

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

Routeringsbesluit vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

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

Voor toepassing zie:

<https://www.kcwj.nl/kennisbank/integraal-afwegingskader-beleid-en-regelgeving>

1. Wat is de aanleiding?

Over de jaren 2015 en 2016 was er op een aantal spoorlijnen sprake van overschrijdingen van de op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) in de Regeling Basisnet vastgelegde risicoplafonds. In haar brieven van 3 oktober 2016 en 15 juni 2017 aan de Tweede Kamer heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu beschreven met welk maatregelenpakket zij deze overschrijdingen wil aanpakken. Dit pakket gaat uit van overleg met en vrijwillige medewerking van de vervoerssector. De staatssecretaris heeft vertrouwen in deze aanpak. Maar voor het geval eind 2017 mocht blijken dat deze aanpak onvoldoende resultaat oplevert, wil ze een meer dwingend instrument kunnen inzetten. Dat instrument is het Routeringsbesluit. Een dergelijk besluit vindt zijn grondslag in artikel 20, 1^e lid van de Wvgs. Daarin is bepaald dat Onze Minister kan besluiten in het belang van de openbare veiligheid een weg, binnenwater of hoofdspoorweg aan te wijzen waarover het wegvervoer, het binnenwatervervoer onderscheidenlijk het spoorvervoer van bij dat besluit te bepalen gevaarlijke stoffen niet is toegestaan.

2. Wie zijn betrokkenen?

- De spoorgoederenvervoerders die over het Nederlandse spoorwegnet mogen rijden. Het verbod richt zich tot hen.
- Bedrijven die gevaarlijke stoffen over het spoor laten vervoeren.
- ProRail als infrastructuurbeheerder en capaciteitsverdeler.
- Inspectie Leefomgeving en Transport als handhaver.
- Omwonenden.
- Decentrale overheden met spoorlijnen op hun grondgebied.
- Besturen van Veiligheidsregio's.

3. Wat is het probleem?

Tot eind 2017 zet de staatssecretaris van IenM in op vrijwillige medewerking van de vervoerssector aan het maatregelenpakket om de overschrijdingen van de risicoplafonds terug te dingen. Mocht eind 2017 blijken dat deze aanpak onvoldoende resultaat oplevert, dan wil ze snel kunnen handelen. Dit handelen behelst inzet van het enige dwingende instrument dat de Wvgs haar biedt.

4. Wat is het doel?

Het doel van het Routeringsbesluit is waar mogelijk het vervoer van gevaarlijke stoffen te verschuiven naar de Betuweroute om op die manier de overschrijdingen van de risicoplafonds aan te pakken.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De minister van IenM is op grond van de Wvgs verantwoordelijk voor de naleving van de risicoplafonds. In geval van een geconstateerde of dreigende overschrijding onderzoekt de minister de maatregelen om die overschrijding teniet te doen of te voorkomen (art. 15, 3^e lid Wvgs). Vervolgens brengt de minister verslag uit aan de Tweede Kamer over welke maatregelen reeds zijn getroffen of getroffen dienen te worden om de overschrijding van die risicoplafonds teniet te doen of te voorkomen (art. 17, 3^e lid Wvgs). In het verslag wordt tevens vermeld in hoeverre gebruik is of wordt gemaakt van de bevoegdheid om een routeringsbesluit te nemen.

6. Wat is het beste instrument? Let op rechtvaardigheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid.

Vrijwillige medewerking aan de uitvoering van het maatregelenpakket om de overschrijdingen van de risicoplafonds -die in een langdurig traject waarin ook vertegenwoordigers van vervoerders en verladers intensief waren betrokken- tot stand zijn gekomen, heeft de voorkeur. Mocht dat onvoldoende resultaat opleveren dan heeft de minister het Routeringsbesluit als enig instrument om naleving af te dwingen.

Het alternatief is verruiming van de risicoplafonds. Maar dat betekent hogere risico's voor de omwonenden en inperking van de mogelijkheden voor gemeenten om te bouwen in de zones langs het spoor. Verruiming van de risicoplafonds wordt eveneens overwogen. Maar dat vergt een zorgvuldig proces van onderzoek naar de gevolgen voor mensen die wonen langs het spoor en voor de ruimtelijke plannen van gemeenten om te bouwen langs het spoor gevolgd door een afweging van de betrokken belangen: veiligheid voor omwonenden, ruimte om te kunnen vervoeren en mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen langs het spoor. Dit proces zal eind 2017 niet zijn afgerond.

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

Het verbod richt zich tot de spoorgoederenvervoerders die over het Nederlandse spoorwegnet mogen rijden. Bij hen ligt een keuze. Zij moeten goederentreinen, waarin zich één of meer ketelwagens of containers met brandbare gassen of zeer giftige vloeistoffen bevinden, via andere spoorlijnen laten rijden. Of zij moeten goederentreinen die gebruikmaken van de baanvakken Amersfoort-Apeldoorn en Eindhoven-Venlo zo samen stellen, dat zich daarin geen ketelwagens of containers met brandbare gassen of zeer giftige vloeistoffen bevinden. Indien zij het verbod overtreden, kan de Inspectie Leefomgeving en Transport hen een boete opleggen.

Indirect worden geraakt:

- Bedrijven die gevaarlijke stoffen over het spoor laten vervoeren. Mogelijk zullen vervoerskosten omhoog gaan als via andere routes moet worden gereden.

- Omwonenden. De omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen en daarmee de risico's van dat vervoer zullen afnemen op de Bentheim- en de Brabandrouten, maar toenemen op de Betuweroute en de routes die op de Betuweroute aansluiten. Op deze laatste routes is bij de vaststelling van de risicoplafonds met de grotere vervoersomvang rekening gehouden, zodat de verschuiving naar die routes vanwege de relatief hoge risicoplafonds niet zal leiden tot overschrijdingen.