

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Openbare internetconsultatie van de wijziging van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen in verband met het opnemen van toelatingsregels voor spoorvoertuigen op de HSL-zuid en het grensbaanvak Venlo-Duitsland

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetaik.nl (klik dan op de tekst "Naar het IAK" in de linker kolom).

1. Wat is de aanleiding?

De wijziging van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen kent twee aanleidingen:

1. De infrastructuur van de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL) wijkt af van het conventionele spoor in Nederland. Voordat spoorvoertuigen op deze infrastructuur kunnen rijden dienen zij aan aanvullende technische eisen te voldoen. Partijen zijn gebaat bij duidelijkheid over de toepasselijke eisen.
2. Er zijn goederenvervoerders die vanuit Duitsland willen doorrijden tot het emplacement in Venlo. Dit kan zorgen voor een sneller en efficiënter goederenvervoer. Voor deze spoorvoertuigen, die verder niet in Nederland rijden, is het ondoenlijk om aan alle (specifiek) Nederlandse eisen te moeten voldoen voor zij een vergunning voor indienststelling voor het Nederlandse spoor krijgen. Daarom is door ProRail bv gezorgd voor de in- en aanleg van infrastructuur die conform de Duitse infrastructuur is. Om een vergunning voor indienststelling te verkrijgen voor dit gedeelte 'Duitse spoor' in Nederland hoeven de spoorvoertuigen alleen aan een beperkt aantal eisen te voldoen.

2. Wie zijn betrokken?

Spoorwegondernemingen die met hun materieel over genoemde hoofdspoorwegen willen rijden. Aannemers die met hun materieel onderhoud willen/moeten verrichten aan de HSL-zuid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) als vergunningverlenende instantie.

3. Wat is het probleem?

De infrastructuur van de HSL-zuid en het grensbaanvak naar Venlo wijken technisch af van de infrastructuur van het conventionele hoofdspoor. Om te verzekeren dat de voertuigen die hierop toegelaten worden aan de juiste eisen voldoen worden die eisen algemeen neergelegd in de Regeling indienststelling spoorvoertuigen.

4. Wat is het doel?

Het op voorhand duidelijk maken voor spoorwegondernemingen en aannemers op het spoor aan welke eisen zij moeten voldoen om toegelaten te worden tot genoemde delen van de hoofdspoorweginfrastructuur. Dit voorkomt, ten eerste, onzekerheid bij vervoerders of zij op de betreffende hoofdspoorwegen kunnen rijden. Met betrekking tot het grensbaanvak Duitsland-Venlo versimpelt de regeling de toelatingseisen, waardoor lasten voor goederenvervoerders af zouden moeten nemen. Daarnaast is het doel om het werk van de ILT met betrekking tot toelating op deze hoofdspoorwegen te vereenvoudigen.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Het toelaten van voertuigen tot de Nederlandse infrastructuur geschiedt door verlening van een vergunning van indienststelling door de ILT. Op basis van geldende Europese en nationale regelgeving is de overheid verantwoordelijk voor het verlenen van deze vergunningen.

6. Wat is het beste instrument?

Er is gekozen voor opname van de eisen in een ministeriele regeling, namelijk de Regeling indienststelling spoorvoertuigen. Een alternatief is om de ILT voorschriften en beperkingen te laten stellen aan de vergunningen die zij verlenen voor genoemde hoofdspoorwegen. Die oplossing leidt echter tot minder transparantie, waardoor voor aanvragers van vergunningen op voorhand onduidelijk is aan welke eisen de spoorvoertuigen moeten voldoen. Daarnaast leidt een dergelijke werkwijze tot toenemende lasten voor de ILT bij het verlenen van de vergunningen. Voor iedere aanvraag zal een specifiek toelatingsdossier moeten worden opgesteld. Dit kost tijd en energie. Door de eisen in de regeling op te nemen is het niet nodig ze in het dossier op te nemen en te rechtvaardigen.

Om die reden is gekozen voor het opnemen van de eisen in de Regeling indienststelling spoorvoertuigen.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Een van de gevolgen van de wijziging is dat er, allereerst, eenduidige informatie aan gebruikers en leveranciers van spoorwagematerieel wordt geboden. Daarnaast vereenvoudigt de regeling de inzet van Duits materieel op het grensbaanvak naar Venlo. Dit leidt tot verminderde nalevingskosten en –lasten voor goederenvervoerders. Ten slotte vermindert de wijziging de beoordelingslasten van de ILT.