

Bijlage 1

project I&W Evaluatie Convenant Warme BLEVE
projectnr. 0474315.100
betreft Evaluatie convenant warme BLEVE

In 2012 is het convenant “Het warme BLEVE vrij (WBV) samenstellen en rijden van treinen” (hierna genoemd: het convenant) gesloten met als doel de kans op het ontstaan van een warme BLEVE te verlagen om de mogelijkheid tot binnenstedelijke verdichting en de groei van het vervoer van brandbaar gas te kunnen verwezenlijken. Het convenant is in 2017 stilzwijgend verlengd tot 1 januari 2022. Jaarlijks wordt in het verslag over de werking van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen gerapporteerd in hoeverre de verplichtingen tot het WBV samenstellen en rijden van treinen worden uitgevoerd. In artikel 10 van het convenant is opgenomen dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna genoemd IenW) elke vijf jaar zal bezien in hoeverre dit convenant, mede in het licht van mogelijke internationale ontwikkelingen op het gebied van de veiligheid van het vervoer van brandbare gassen en zeer brandbare vloeistoffen per spoor, aanpassing behoeft. Op basis van het jaarlijkse verslag over de werking en uitvoering van het convenant concludeert het ministerie dat dit convenant tijdens de gehele looptijd goed is uitgevoerd.

Het ministerie heeft in 2021 de partijen van het convenant verzocht het convenant met vijf jaar te verlengen tot 1 januari 2027. Met de uitvraag aan de partijen om het convenant te verlengen is op uw verzoek aan de partijen gevraagd of ze reden zien in het licht van (toekomstige) internationale ontwikkelingen of anderszins om het convenant voor de toekomst niet door te zetten.

VRAAGSTELLING

De beknopte evaluatie ten behoeve van de verlenging van het convenant betreft met name als uitgangspunt artikel 10 van het convenant. Aan de 25 partijen van het convenant zijn in individuele gesprekken de volgende vragen gesteld:

1. Zijn er (mogelijke) internationale ontwikkelingen op het gebied van de veiligheid van het vervoer van brandbare gassen en zeer brandbare vloeistoffen per spoor, die er toe leiden dat het convenant niet langer noodzakelijk is?
2. Zijn er andere ontwikkelingen op het gebied van de veiligheid van het vervoer van brandbare gassen en zeer brandbare vloeistoffen per spoor, die er toe leiden dat het convenant niet langer noodzakelijk is?
3. Gaat u akkoord met de door het ministerie verzochte verlenging van het convenant tot 1 januari 2027, en laat u voor 1 januari 2022 het verlengingsbriefje door een daartoe tekenbevoegd persoon ondertekenen?

AANPAK

De volgende stappen zijn doorlopen om invulling te geven aan de vraagstelling:

1. Het ministerie heeft contact opgenomen met de partijen, zodat zij voldoende ingelicht waren over de in de *Vraagstelling* genoemde vragen en het verzoek tot telefonisch contact om deze vragen te bespreken;
2. Op basis van de ontvangen reacties hebben telefonische gesprekken plaatsgevonden met de convenantpartners. In gevallen waar een bedrijf van eigenaar is veranderd, is contact opgenomen met de nieuwe eigenaar;
3. In de onderhavige brieffrapportage zijn de resultaten van deze gesprekken geanonimiseerd verwerkt.
4. De resultaten zijn besproken met de contactpersoon van het ministerie.

CONVENANTSPARTNERS

Antea Group heeft in het kader van de huidige evaluatie contact gehad met de volgende partijen van het convenant:

- Dow Benelux B.V.
- BP Europa SE BP Nederland
- Lyondell Chemie Nederland B.V.
- SABIC Petrochemicals B.V.
- Shell Chemicals Europe B.V.
- Combined Cargo Terminals B.V.
- Pernis Combi Terminal B.V. (sinds 1/1/2013 Combi Terminal Twente)
- Rail Service Center Rotterdam B.V.
- Rotterdam Container Terminal
- Trimodal Container Terminal Venlo
- Bentheimer Eisenbahn AG
- Crossrail Benelux N.V.
- Captrain Benelux (Sinds mei 2014 onderdeel van Captrain Deutschland)
- DB Schenker Rail Nederland N.V. (sinds 1/4/2016 DB Cargo)
- Kombirail Europe B.V.
- Rotterdam Rail Feeding B.V.
- Rail Transport Service GmbH
- Rurtalbahn Benelux B.V. (sinds sept. 2017 RTB Cargo Netherlands bv)
- TX Logistik
- AnQore BV (toegetreten per 3/12/2018)
- ERS Railways (in juni 2018 overgenomen door Hupac)
- Lineas Nederland (toegetreten per 4/5/2017)
- SBB Cargo International (toegetreten per 2/12/2015)
- ProRail

Met een aantal oud partijen (Continental Rail Services, HSL Logistik Benelux, Husa Transportation Railway Services Nederland B.V. en Locon Benelux B.V.) is geen contact geweest omdat deze bedrijven niet meer bestaan of niet meer actief zijn als goederenvervoerder.

Van de actieve partijen bij het convenant hebben twee partijen (TX Logistik en ERS Railways (in juni 2018 overgenomen door Hupac)) aangegeven niet meer actief te zijn met dit type vervoer in Nederland.

Het overgrote gedeelte van de partijen heeft aangegeven mee te gaan in de verlenging van het convenant. Voor een aantal partijen zijn daar nog enige administratieve handelingen voor benodigd.

INTERNATIONALE ONTWIKKELINGEN VEILIGHEID SPOORVERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN

In deze paragraaf worden de bevindingen gepresenteerd van de onderzoeksvraag:

Zijn er (mogelijke) internationale ontwikkelingen op het gebied van de veiligheid van het vervoer van brandbare gassen en zeer brandbare vloeistoffen per spoor, die er toe leiden dat het convenant niet langer noodzakelijk is.

Op het gebied van de veiligheid van het vervoer van brandbare gassen en zeer brandbare vloeistoffen per spoor zijn er geen concrete ontwikkelingen voorzien door de convenantpartners. Dit is ook de reden dat meerdere partners om die reden het verlengen van dit convenant onderschrijven. Ook wordt door meerdere partners aangegeven dat zij graag zien dat ook buitenlandse partijen aansluiten bij dit convenant, of dat deze maatregel naar andere landen binnen Europa wordt doorgevoerd.

Er is wel sprake van aan dit transport gerelateerde ontwikkelingen. Dit betreffen de volgende:

- De International union of railways (UIC) heeft de werkgroep om de resilience van materieel voor BLEVE gevoelige stoffen te verbeteren.
- In algemene zin is wel sprake van veiligheidsverbeterende maatregelen aan zowel infrastructuur (zoals bijvoorbeeld ERTMS, ontsporingsdetectie) als materieel (zoals bijvoorbeeld opklimbeveiliging), enkele partners geven aan dat op termijn door verdergaande veiligheidsverbetering een verdere verlenging van het convenant mogelijk niet nodig is. Doorlopende monitoring van de veiligheidsverbetering wordt in die zin zinvol geacht. Meeste partners geven echter aan dat op dit moment een verlenging – ondanks deze ontwikkelingen – wel wenselijk is.

OVERIGE ONTWIKKELINGEN VEILIGHEID SPOORVERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN

In deze paragraaf worden de bevindingen gepresenteerd van de onderzoeksvraag:

Zijn er andere ontwikkelingen op het gebied van de veiligheid van het vervoer van brandbare gassen en zeer brandbare vloeistoffen per spoor, die er toe leiden dat het convenant niet langer noodzakelijk is

Op het gebied van de veiligheid van het vervoer van brandbare gassen en zeer brandbare vloeistoffen per spoor zijn er geen concrete ontwikkelingen voorzien door de convenantpartners.

Er is wel sprake van aan dit transport gerelateerde ontwikkelingen die positief kunnen bijdragen aan de veiligheid op het spoor. De volgende ontwikkelingen zijn genoemd door de partijen:

- Het volgen van wagens met behulp van Track & Trace, zodat altijd bekend is waar een wagen zich bevindt. Dit biedt een veiligheidsvoordeel t.o.v. het vervoer per weg;
- Sensoren op materieel waarmee slecht/achterstallig onderhoud of andere problemen tijdig worden gedetecteerd;
- Temperatuurlezing voor wagenlading met temperatuurgevoelige producten;
- Men verwacht dat vanwege klimaateisen het transport via spoor de voorkeur gaat krijgen boven transport via de weg. Dit zal leiden tot meer (goederen-)transport via spoor.

De meeste partners zien ondanks deze ontwikkelingen de relevantie van de een verlenging van dit convenant.

CONCLUSIE

Conclusie is dat op het gebied van de veiligheid van het vervoer van brandbare gassen en zeer brandbare vloeistoffen per spoor geen concrete Internationale of nationale ontwikkelingen zijn voorzien door de convenantpartners, die ertoe leiden dat het convenant niet langer noodzakelijk is.

Op basis van de ontvangen reactie kan de meerderheid van de benaderde bedrijven een verlenging van het convenant onderschrijven.

AANBEVELINGEN EN AANDACHTSPUNTEN

In de gesprekken zijn door de partijen diverse opmerkingen genoemd ten aanzien van het omgaan met het convenant. Deze willen we graag aan u meegeven.

- Betere communicatie / jaarlijks aandacht voor aanwezigheid convenant
 - o Meerdere convenantpartners gaven aan dat zij graag zien dat er een verbetering van de communicatie is. Als optie werd genoemd een jaarlijks schrijven aan de partners hoe de naleving van het convenant was, en of er aandachtspunten of knelpunten waren met betrekking tot de naleving. Ook het informeren van nieuwe vervoerders op de aanwezigheid van dit convenant is een aandachtspunt, en of zij ook willen toetreden als partner.
- Overleg over of n.a.v. dit convenant
 - o Aanvullend op het vorige punt: er is voorgesteld of dit (en eventuele andere) convenanten met betrekking tot vervoer per spoor van gevaarlijke goederen als vast agendapunt kunnen worden besproken in bestaande overleggrems.
 - o Zo kan er in geval van voortschrijdende inzichten of door nieuwe ontwikkelingen worden overwogen of het nodig is artikelen aan te passen zodat naleving aansluit op de actuele situatie. Hierbij is als voorbeeld de nieuwe indeling van stoffen volgens de s3b systematiek.
- Kijk bij de risico's niet alleen naar het transportdeel via spoor, maar de gehele keten (denk bijvoorbeeld aan de benodigde rangeerruimte om treinen BLEVE vrij samen te stellen. Zo kan een rangeerbepierking op 1 of enkele locaties leiden tot het (tijdelijk) niet warme BLEVE vrij te kunnen samenstellen;
- Energietransitie zal naar verwachting een groot effect hebben op de vervoerde hoeveelheden en type gevaarlijke stoffen.

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

Partijen:

1. De Staat der Nederlanden gevestigd te Den Haag, te dezen vertegenwoordigd door de Minister van Infrastructuur en Milieu, mevr. drs. M.H. Schultz van Haegen, hierna te noemen: de Staat en de Minister voornoemd als bestuursorgaan, enerzijds en
2. ProRail B.V., gevestigd te Utrecht, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de president-directeur, mevr. drs. M.W. Gout-van Sinderen en
3.
 - a. Dow Benelux B.V., gevestigd te Terneuzen, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Responsible Care Leader Benelux, de heer R.J.O. Adriaansens;
 - b. BP Europa SE BP Nederland, gevestigd te Capelle aan den IJssel, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de directeur, de heer H. Muilerman;
 - c. Lyondell Chemie Nederland B.V., gevestigd te Rotterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer M.D. Olijve;
 - d. SABIC Petrochemicals B.V., gevestigd te Heerlen, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer P.C.H. Groenen en de heer J.H. Truijen;
 - e. Shell Chemicals Europe B.V., gevestigd te Rotterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer A. Waayer;
 - f. Combined Cargo Terminals B.V., gevestigd te Moerdijk, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Managing Director, de heer L.G.J. Smits;
 - g. Pernis Combi Terminal B.V., gevestigd te Rotterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Managing Director, de heer K. Reijken;
 - h. Rail Service Center Rotterdam B.V., gevestigd te Rotterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Managing Director, de heer P.M. Förrer;
 - i. Rotterdam Container Terminal, gevestigd te Rotterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Managing Director, de heer A. Kramer;
 - j. Trimodal Container Terminal Venlo, gevestigd te Venlo, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Managing Director, de heer M. Stubenitsky;
 - k. Bentheimer Eisenbahn AG, gevestigd te Nordhorn (Duitsland), te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Procurist Eisenbahn Betriebsleiter, de heer A. Thien;
 - l. Captrain Benelux, gevestigd te Antwerpen (België), te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Managing Director, de heer A. Gibson;
 - m. Continental Rail Services (CRS), gevestigd te Rotterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Director Sales & Operations, de heer A. den Hollander;
 - n. Crossrail Benelux N.V., gevestigd te Deurne (Antwerpen – België), te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Quality, Safety & Environment Officer, de heer J. Thienpont;
 - o. DB Schenker Rail Nederland N.V., gevestigd te Utrecht, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de directeur, de heer A. Klompe;
 - p. HSL Logistiek Benelux, gevestigd te 's-Hertogenbosch, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de directeur, de heer B. Ormeling;
 - q. Husa Transportation – Railway Services Nederland B.V., gevestigd te Rotterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de operations manager, de heer R. van Krimpen;
 - r. KombiRail Europe B.V., gevestigd te Rotterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door Managing Director, de heer T. Knechtel;
 - s. Locon Benelux B.V., gevestigd te Zwolle, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de directeur, de heer A.W.J. Habers;
 - t. Rotterdam Rail Feeding (RRF) B.V., gevestigd te Rotterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de managing director, de heer A. de Rade;
 - u. RTS Rail Transport Service GmbH, gevestigd te Graz (Oostenrijk), te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de directeur, J. Weijtmans;
 - v. Rurtalbahn Benelux B.V., gevestigd te Rotterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de directeurs, de heren E. Schmitz en J. Brouwer;
 - w. TX Logistik, gevestigd te Bad Honnef (Duitsland), te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door geschäftsleiter production, de heer S. Flore, anderzijds;

Ieder afzonderlijk tevens te noemen 'Partij', gezamenlijk tevens aangeduid als 'Partijen',

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

in aanmerking nemende dat:

- a. een warme BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) bij het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor kan ontstaan als een externe brand (ontstaan door het lek raken van een wagon met zeer brandbare vloeistof, gevolgd door ontsteking) een in de directe nabijheid van die brand aanwezige tank gevuld met brandbaar gas aanstraalt, waardoor de druk in die tank oploopt en tegelijkertijd het materiaal van de tank verzwakt. De combinatie van die twee verschijnselen kan ervoor zorgen dat de tank met brandbaar gas (na verloop van tijd) bezwijkt. De vrijkomende vloeistof kan expanderen en kan verbranden in een grote vuurbal met een diameter die kan oplopen tot ca. 200 meter;
- b. voor de inhoud van het begrip warme-BLEVE-vrij samengestelde trein aangesloten is bij de veiligheidsafstanden die zijn opgenomen in sectie 7.5.3 van het Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) en die voor de toepassing van dit convenant inhouden dat de afstand tussen een geheel of gedeeltelijk gevulde tank met brandbare gassen en een geheel of gedeeltelijk gevulde tank met zeer brandbare vloeistoffen ten minste 18 meter moet bedragen dan wel de tank met brandbare gassen gescheiden moet zijn van de tank met zeer brandbare vloeistoffen door twee 2-assige wagens of een wagon met 4 of meer assen, waarbij onder een gedeeltelijk gevulde tank niet een lege, ongereinigde tank wordt verstaan;
- c. ook voor de inhoud van de andere begrippen zoveel mogelijk is aangesloten bij het RID en daarvan slechts is afgeweken voor zover dat nodig is voor de werking van dit convenant;
- d. het kabinet in de Nota Mobiliteit (Kamerstukken II 2004/05, 29 644, nr. 14) en de Nota vervoer gevaarlijke stoffen (Kamerstukken II 2005/06, 30 373, nrs. 1 en 2) de invoering heeft aangekondigd van een zogeheten Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water, hierna te noemen: Basisnet. Het doel van het Basisnet is het creëren en in stand houden van een duurzaam evenwicht tussen vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid. Bij dit Basisnet geldt het maatschappelijk aanvaardbare plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar als uitgangspunt, alsmede het voorkomen of verminderen van overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico;
- e. de kans op een warme BLEVE verlaagd moet worden om de kabinetsambities, genoemd onder d, ruimtelijke plannen voor binnenstedelijke verdichting en de verwachte groei van het vervoer van brandbaar gas te kunnen verwezenlijken. De kans op een warme BLEVE kan worden verlaagd door brandbaar gas en zeer brandbare vloeistof niet gecombineerd te vervoeren of, indien die stoffen in dezelfde trein worden vervoerd, een veiligheidsafstand aan te houden tussen een tank met zeer brandbare vloeistof en een tank met brandbaar gas;
- f. bij de invoering van het Basisnet aan het vervoer van gevaarlijke stoffen een maximale risicoruimte aan de in het Basisnet opgenomen hoofdspoorwegen wordt toegekend. Bij het vaststellen van die risicoruimte voor spoorvervoer wordt er van uit gegaan dat in de toekomst meer treinen warme-BLEVE-vrij worden samengesteld;
- g. de Betuweroute een specifiek voor het vervoer van goederen bestemde spoorlijn is met een hoge veiligheidsstandaard die niet door gebieden met hoge bevolkingsdichtheid gaat. Door deze hoge veiligheidsstandaard is de kans op een botsing of ontsporing waarbij een tank met brandbaar gas is betrokken kleiner dan op andere delen van het spoorwegennet. Daarom ziet dit convenant niet op het warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen op de Betuweroute;
- h. gelet op de wenselijkheid van het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen de Staat hierover in 2009 een convenant met DSM N.V. heeft gesloten en de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen bij brief van 23 december 2009 schriftelijk te kennen heeft gegeven met de rijksoverheid over dit onderwerp afspraken te willen maken;

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

- i. Partijen het er over eens zijn dat het van belang is dat alle actoren die in Nederland betrokken zijn bij het samenstellen van treinen met brandbare gassen, voor zover mogelijk, tevens Partij zijn bij dit convenant en dat dit convenant in zoverre bijdraagt aan een gelijkwaardig economisch speelveld;
- j. teneinde treinen warme-BLEVE-vrij te kunnen samenstellen, in de toekomst behoefte is aan extra rangeercapaciteit op rangeerterrein Kijfhoek. Om extra rangeerhandelingen mogelijk te maken is het van belang dat de risicoruimte van de geldende omgevingsvergunning wordt vergroot. Om dit te bewerkstelligen zijn hierover op 23 juni 2010 afspraken gemaakt tussen de Staat, ProRail, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Zwijndrecht, onder meer inhoudende dat de exploitatie van binnen de - in de vergunningaanvraag van ProRail van 9 november 2010 begrepen - 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour gelegen kwetsbare objecten ter plaatse moet worden beëindigd. Aan laatstgenoemde afspraak is inmiddels uitvoering gegeven;
- k. De Staat in internationaal verband (OTIF) blijvende aandacht heeft gevraagd en zal blijven vragen voor het grote belang van het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen en voor de afspraken die in dit convenant zijn neergelegd en daartoe de inspanningsverplichting op zich neemt om te bewerkstelligen dat in het RID wordt vastgelegd dat het vervoer van brandbare gassen per spoor geschiedt door middel van warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen;
- l. de chemische industrie in Europees verband (CEFIC) aandacht heeft gevraagd en zal blijven vragen voor het grote belang van het warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen;
- m. de internationale regels omtrent het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen vooralsnog niet voorzien in een verplichting om treinen warme-BLEVE-vrij samen te stellen;
- n. Partijen internationale ontwikkelingen die van belang zijn voor de in dit convenant gemaakte afspraken met aandacht zullen volgen;
- o. Partijen onderschrijven dat uit een oogpunt van maatschappelijk verantwoord ondernemen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen dient te worden gestreefd naar beperking van het risico door het warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen;
- p. in paragraaf 4.2 van de memorie van toelichting bij het voorstel van wet Basisnet (Kamerstukken II 2010-2011, 32 862, nr. 3) is uiteengezet dat de veiligheidswinst die voortvloeit uit het treffen van veiligheidsverhogende maatregelen zoals het warme-BLEVE-vrij rijden van treinen, ten goede dient te komen aan de partijen die in die maatregelen investeren;
- q. het van belang is dat ProRail en vervoerders afspraken maken die er in beginsel toe strekken dat treinen die warme-BLEVE-vrij zijn samengesteld voorrang krijgen bij de verdeling van de risicoruimte bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoorwegen die onderdeel zijn van het Basisnet, om te komen tot een eerlijke en non-discriminatoire verdeling van die risicoruimte;
- r. de afspraken, neergelegd in de artikelen 3, 4 en 5 van dit convenant, strikt privaatrechtelijk van aard zijn;
- s. het jaar 2012 kan worden gebruikt ten behoeve van het zodanig organiseren van het warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen dat met ingang van 1 januari 2013 volledig aan de doelstelling van dit convenant kan worden voldaan;
- t. Partijen er mee instemmen dat gegevens die zij mede overeenkomstig artikel 4 van het Besluit spoorvervoer aan ProRail verstrekken voor zover deze nodig zijn voor de rapportage die ProRail op grond van dit convenant jaarlijks dient op te stellen door ProRail jaarlijks aan de Minister van Infrastructuur en Milieu worden verstrekt;

komen overeen als volgt:

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

Artikel 1: Definitiebepalingen

In dit convenant wordt verstaan onder:

- a. Afzender: elke Partij bij dit convenant die, voor zichzelf of in opdracht van derden, brandbare gassen in reservoirwagens vanuit Nederland per spoor verzendt of doet verzenden; onder Afzender wordt in elk geval verstaan de Partijen genoemd onder 3, sub a tot en met e;
- b. Belader: elke Partij bij dit convenant die, voor zichzelf of in opdracht van derden in een intermodale terminal intermodale treinen vanuit Nederland belaadt met brandbare gassen in tankcontainers of transporttanks; onder Belader wordt in elk geval verstaan de Partijen genoemd onder 3, sub f tot en met j;
- c. Betuweroute: de specifiek voor het goederenvervoer aangelegde spoorlijn vanaf Rotterdam-Maasvlakte tot en met het gedeelte vanaf Zevenaar tot de Nederlands-Duitse grens, zijnde de oostelijke aansluiting op het Duitse spoorwegennet, met inbegrip van de stamlijnen in de Rotterdamse haven en, voor zover die emplacementen worden gebruikt voor vervoer over de hiervoor genoemde goederenspoorlijn, met inbegrip van de spoorwegemplacementen Waalhaven, Europoort, Botlek, Pernis, Maasvlakte en Valburg;
- d. brandbare gassen: gassen, aangeduid met de gevaarsidentificatiecode (GEVI-code) 23, 239 of 263, bedoeld in bijlage 1 bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG);
- e. Intermodale operator: elke Partij bij dit convenant die voor eigen rekening en risico capaciteit en tractie inkoopt bij een spoorwegonderneming ten behoeve van het vervoer in, van dan wel naar Nederland van brandbare gassen in tankcontainers of transporttanks;
- f. Ontvanger: elke Partij bij dit convenant die, voor zichzelf of in opdracht van derden, brandbare gassen in reservoirwagens in Nederland in ontvangst neemt;
- g. reservoirwagen (ketelwagen): wagen voor het vervoer van vloeibare stoffen of gassen, die bestaat uit een opbouw met één of meer tanks, daaronder begrepen de uitrustingsdelen en een onderstel voorzien van eigen uitrustingsdelen;
- h. spoorwegemplacement: inrichting bestemd voor het samenstellen van treinen of treindelen, al dan niet door middel van het stoten of heuvelen van spoorvoertuigen, bestemd voor goederenvervoer, waaronder tevens begrepen een spoorwegemplacement dat onderdeel is van een inrichting;
- i. Vervoerder: elke Partij bij dit convenant die spoorwegonderneming als bedoeld in artikel 1 van de Spoorwegwet is; onder Vervoerder wordt in elk geval verstaan de Partijen genoemd onder 3, sub k tot en met w;
- j. warme-BLEVE-vrij samengestelde trein: trein waarbij de afstand tussen een geheel of gedeeltelijk gevulde, anders dan een lege, ongereinigde tank met brandbare gassen en een geheel of gedeeltelijk gevulde, anders dan een lege, ongereinigde tank met zeer brandbare vloeistoffen ten minste 18 meter bedraagt dan wel de tank met brandbare gassen is gescheiden van de tank met zeer brandbare vloeistoffen door twee 2-assige wagens of een wagen met 4 of meer assen;
- k. warme-BLEVE-vrij samenstellen: zodanig beladen of samenstellen van een trein dat deze gekwalificeerd kan worden als een warme-BLEVE-vrij samengestelde trein;
- l. zeer brandbare vloeistoffen: vloeistoffen, aangeduid met de gevaarsidentificatiecode (GEVI-code) 33, 323, 333, 336, 338, 339, X323, X333 of X338, bedoeld in bijlage 1 bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG).

Artikel 2: Doel en reikwijdte

- 1. Het 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.
- 2. Dit convenant is niet van toepassing op het vervoer van brandbare gassen over de Betuweroute.

Artikel 3: Verplichtingen voor de Afzender en Ontvanger (vervoer van brandbare gassen in reservoirwagens)

1. De Afzender stelt treinen warme-BLEVE-vrij samen of geeft daartoe opdracht, ongeacht of de brandbare gassen in of buiten Nederland in ontvangst worden genomen.
2. De Afzender bevordert dat degene die de brandbare gassen namens hem vervoert, het vervoer over het gehele traject in Nederland laat geschieden door middel van warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen.
3. De Ontvanger zal zich inspannen met de Afzender overeen te komen dat de Afzender treinen warme-BLEVE-vrij samenstelt of daartoe opdracht geeft, zodanig dat het vervoer van brandbare gassen over het gehele traject in Nederland geschiedt door middel van warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen.
4. Indien de brandbare gassen naar Nederland worden vervoerd, gaat de Ontvanger na in hoeverre deze gassen op het traject in Nederland zijn vervoerd in een warme-BLEVE-vrij samengestelde trein. Indien blijkt dat het vervoer is geschied door middel van een niet warme-BLEVE-vrij samengestelde trein, spant hij zich er voor in te bewerkstelligen dat de afzender in het buitenland treinen zodanig samenstelt of daartoe opdracht geeft dat het vervoer van brandbare gassen in het vervolg over het gehele traject in Nederland geschiedt door middel van warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen.

Artikel 4: Verplichtingen voor de Belader en de Intermodale operator (vervoer van brandbare gassen in tankcontainers of transporttanks)

1. De Belader stelt treinen warme-BLEVE-vrij samen of geeft daartoe opdracht, ongeacht of de ontvanger in of buiten Nederland is gevestigd.
2. In geval van vervoer van brandbare gassen naar Nederland spant de Intermodale operator zich er voor in met degene die verantwoordelijk is voor het beladen van de treinen in het buitenland overeen te komen dat laatstgenoemde treinen warme-BLEVE-vrij samenstelt of daartoe opdracht geeft, zodanig dat het vervoer van die gassen over het gehele traject in Nederland geschiedt door middel van warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen.

Artikel 5: Verplichtingen voor de Vervoerder

1. De Vervoerder draagt er zorg voor dat het vervoer van brandbare gassen en zeer brandbare vloeistoffen in reservoirwagens, tankcontainers of transporttanks vanuit Nederland op het Nederlandse deel van het vervoerstraject geschiedt door middel van warme-BLEVE-vrij samengestelde treinen, ook indien hij voor dit vervoer een ander inschakelt.
2. In geval van vervoer van brandbare gassen en zeer brandbare vloeistoffen in reservoirwagens, tankcontainers of transporttanks vanuit het buitenland naar Nederland of vanuit het buitenland door Nederland naar een derde land is de Vervoerder niet verplicht warme-BLEVE-vrij te vervoeren indien:
 - a. het vervoer geschiedt door middel van een trein die door een afzender of belader in het buitenland die geen Partij is of door een buitenlandse vervoerder die geen Partij is niet warme-BLEVE-vrij is samengesteld en
 - b. het voor de Vervoerder redelijkerwijs niet mogelijk is die trein, voorafgaand aan het vervoer op het Nederlandse deel van het vervoerstraject warme-BLEVE-vrij samen te stellen.Voor zover het vervoer in Nederland eindigt deelt de Vervoerder binnen drie werkdagen nadat het vervoer heeft plaatsgevonden aan de Ontvanger mee dat het vervoer in Nederland niet warme-BLEVE-vrij heeft plaatsgevonden.
3. Indien een trein als bedoeld in het tweede lid, eerste volzin, waarvan het niet mogelijk bleek om die voorafgaand aan het vervoer op het Nederlandse deel van het vervoerstraject warme-BLEVE-vrij samen te stellen, in Nederland opnieuw wordt samengesteld, draagt de Vervoerder er zorg voor dat de trein alsnog warme-BLEVE-vrij wordt samengesteld en dat het vervoer van brandbare gassen en zeer brandbare vloeistoffen op het resterende vervoerstraject in Nederland warme-BLEVE-vrij geschiedt.

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

Artikel 6: Overmacht

1. Indien een Partij door een omstandigheid die niet aan hem kan worden toegerekend niet aan een verplichting als bedoeld in artikel 3, 4 of 5 kan voldoen, kan hij daarvan afwijken. Van dergelijke omstandigheden is in elk geval sprake:
 - a. indien een Partij voornemens is te vervoeren over de Betuweroute en sprake is van een versperring of een buitendienststelling op de Betuweroute of het aansluitende traject in Duitsland en van die Partij redelijkerwijs niet verwacht kan worden dat de trein ten behoeve van vervoer over een andere route dan de Betuweroute tijdig warme-BLEVE-vrij wordt samengesteld;
 - b. indien de omgevingsvergunning voor het spoorwegemplacement dan wel de fysiek beschikbare capaciteit van het spoorwegemplacement waar de Partij gebruik van wenst te maken onvoldoende ruimte bevat voor het uitvoeren van de voor het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen benodigde rangeerhandelingen en een alternatieve route dan wel gebruik van een ander emplacement redelijkerwijs niet van die Partij verwacht kan worden, met dien verstande dat te allen tijde aan de voorschriften van de omgevingsvergunning moet worden voldaan;
 - c. bij ongeplande productieverstoringen die het nodig maken extra volumes van brandbaar gas af te voeren en ten behoeve van tijdige afvoer redelijkerwijs geen gebruik kan worden gemaakt van een warme-BLEVE-vrij samengestelde trein.
2. Onder overmacht wordt in ieder geval niet verstaan: gebrek aan personeel, stakingen van eigen personeel, ziekte van personeel, liquiditeits- of solvabiliteitsproblemen of tekortschieten van een derde die door een Partij is ingeschakeld.
3. Indien zich een omstandigheid als bedoeld in het eerste lid voordoet, doet de Vervoerder hiervan zo spoedig mogelijk, doch in elk geval voorafgaand aan het vervoer, een met redenen omklede melding aan ProRail.

Artikel 7: Toetreden van nieuwe partijen

1. De Staat draagt er voor zorg dat de inhoud van dit convenant aan de Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie (VNCI), de Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie (VNPI), de Vereniging van Onafhankelijke Tankopslagbedrijven (VOTOB), de Vereniging van Nederlandse Inland Terminal Operators (VITO) en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), ter kennis wordt gebracht. Hij initieert afspraken met deze brancheorganisaties opdat deze zich ervoor inspannen dat leden die nog geen partij zijn bij dit convenant tot dit convenant toetreden.
2. De in het eerste lid bedoelde leden maken hun verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan de Minister van Infrastructuur en Milieu, waarbij de voor het betreffende bedrijf van toepassing zijnde verplichtingen in het convenant zonder voorbehoud worden aanvaard. Zodra de Minister schriftelijk heeft ingestemd met het verzoek tot toetreding ontvangt de toetredende partij de status van Partij bij dit convenant en gelden voor die Partij de voor haar uit het convenant voortvloeiende afspraken.
3. Het verzoek tot toetreding en de verklaring tot instemming worden in afschrift als bijlage aan het convenant gehecht.
4. Van de toetreding wordt mededeling gedaan in de Staatscourant en aan de Partijen bij dit convenant.
5. Voor de toetredende partij treedt de datum van uitgifte van de Staatscourant, waarin de mededeling, bedoeld in het vierde lid, is geplaatst in de plaats van de datum van inwerkingtreding van dit convenant, genoemd in artikel 15.

Artikel 8: Verplichtingen voor ProRail

1. ProRail verstrekt jaarlijks informatie op basis waarvan de Minister van Infrastructuur en Milieu kan vaststellen in hoeverre de verplichtingen, genoemd in de artikelen 3 tot en met 5, zijn nagekomen.
2. Een melding als bedoeld in artikel 6, derde lid wordt door ProRail doorgezonden aan de Minister van Infrastructuur en Milieu.
3. De door ProRail aan de Minister van Infrastructuur en Milieu te verstrekken informatie, bedoeld in het eerste lid, is opgenomen in de bijlage van dit convenant en maakt deel uit van dit convenant.
4. De spoorwegondernemingen stemmen er mee in dat de informatie, bedoeld in het eerste lid, mede is gebaseerd op de gegevens die vervoerders op grond van artikel 4 van het Besluit spoorverkeer aan ProRail verstrekken.

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

Artikel 9: Rapportage

1. De Minister van Infrastructuur en Milieu zal van de uitvoering en de werking van dit convenant jaarlijks, op basis van de informatie, bedoeld in artikel 8, eerste lid, een verslag opmaken, zonder vermelding van tot individuele bedrijven herleidbare bedrijfs- en fabricagegegevens.
2. Het verslag bevat tevens de meldingen aan ProRail, bedoeld in artikel 6, derde lid.
3. De Minister van Infrastructuur en Milieu stelt de overige Partijen gedurende zes weken nadat een uitnodiging daartoe door de Minister is verzonden in de gelegenheid hun standpunt over de uitvoering en werking van het convenant uiteen te zetten.
4. De Minister van Infrastructuur en Milieu biedt het verslag uiterlijk zes weken na afloop van de termijn, bedoeld in het derde lid, aan de overige Partijen en aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal aan.
5. Het verslag wordt, in zoverre in afwijking van het eerste en vierde lid, voor de eerste maal in 2014 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangeboden. Dat verslag heeft betrekking op het jaar 2013.

Artikel 10: Evaluatie

De Minister van Infrastructuur en Milieu zal elke vijf jaar bezien in hoeverre dit convenant, mede in het licht van mogelijke internationale ontwikkelingen op het gebied van de veiligheid van het vervoer van brandbare gassen en zeer brandbare vloeistoffen per spoor, aanpassing behoeft.

Artikel 11: Investerings en overige kosten

1. Partijen dragen ieder de eigen kosten die zij hebben gemaakt bij de voorbereiding en die zij zullen maken bij de uitvoering van dit convenant.
2. In afwijking van het eerste lid worden de kosten die ProRail ten behoeve van de uitvoering van dit convenant maakt door de Minister gedragen.

Artikel 12: Rechtskeuze en aansprakelijkheid

Dit convenant is onderworpen aan Nederlands recht. Partijen zijn jegens elkaar niet aansprakelijk voor schade veroorzaakt door niet-naleving van dit convenant. Dit laat onverlet de aansprakelijkheid van een partij die reeds voortvloeit uit de wet of anderszins indien dit convenant niet gesloten zou zijn. Derden kunnen geen rechten ontleen aan dit convenant.

Artikel 13: Wijzigingen

1. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken het convenant te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen vier weken nadat een van de Partijen de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
3. De wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlage aan dit convenant gehecht.
4. De inhoud van de wijziging wordt aan de Partijen gezonden en gepubliceerd in de Staatscourant.

Artikel 14: Onvoorziene omstandigheden

1. Indien zich naar het oordeel van een Partij onvoorziene omstandigheden voordoen die wezenlijke gevolgen hebben voor de uitvoering van dit convenant, treden Partijen over de noodzaak van wijziging van dit convenant in overleg.
2. Partijen treden in overleg binnen vier weken nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partij(en) schriftelijk heeft meegedeeld.
3. Indien het overleg niet binnen twee maanden na de schriftelijke mededeling tot overeenstemming heeft geleid, mag elke Partij dit convenant met inachtneming van een opzegtermijn van 30 dagen schriftelijk opzeggen.

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

Artikel 15: Inwerkingtreding en looptijd

1. Het convenant treedt in werking op de dag nadat het door alle Partijen is ondertekend en eindigt op 1 januari 2017.
2. Na afloop van de in het eerste lid genoemde duur wordt de looptijd van dit convenant stilzwijgend verlengd tot 1 januari 2022, met dien verstande dat een Partij het convenant tegen 1 januari 2017 kan opzeggen met inachtneming van een termijn van twee maanden. Wanneer een Partij het convenant opzegt, blijft het convenant voor de overige Partijen in stand.
3. In afwijking van het eerste en tweede lid eindigt de looptijd van het convenant, zonder dat daarvoor opzegging is vereist, met ingang van het tijdstip waarop een wettelijke regeling in werking treedt waarin het warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen of het warme-BLEVE-vrij rijden van treinen op een zodanige wijze wordt geregeld dat daarmee de doelstelling, genoemd in artikel 2, of een met die doelstelling gelijk te stellen veiligheidsniveau kan worden bereikt. Het convenant eindigt met onmiddellijke ingang wanneer op welke wijze dan ook de in dit convenant beschreven regeling op grond van schending van Europeesrechtelijke beginselen, zoals het vrij verkeer van goederen en diensten binnen de Europese Unie, niet door middel van alsdan tussen partijen overeen te komen wijzigingen in stand kan blijven en zulks bij een onherroepelijk rechterlijk oordeel is vastgesteld.
4. Wat betreft de verplichtingen die Partijen op zich nemen geldt het jaar 2012 als jaar waarin de verplichtingen een inspanningskarakter hebben.

Artikel 16: Openbaarheid

Binnen een maand na inwerkingtreding wordt dit convenant gepubliceerd in de Staatscourant en toegezonden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Sittard, 14 mei 2012

De Minister van Infrastructuur en Milieu, mevr. drs. M.H. Schultz van Haegen

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De president-directeur van ProRail B.V., mevr. drs. M.W. Gout-van Sinderen

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De directeur van BP Europa SE BP Nederland, de heer H. Muilerman

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De Responsible Care Leader Benelux van Dow Benelux B.V, de heer R.J.O. Adriaansens

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De ... van Lyondell Chemie Nederland B.V., de heer M.D. Olijve

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De Managing Directors van SABIC Petrochemicals B.V., de heer P.C.H. Groenen en de heer J.H. Truijen

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De vertegenwoordiger van Shell Chemicals Europe B.V., de heer A. Waayer

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De Managing Director van Combined Cargo Terminals B.V., de heer L.G.J. Smits

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De Managing Director van Pernis Combi Terminal B.V., de heer K. Reijken

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De Managing Director van Rail Service Center Rotterdam B.V., de heer P.M. Förrer

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De Managing Director van Rotterdam Container Terminal, de heer A. Kramer

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De Managing Director van Trimodal Container Terminal Venlo, de heer M. Stubenitsky

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De Procurist Eisenbahn Betriebsleiter van Bentheimer Eisenbahn AG, de heer A. Thien

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De Managing Director van Captrain Benelux, de heer A. Gibson

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De Director Sales & Operations van Continental Rail Services (CRS), de heer A. den Hollander

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De Quality, Safety & Environment Officer van Crossrail Benelux N.V., de heer J. Thienpont

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De directeur van DB Schenker Rail Nederland N.V., de heer A. Klompe

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De directeur van HSL Logistik Benelux, de heer B. Ormeling

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De Operations Manager van Husa Transportation – Railway Services Nederland B.V., de heer R. van Krimpen

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De Managing Director van KombiRail Europe B.V., de heer T. Knechtel

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De directeur van Locon Benelux B.V., de heer A.W.J. Habers

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De Managing Director van Rotterdam Rail Feeding (RRF) B.V., de heer A. de Rade

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De directeur van RTS Rail Transport Service GmbH, de heer J. Weijtmans;

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De directeuren van Rurtalbahn Benelux B.V., de heren E. Schmitz en J. Brouwer

Convenant warme-BLEVE-vrij samenstellen en rijden van treinen

De Geschäftsleiter Production van TX Logistik, de heer S. Flore