - DGMI
Onderwerp: Bijgewerkte versie met Wetterenvraag

Zie bijgaand nog even aangevuld met een Wetterenvraag.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

) - DGMI

Van:) - DGMI
Verzonden: dinsdag 28 mei 2013 17:26
Aan: @prorail.nl; i) - DGMI
CC: @prorail.nl
Onderwerp: RE: Bijgewerkte versie met Wetterenvraag

Dag

Zoals reeds is aangegeven door mijn , is het van belang dat de Staatssecretaris ten behoeve van het AO Externe Veiligheid op 19 juni een tussentijds beeld kan geven over de naleving van het convenant warme Bleve vrij samenstellen van treinen, gelet op de politieke gevoeligheid van dit dossier, in afwachting van een meer gedetailleerde rapportage in een later stadium.

Donderdag komen en ik graag langs om te bekijken wat de mogelijkheden zijn om de Staatssecretaris op korte termijn in bepaalde informatie te voorzien.

Met vriendelijke groet,

Senior beleidsmedewerker
Ministerie van Infrastructuur en Milieu | Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal | Directie Veiligheid en Risico's | Plesmanweg 1-6 | Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag | T 070
www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/vervoer-gevaarlijke-stoffen minienm.nl

Van: @prorail.nl [mailto: @prorail.nl]
Verzonden: dinsdag 28 mei 2013 15:27
Aan: DGMI; - DGMI
CC: @prorail.nl
Onderwerp: RE: Bijgewerkte versie met Wetterenvraag

Beste .

Even wat verwachtingsmanagement voor a.s. donderdag.

- We hebben onlangs de vervoerders ons overzicht van het 1^e kwartaal gestuurd, met de vraag te reageren op de WB-combinaties die uit onze interne rapportages naar voren komen, maar die zij niet zelf gemeld hebben. Van een aantal vervoerders hebben we inmiddels een reactie ontvangen van een aantal nog niet. Deels zijn ze het met onze constatering eens, en deels niet. Voor dat laatste gedeelte zullen we binnenkort met de betreffende vervoerders verder inzoomen op de wagenlijsten om te achterhalen waarom we deze anders beoordelen. We kunnen jullie inzicht geven in deze tussenstand, maar het is dus nog geen afgerond verhaal. Dat we gedurende het jaar al contact opnemen met de vervoerders is geen verplichting vanuit het convenant. De belangrijkste reden daarvoor is dat we de monitoringsinspanning daardoor beter kunnen spreiden over het hele jaar en bovendien minder ver terug hoeft te worden gezocht in grote wagenlijstbestanden door zowel ProRail als de vervoerders.
- Binnen ProRail heb ik ook nagegaan wat we op dit moment formeel over het WB-convenant aan I&M kunnen melden (mede i.h.k.v. het AO-overleg). Het standpunt daarin is:
Rol van ProRail op grond van convenant WBVR bestaat uit monitoring van samenstelling van treinen, op basis waarvan per jaar een verslag aan MinlenM wordt overgelegd. Tussentijds informeren van de minister of andere partijen is niet voorzien in het convenant. ProRail heeft geen verplichtingen of bevoegdheden om toe te zien op naleving van afspraken en/of daarop eventueel in te grijpen. Nu tussentijds om informatie

gevraagd wordt, is het derhalve aan MinlenM om bij de andere contractpartijen a t/m w te rade te gaan. Het convenant betreft afspraken tussen de minister en vervoerders/verladers/operators en die partijen zijn zelf verantwoordelijk voor naleving van hun afspraken en eventuele controle daarop – waarbij dus gekozen is voor jaarlijkse controle achteraf. Tenzij die partijen anders willen afspreken; artikel 13 voorziet daarin, eventueel artikel 14.

Tot donderdag,

groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

┌

Inktpot I

Van: [redacted], - DGMI [mailto:[redacted]]@minienm.nl

Verzonden: dinsdag 28 mei 2013 13:11

Aan: [redacted] - DGMI

Onderwerp: Bijgewerkte versie met Wetterenvraag

Zie bijgaand nog even aangevuld met een Wetterenvraag.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

- DGMI

Van:
Verzonden: woensdag 29 mei 2013 23:35
Aan: DGMI; DGMI
Onderwerp: Q en A's WBV samenstellen
Bijlagen: Naleving van het convenant WBV samenstellen.docx

Ik heb alvast wat Q en A's gemaakt.

Volgens zouden morgen stukken al aangeleverd moeten worden voor intern lenM tbv AO EV 19 juni.

Maar komt vaker voor dat stukken wat later worden ingevoegd (vragen naar uiterste deadline)

Groet

Van: DGMI
Verzonden: donderdag 30 mei 2013 15:33
Aan: DGMI
CC: - DGMI
Onderwerp: Q en A convenant WBV versie 2
Bijlagen: QenA WBV convenant.docx

Bijgaand mijn input versie 2, mede nav gesprek met ProRail van heden.

Met vriendelijke groet,

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
DGMI /Directie Veiligheid en Risico's
tel. 070 -

- DGMI

Van:) - DGMI
Verzonden: donderdag 30 mei 2013 16:27
Aan: @prorail.nl'; - DGMI
CC: @prorail.nl'; () - DGMI; \
) - DGMI
Onderwerp: QEN A's convenant WBV sasmstellen
Bijlagen: QenA WBV convenant (2).docx
Urgentie: Hoog

Zoals besproken: bijgaand een conceptversie versie vragen en antwoorden voor Staatssecretaris.
Deadline commentaar is 11.50 uur morgen.

Met vriendelijke groet,

Senior beleidsmedewerker

Ministerie van Infrastructuur en Milieu | Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal | Directie Veiligheid en Risico's | Plesmanweg 1-6 | Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag | T 070 487 6177 | admin@mni.nl
www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/vervoer-gevaarlijke-stoffen

Van: [redacted]@dbschenker.com]
Verzonden: vrijdag 31 mei 2013 11:43
Aan: [redacted] - DGMI; [redacted] - DGMI;
 [redacted]@prorail.nl; [redacted]@prorail.nl;
 [redacted]@prorail.nl; [redacted]@prorail.nl; [redacted] - DGMI
Onderwerp: RE: QEN A's convenant WBV samenstellen

Dag

Afgelopen woensdag we elkaar even ontmoet op de VNCI/DB Schenker bijeenkomst inzake het voorkomen van druppellekkages. Ik heb toen even het woord genomen over Wetteren. Ook om uitdrukking te geven aan onze grote betrokkenheid bij dit onderwerp. Via mijn collega's van ProRail ben ik betrokken bij het op een geanonimiseerde wijze verslag doen van de treinen die niet aan het convenant hebben voldaan. Ook heb ik even mee mogen lezen met de 'q and a' die wordt voorbereid.

Bijgaand overzicht stuur ik jou en jouw collega's als achtergrond informatie (voor jouw begrip op een doorsnee werkdag rijden wij zo'n 175 treinen [inclusief treinen zonder gevaarlijke stoffen]). Het overzicht biedt inzicht in de wijze waarop wij omgaan met het convenant. Ik zou daarbij nog twee opmerkingen willen plaatsen. (1) wanneer een trein niet conform het convenant heeft gereden wordt er een 'melding bijzonder voorval' (MBV) opgemaakt. Dat is vervolgens de basis van het treffen van verbetermaatregelen (volgens het idee van de Deming circle – plan > do > check > act) (2) wij hebben afspraken gemaakt met onze partners in D (= zusterbedrijfs, onderdeel van DB Schenker groep) en B over het samenstellen van treinen met bestemming NL. In regulier kwaliteits- en veiligheidsoverleg worden resultaten besproken.

Betuwerroute?	Nee
Datum	(Meerdere items)

Aantal van Trein	Overige Uitzondering?			
Weeknr	Nee	Uitgesloten in convenant	Eindtotaal	
	2	1	1	2
	3		1	1
	4	1		1
	5		1	1
	6	1	1	2
	7	2		2
	8	1	1	2
	9		1	1
	10	1		1
	11		1	1
	12		1	1
	13	1	1	2
Eindtotaal		8	9	17

Mocht je meer willen weten, bijvoorbeeld over de werking van het convenant in de praktijk, voel je vrij om via ProRail of direct contact met mij op te nemen.

Kind regards,

DB Schenker Rail Nederland N.V.
 Moreelsepark 1, 3511 EP Utrecht
 Tel. +31 30 [redacted] Fax +31 88 [redacted]

+++ DB Schenker at the transport logistic 2013 +++

Van: - DGMI [mailto:]@minienm.nl
Verzonden: donderdag 30 mei 2013 16:27
Aan:); - DGMI
CC:); - DGMI; - DGMI
Onderwerp: QEN A's convenant WBV sasmstellen
Urgentie: Hoog

f

Zoals besproken: bijgaand een conceptversie versie vragen en antwoorden voor Staatssecretaris.
Deadline commentaar is 11.50 uur morgen.
Met vriendelijke groet,

Senior beleidsmedewerker
Ministerie van Infrastructuur en Milieu | Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal | Directie Veiligheid en Risico's | Plesmanweg 1-6 | Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag | T 070 | M | @minienm.nl
www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/vervoer-gevaarlijke-stoffen

*****:*****

DB Schenker Rail Nederland N.V. is gevestigd te Utrecht en ingeschreven bij het Handelsregister Utrecht onder nummer 124363. Op al onze offertes en de met ons gesloten overeenkomsten zijn de Algemene Voorwaarden DB Schenker Rail Nederland N.V. (voorheen Algemene Voorwaarden Railion Nederland N.V.) van toepassing. U kunt deze inzien op onze website www.dbschenker.com. Ze liggen tevens ter inzage bij DB Schenker Rail Nederland N.V. te Utrecht en bij de KvK te Utrecht en Rotterdam en worden op eerste verzoek kosteloos toegezonden. RBS Amsterdam NL86RBOS0567104907, NL803883481B01.

De informatie verzonden in en met dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Mocht deze e-mail niet voor u bestemd zijn, dan verzoeken wij u deze te vernietigen en onmiddellijk contact op te nemen met de afzender. Gebruik van deze informatie door anderen dan die geadresseerde(n) is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan. DB Schenker Rail Nederland N.V. staat niet in voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud van deze verzonden e-mail (en bijlage(n)), noch voor tijdige ontvangst daarvan.

DB Schenker Rail Nederland N.V. has its registered office in Utrecht and is listed in the Trade Register of Utrecht under number 124363. All our offers and agreement concluded with us are governed by the General Conditions of DB Schenker Rail Nederland N.V. (formerly General Conditions of Railion Nederland N.V.). The General Conditions are published on our website www.dbschenker.com. They are also available for inspection at the offices of DB Schenker Rail Nederland N.V. in Utrecht and at the Chamber of Commerce for Utrecht and Rotterdam. A copy will be sent to you free of charge at your first request. RBS Amsterdam NL86RBOS0567104907, NL803883481B01.

The information contained in and attached to this email message is intended exclusively for the addressee(s). If this email is not addressed to you, please delete this message and contact the sender without delay. Use of this information by parties other than the addressee(s) is prohibited. Publication, reproduction, distribution and/or provision of this information to third parties is prohibited. DB Schenker Rail Nederland

◦ N.V. does not guarantee the correct and complete transmission of the content of the sent email (and attachment(s)) or timely receipt thereof.

- DGMI

Van: @prorail.nl
Verzonden: dinsdag 4 juni 2013 14:35
Aan: - DGMI
CC: - DGMI
Onderwerp: RE: QEN A's convenant WBV sasmenstellen
Bijlagen: RE: Monitoring i.h.k.v. WB-convenant

In ons overleg hebben we o.a. het punt besproken 'wat te doen met WB-treinen afkomstig van het buitenland'. Na de uitleg van vorig jaar (zie bijgevoegde mail vraag 2) ging ik ervanuit dat de vervoerders deze treinen aan ProRail zouden melden, maar bijv DBS geeft aan dat deze volgens hen uitgesloten zijn van het convenant en dus ook niet gemeld hoeven worden. Andere vervoerders denken er wellicht weer anders over. Persoonlijk vind ik de tekst in het convenant er niet eenduidig over. Pakken jullie dat punt op richting ondertekenaars van het convenant, zodat het consequent wordt toegepast? Mijn insteek is dat wij (ProRail) deze WB-treinen altijd opnemen in ons jaarrapport, waarbij het me verstandig lijkt dat we ze onder een apart kopje noemen en dus niet samenvoegen met de overige WB-treinen.

groet,

ProRail - Vervoer en Dienstregeling

Inktpot F

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer. [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Van: @minienm.nl
Verzonden: donderdag 1 november 2012 12:32
Aan: @prorail.nl
CC: DGMI
Onderwerp: RE: Monitoring i.h.k.v. WB-convenant

This message has been archived. [View the original item](#)

Beste Peter,

Zie ook onderstaande opmerkingen, verwerkt in jouw bericht.

Jan

Van: _____@prorail.nl [mailto: _____@prorail.nl]
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2012 11

FACTSHEET

Onderwerp	Convenant Warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen
Dossierhouder	dVeiligheid en Risico's
Bereikbaarheid	
Minister	Infrastructuur en Milieu (staatssecretaris)

Kern:

- Convenant gaat over het veiliger samenstellen van treinen met gevaarlijke stoffen
- Convenant is effectief m.i.v januari 2013
- Eerste indruk is dat het convenant redelijk goed wordt nageleefd

In mei 2012 is het Convenant Warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen aangeboden aan de Tweede Kamer.

Met de ondertekening van dit convenant op 14 mei 2012 is uitvoering gegeven aan de motie Van Gent/Roefs/Poppe (Kamer-stukken II, 2008/2009, 30 373, nr. 33), waarin de regering wordt opgeroepen zich maximaal in te spannen om tot concrete afspraken met het bedrijfsleven te komen over de warme-BLEVE-vrije (WBV) samenstelling van treinen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor.

Het doel van het convenant is de samenstelling van treinen zodanig vorm te geven dat hierdoor geen warme BLEVE (gaswolkontploffing) meer kan ontstaan. Een warme BLEVE wordt gezien als een van de meest maatgevende veiligheidsscenario's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het convenant draagt hierdoor in grote mate bij aan de veiligheid van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland. De reden om deze afspraken in een convenant op te nemen is dat er (nog) geen juridische mogelijkheden zijn voor wettelijke voorschriften.

Het resultaat van het convenant is veiligheidswinst. Deze veiligheidswinst komt uiteindelijk ook het vervoer ten goede. Door treinen WBV samen te stellen kan namelijk, relatief gezien, meer vervoer worden afgewikkeld. Door het convenant wordt voorzien in deze maatregel om overschrijding van risicoplafonds te voorkomen (Basisnet kent risicoplafonds en eventuele routeringsmaatregelen als risicoplafonds dreigen te worden overschreden).

Het convenant is niet van toepassing op de Betuweroute (Vervoer over de Betuweroute is veiliger en minder riskant om diverse redenen: dedicated vrachtvervoer, geen kruisingen, extra beveiligingen, minder rijden door bewoond gebied, enz.). Ook voorziet het convenant in situaties van overmacht, waarbij niet voorzien kan worden in het WBV samenstellen.

Het convenant is effectief in werking getreden in januari 2013. Het convenant voorziet in monitoring door ProRail. ProRail zal aan de hand van monitoringsgegevens jaarlijks een rapportage leveren. Op basis van deze informatie wordt een verslag opgemaakt dat aan de Kamer zal worden gezonden. De Kamer zal voor de eerste maal in 2014 op de hoogte worden gesteld van de werking van het convenant. Dit eerste verslag gaat dan over het jaar 2013. Hoewel de monitoring nu loopt en gegevens en informatie nog moeten worden onderzocht en worden geïnterpreteerd, is het eerste beeld dat het convenant redelijk goed wordt nageleefd.

Vraag en antwoord

Juni '13

Onderwerp	convenant Warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen
Dossierhouder	dVeiligheid en Risico's
Bereikbaarheid	
Minister	Infrastructuur en Milieu (staatssecretaris)

Vraag

Wordt het convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen nageleefd?

Antwoord

Volgens het convenant hebben partijen zich verplicht het convenant uit te voeren sinds het begin van dit jaar. Laat ik eerst benadrukken dat Nederland uniek is met dit convenant. De goederenvervoerders geven hiermee het goede voorbeeld aan hun collega's.

Volgens het convenant zal ProRail in het eerste kwartaal van 2014 uitgebreid verslag uitbrengen over de mate van nakoming van verplichtingen van partijen op grond van het convenant.

Uit tussentijdse voorlopige informatie van ProRail blijkt dat in het eerste kwartaal van dit jaar ca. 900 treinen met brandbare gassen (in de zin van het convenant) hebben gereden op andere routes dan de Betuweroute (N.B. het convenant geldt niet op de Betuweroute). Van deze treinen is op dit moment bekend dat ca. 25 niet warme-BLEVE-vrij zijn samengesteld.

Jun '13

Vraag en antwoord

Onderwerp	convenant Warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen
Dossierhouder	dVeiligheid en Risico's
Bereikbaarheid	
Minister	Infrastructuur en Milieu (staatssecretaris)

Vraag

Wat was de reden van het NIET warme-BLEVE-vrij samenstellen van de treinen op deze routes?

Antwoord

De voornaamste reden is dat het treinen betreft die vanuit het buitenland Nederland binnenkomen, waarbij geen sprake is van een "overtreding van het convenant". De convenantspartijen hebben zich wel gecommitteerd aan de inspanningsverplichting hun buitenlandse partners te motiveren ook warme- BLEVE-vrij samen te stellen.

Vraag en antwoord

Juni '13

Onderwerp	convenant Warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen
Dossierhouder	dVeiligheid en Risico's
Bereikbaarheid	
Minister	Infrastructuur en Milieu (staatssecretaris)

Vraag

Bent u bereid het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen verder internationaal te promoten?

Antwoord

Ja. In het verleden en ook zeer onlangs heeft Nederland in internationaal verband een pleidooi gehouden voor het belang van het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen voor de veiligheid in Nederland. Internationaal is geen draagvlak gebleken voor het regelen van het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen in het RID, uit oogpunt van kosten/baten.

Juni '13

Vraag en antwoord

Onderwerp	convenant Warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen
Dossierhouder	dVeiligheid en Risico's
Bereikbaarheid	
Minister	Infrastructuur en Milieu (staatssecretaris)

Vraag

Was de trein betrokken bij het ongeval nabij Wetteren WBV samengesteld?

Antwoord

De trein was WBV samengesteld volgens het convenant. Dit is mij gebleken uit informatie verkregen via ILT en de betreffende vervoerder (DB Schenker). De betreffende gaswagens met het brandbare gas (butadieen mengsel) was leeg ongereinigd. (Lege ongereinigde gaswagens vallen buiten het convenant)
