

Versie ten behoeve van internetconsultatie juli – september 2017

Besluit van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van,
nr. IENM/BSK-, tot aanwijzing van hoofdspoorwegen waarover het vervoer van bepaalde
gevaarlijke stoffen in verband met de overschrijding van risicoplafonds niet is toegestaan

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 20, eerste lid, en 27, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen;

BESLUIT:

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

stofcategorie A (brandbare gassen): gevaarlijke stoffen met GEVI-nummers: 23, 263 en 239;

stofcategorie D4 (zeer giftige vloeistoffen): gevaarlijke stoffen met GEVI-nummers: 66
(behalve UN-nummer 3414), 663 (behalve UN-nummer 3384), 668, 886, X88 en X886;

GEVI-nummer: het gevaarsidentificatienummer als bedoeld in bijlage 1 bij de Regeling
vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen;

UN-nummer: het stofidentificatienummer als bedoeld in bijlage 1 bij de Regeling vervoer over
de spoorweg van gevaarlijke stoffen;

Wet: Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

Artikel 2

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen van stofcategorieën A en D4 worden als
hoofdspoorwegen als bedoeld in artikel 20, eerste lid, van de wet aangewezen de baanvakken
EL-EU (Amersfoort aansluiting – Apeldoorn) van route 30, Amersfoort Oost – Deventer West,
en BE-BN (Tongelre aansluiting – Blerick) van route 12, Eindhoven aansluiting – Venlo, als
bedoeld in bijlage II van de Regeling basisnet.

Artikel 3

1. Ten behoeve van vervoer dat noodzakelijk is voor het laden en lossen wordt vrijstelling
verleend van het ten gevolge van artikel 2 verboden spoorwegvervoer in de volgende
gevallen:

a. voor spoorwegvervoer van en naar locaties die slechts kunnen worden bereikt via de in
artikel 2 genoemde baanvakken;

b. voor spoorwegvervoer dat geen gebruik kan maken van het aangevraagde treinpad over
het baanvak Zevenaar – Duitse grens omdat de Duitse spoorwegbeheerder toestemming voor
het aansluitende traject in Duitsland heeft geweigerd;

- c. voor zover door geplande werkzaamheden of regulier onderhoud aan het spoor het baanvak Zevenaar - Duitse grens niet kan worden bereikt of gebruikt.
- d. indien geplande werkzaamheden of regulier onderhoud plaatsvindt op baanvakken, waarvoor de in artikel 2 genoemde baanvakken de enige reëel beschikbare omleidingsroutes zijn.

Artikel 4

Dit besluit treedt in werking met ingang van **pm** en vervalt na twee jaar.

Dit besluit wordt met de toelichting in de Staatscourant geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma

Beroepsmogelijkheid

Binnen zes weken na de dag publicatie van dit besluit in de Staatscourant kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de rechtbank te Den Haag, sector bestuursrecht, postbus 20302, 2500 EH Den Haag

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
- e. zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het beroep zich richt.

Voor de behandeling van een beroepschrift wordt een bedrag aan griffierecht geheven.

Het niet voldoen aan deze eisen kan leiden tot niet-ontvankelijkheid van het beroepschrift.

U kunt ook digitaal beroep instellen bij genoemde rechtbank via

<http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op genoemde site voor de precieze voorwaarden.

Toelichting

Op 1 april 2015 is de Wet Basisnet met bijbehorende regelgeving in werking getreden. Het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen heeft als doel het realiseren en in stand houden van een duurzaam evenwicht tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, van de ruimtelijke ordening en van de veiligheid van mensen die wonen in de nabijheid van de infrastructuur. De afweging van deze belangen heeft geleid tot de vaststelling van risicoplafonds. Deze risicoplafonds begrenzen enerzijds het vervoer van gevaarlijke stoffen over en beperken anderzijds de mogelijkheden om te bouwen langs de infrastructuur.

Er zijn twee soorten risicoplafonds. Voor elke tot het Basisnet behorende weg, spoorweg of vaarweg zijn afstanden vastgelegd waar het plaatsgebonden risico¹ (PR) ten hoogste de waarde 10^{-6} mag hebben. Deze waarde komt overeen met een kans op overlijden vanwege een incident met gevaarlijke stoffen op deze infrastructuur, van één op de miljoen per jaar. Binnen die afstand c.q. risicocontour gelden beperkingen voor de bouw van woningen en andere objecten waarin mensen verblijven.

Voor alle tot het Basisnet behorende spoorwegen zijn aanvullend daarop afstanden vastgelegd waar het plaatsgebonden risico ten hoogste de waarden 10^{-7} en 10^{-8} mag hebben. Deze waarden komen overeen met een kans op overlijden van één op tien miljoen resp. op honderd miljoen per jaar vanwege een incident met gevaarlijke stoffen op deze spoorwegen. Deze aanvullende plafonds begrenzen het aandeel van het vervoer in het groepsrisico² (GR) en worden om die reden GR-plafonds genoemd.

De risicoplafonds zijn gebaseerd op het geheel aan gevaarlijke stoffen dat naar verwachting in de toekomst over een bepaalde route vervoerd zal worden. In geval van overschrijding van risicoplafonds gaat de minister van IenM in overleg met de sector (vervoerders, verladers, infrabeheerder) om oorzaken van de overschrijdingen te achterhalen en afspraken te maken over maatregelen om verdere overschrijdingen te voorkomen. Indien maatregelen naar het oordeel van de minister niet, niet volledig of niet tijdig tot het gewenste resultaat leiden, moet de minister op grond van artikel 20 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, zoals deze wet luidt sinds in werking treding van de Wet basisnet, een hoofdspoorweg aanwijzen waarover het vervoer van bij dat besluit te bepalen gevaarlijke stoffen niet meer is toegestaan.

¹ Onder plaatsgebonden risico wordt verstaan: risico op een plaats langs, op of boven een transportroute, uitgedrukt in een waarde voor de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval op die transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

² Onder groepsrisico wordt verstaan: cumulatieve kansen per jaar per kilometer transportroute dat tien of meer personen in het invloedsgebied van een transportroute overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval op die transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Noodzaak en proportionaliteit

Uit de verslagen over de werking van het Basisnet in 2015³ en 2016 blijkt een voortdurende overschrijding van risicoplafonds op de Brabant- en de Bentheimroute alsmede op een aantal spoorlijnen dat op die routes aansluit. In die verslagen wordt ingegaan op de oorzaken van die overschrijdingen en de maatregelen die door en in overleg met de sector zijn genomen om de overschrijding op te heffen. Omdat deze maatregelen nog niet tot het gewenste resultaat hebben geleid en de minister van IenM geen andere dwingende instrumenten dan een routeringsbesluit ter beschikking staan, wordt de inzet van dit instrument noodzakelijk geacht.

Met het routeringsbesluit wordt beoogd het wegnemen van de overschrijdingen van de risicoplafonds op de Bentheim- en Brabantroute. Het beoogde effect van dit routeringsbesluit is dat vervoerders in plaats van deze routes waar mogelijk de Betuweroute gaan gebruiken voor het vervoer van de gevaarlijke stoffen. Het wettelijk systeem van Basisnet voorziet niet in de mogelijkheid om spoorroutes aan te wijzen die verplicht gevolgd moeten worden. Een routeringsbesluit werkt andersom: er worden trajecten aangewezen waar het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen wordt verboden.

Een verbod is een ingrijpend instrument dat zonder inperking al snel zijn doel voorbij kan schieten, doordat het meer vervoersstromen treft dan nodig is om het bovengenoemde doel te bereiken. Daarom komt het aan op het zorgvuldig kiezen van de trajecten en de stoffen waarop het verbod van toepassing is, zodat er geen vervoersstromen worden getroffen waarvoor er geen alternatief is of die niet substantieel bijdragen aan de overschrijdingen.

Trajecten

Het verbod heeft betrekking op de trajecten Amersfoort-Apeldoorn en Eindhoven Venlo. Op het traject Amersfoort-Apeldoorn is bij de vormgeving van het Basisnet behoudens vervoer van brandbare vloeistoffen (stofcategorie C) tussen Amsterdam en Noord-Duitsland geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen voorzien. Vervoer van en naar andere bestemmingen is bij het vaststellen van de risicoplafonds Basisnet geprojecteerd op de Betuweroute. Door te kiezen voor specifiek dit traject zijn structurele vervoersstromen met de hieronder te benoemen stoffen van/naar Rotterdam/Kijfhoek en van/naar het zuiden van Nederland via Amersfoort richting Deventer niet meer mogelijk. De verwachting is dat deze stromen zich zullen verplaatsen naar de Betuweroute. Indien gekozen zou zijn voor een traject verderop richting Bentheim zouden ook stromen worden geraakt die wel zijn voorzien op het traject tussen Deventer en de grens.

³ Verslagen over de werking van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in 2015 en 2016 (www.infomil.nl/onderwerpen/hinder-gezondheid/veiligheid/basisnet-0/)

Op het traject Eindhoven-Venlo is bij het vaststellen van de risicoplafonds Basisnet, behoudens vervoer van brandbare gassen (stofcategorie A) tussen Vlissingen en grensovergang Venlo, geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen voorzien. Door te kiezen voor dit traject zijn structurele vervoersstromen met de hieronder te benoemen stoffen vanuit Eindhoven richting Venlo of omgekeerd niet meer mogelijk. De verwachting is dat deze stromen zich zullen verplaatsen naar de Betuweroute. Indien gekozen zou zijn voor een ander traject op de Brabantroute ten westen van Eindhoven of ten oosten van Venlo zouden ook stromen worden geraakt die wel zijn voorzien op Brabantroute en op het traject tussen Venlo en de grens, zoals het vervoer van en naar Chemelot in Geleen. Voor dit vervoer is de Betuweroute geen alternatief.

Stoffen

Naast de trajecten dienen ook de stoffen waarop het verbod van toepassing is zodanig te worden gekozen dat geen vervoersstromen worden getroffen die niet substantieel bijdragen aan de overschrijdingen. Daarom is de relatieve bijdrage van elke stofcategorie aan de overschrijdingen bepaald. De stofcategorieën A (brandbare gassen) en D4 (zeer giftige vloeistoffen) leveren tezamen de hoogste bijdrage aan de overschrijding van de risicoplafonds op zowel de Bentheim- als de Brabantroute. Om de overschrijdingen ongedaan te maken wordt daarom het vervoer van stoffen van deze stofcategorieën over de bovengenoemde baanvakken verboden.

Uitzonderingen

Het beoogde effect van dit routeringsbesluit is dat vervoerders in plaats van de Bentheim- en Brabantroute waar mogelijk de Betuweroute gaan gebruiken voor het vervoer van de gevaarlijke stoffen waarop het besluit van toepassing is. Niet in alle gevallen zal gebruik van de Betuweroute mogelijk zijn. Daarom voorziet het besluit in uitzonderingen op het verbod om de in het besluit genoemde stoffen te vervoeren over de in het besluit aangewezen trajecten.

In de eerste plaats liggen veel herkomst- en bestemmingslocaties niet direct aan de Betuweroute. De Bentheim- en/of de Brabantroute zijn nodig om dergelijke locaties te bereiken. Bij de vaststelling van de risicoplafonds Basisnet is er dan ook rekening mee gehouden dat bepaalde vervoersstromen blijvend gebruik zullen maken van de Bentheim- en/of de Brabantroute. Het routeringsbesluit mag er niet toe leiden dat dergelijke vervoersstromen hun herkomst- en bestemmingslocaties niet meer kunnen bereiken. Dat kan worden bereikt door de trajecten waarop het besluit van toepassing is strategisch te kiezen, zodat de bedoelde stromen niet worden geraakt. Zoals hierboven uiteen is gezet is om die reden gekozen voor de baanvakken Amersfoort-Apeldoorn en Eindhoven-Venlo. Voor

herkomst- en bestemmingslocaties die direct aan deze twee baanvakken zijn gelegen, is aanvullend in het besluit een uitzondering gemaakt op het verbod om de in het besluit bepaalde stofcategorieën over dat baanvak te vervoeren. Daarmee wordt verzekerd dat ook die locaties over spoor bereikbaar blijven voor aan- en afvoer van gevaarlijke stoffen.

In de tweede plaats is gebleken dat, ook al willen vervoerders gebruik maken van de Betuweroute, zij van DB Netz, de Duitse spoorinfrabeheerder, niet altijd de aangevraagde treinpaden op het in Duitsland gelegen deel van de Betuweroute toegewezen krijgen. Hiervan kan o.a. sprake zijn in de perioden dat er belemmeringen zijn voor het gebruik van de Betuweroute in verband met werkzaamheden. Het is dan niet mogelijk om al het vervoer van gevaarlijke stoffen dat normaal gesproken van de Betuweroute gebruik maakt, via deze route af te wikkelen. Tijdens die perioden zal er, ook met gevaarlijke stoffen, worden omgereden via de Bentheim- en/of de Brabantroute. Het kan ook zijn dat DB Netz in verband met capaciteitsbeperkingen elders op het Duitse net, het vervoer naar de grensovergangen Bentheim en Venlo leidt. Omdat vervoerders op die toewijzing van treinpaden geen invloed hebben, is ook om die reden een uitzondering gemaakt op het verbod.

Behalve vanwege calamiteiten, waarvoor de Wet vervoer gevaarlijke stoffen in artikel 26, tweede lid, zelf bepaalt dat het verbod niet van toepassing is, is het ook mogelijk dat er redelijkerwijs geen alternatieve route beschikbaar is of wordt gesteld voor het vervoer van de bij het besluit aangewezen stoffen, vanwege (onderhouds)werkzaamheden. In de derde plaats is daarom in het besluit ook voor deze situaties een uitzondering op het verbod gemaakt. Het kan dan gaan om werkzaamheden waarbij het baanvak Zevenaar – grens niet bereikt of gebruikt kan worden, zodat van de grensovergangen Venlo of Bentheim gebruik gemaakt moet worden. Het kan ook gaan om werkzaamheden waardoor vervoer over de grensovergangen Venlo of Bentheim via de gebruikelijke routes niet mogelijk is en omrijden via één van de verboden baanvakken het enige reëel beschikbare alternatief is. Een voorbeeld hiervan is onderhoud aan de Maaslijn tussen Venlo en Roermond waardoor vervoer tussen Venlo en Chemelot via de Maaslijn niet mogelijk is.

Effectiviteit

Het beoogde effect van de verboden op de baanvakken Amersfoort-Apeldoorn en Eindhoven-Venlo is dat vervoer dat nu wordt afgewikkeld via de Bentheim- of de Brabantroute verschuift naar de Betuweroute. Op de Betuweroute zelf liggen de risicoplafonds zo hoog, dat verschuiving van de vervoersstroom Rotterdam-Duitsland niet tot overschrijding zal leiden. Vervoer vanuit/naar Zeeland of Antwerpen kan via West-Brabant en de Drechtsteden naar de Betuweroute rijden. De risicoplafonds op deze aan- en afvoerroute naar de Betuweroute zijn daarvoor hoog genoeg.

Omdat het besluit niet voorziet in het aanwijzen van routes die verplicht gevolgd moeten worden, kunnen in principe ook andere alternatieve routes dan de Betuweroute worden gebruikt. Of dat het geval is, zal blijken uit de monitoring van het vervoer. In dat geval kan het Routeringsbesluit zo nodig worden uitgebreid met trajecten op deze alternatieve routes om zo ongewenst routegebruik te verhinderen.

Of het besluit voldoende effectief zal zijn om de overschrijdingen op de Bentheim- en Brabantroute tegen te gaan, kan niet op voorhand gezegd worden. De omvang van het vervoer is sterk afhankelijk van de economische wetten van vraag en aanbod. Zo lag de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen in 2016 ca. 10% boven de omvang in 2015. Bij toenemende economische groei zal die omvang navenant meegroeien. De behoefte aan gevaarlijke stoffen als grondstof voor een breed scala aan maatschappelijk van belang zijnde producten of als brandstof laat zich niet sturen door een routeringsbesluit.

Gevolgen voor bedrijfsleven

Nader in te vullen i.o.m. ProRail en vervoerders.

Europese en internationale regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is grotendeels internationaal georiënteerd en ook gereguleerd. Om de veiligheid van dat vervoer te verzekeren is in de Europese richtlijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over land⁴ bepaald dat het vervoer van gevaarlijke stoffen niet mag plaatsvinden tenzij voldaan is aan de in de bijlagen bij de richtlijn opgenomen voorschriften. Die bijlagen bevatten vervolgens voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over land (ADR), over spoor (RID) en over binnenwateren (ADN), die bij pan-Europese verdragen zijn vastgesteld. Nederland is ook partij bij die verdragen, zodat Nederland zowel op grond van de richtlijn als op grond van die drie verdragen zich aan die internationale voorschriften dient te houden. Uit de overwegingen, behorend bij de richtlijn, volgt dat met die richtlijn volledige harmonisatie is beoogd ten aanzien van de wijze waarop gevaarlijke stoffen binnen het grondgebied van de Europese Unie worden vervoerd. In dat kader bevat de richtlijn met name regels om een zo veilig mogelijke wijze van vervoer te bevorderen. Het gaat dan om eisen voor het vervoermiddel, het verpakkingsmateriaal en opleidingseisen voor actoren in het vervoertraject. De richtlijn staat voorts uitdrukkelijk toe dat lidstaten specifieke veiligheidsvoorschriften instellen met betrekking tot het gebruik van voorgeschreven routes, met inbegrip van het gebruik van voorgeschreven wijzen van vervoer. Het Europese recht biedt voor dergelijke voorschriften ruimte, mits de algemene regels van het vrij verkeer van goederen in acht worden genomen.

⁴ Richtlijn nr. 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PbEU 2008 L 260).

De richtlijn en het RID laten dus expliciet ruimte voor routeren. Uit de systematiek van deze bepalingen volgt dat, indien aan de in het RID opgenomen voorwaarden wordt voldaan én de noodzaak van deze routeringsmaatregel deugdelijk is gemotiveerd, deze internationale voorschriften niet aan routing in de weg staan.

Uiteraard laat dit onverlet dat ook bij de totstandkoming van de routerings-maatregel de Europese regels ter bescherming van de interne markt in acht moeten worden genomen. Indien voor het gebruik van de routeringsbevoegdheid aanleiding bestaat, zal – naast de algemene vereisten van een zorgvuldige besluitvorming – nut en noodzaak, als ook de proportionaliteit van die maatregel deugdelijk moeten worden gemotiveerd.

De noodzaak van het onderhavige routeringsbesluit volgt uit het feit dat de wettelijk vastgelegde risicoplafonds op sommige trajecten worden overschreden waardoor omwonenden een hoger risico lopen dan het maximum dat op basis van de afweging van de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, van de ruimtelijke ordening en van de veiligheid van mensen die wonen in de nabijheid van de infrastructuur, voor die trajecten is vastgelegd.

Het beschermingsniveau dat Nederland biedt aan omwonenden gaat verder dan hetgeen in andere Europese landen gebruikelijk is. In die landen wordt volstaan met het beschermingsniveau dat door de internationale regels voor het vervoer wordt verzekerd. Die regels beogen de kans op een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrij komen, te beperken óf de gevolgen van zo'n ongeval voor de omgeving te beperken. Nederland voegt daar een risicobenadering aan toe waarbij de kansen op een ongeval én de gevolgen van een ongeval voor de omgeving in samenhang aan grenzen worden gebonden. Juist omdat een ongeval nooit volledig is uit te sluiten en gevolgen niet altijd te voorkomen zijn, heeft Nederland grenzen gesteld aan de risico's (kans x effect) voor de omgeving. Om te voorkomen dat die risico's toch groter worden dan wettelijk vastgelegd, gelden er zowel beperkingen voor het bouwen in en het toevoegen van bevolking aan de nabije omgeving van het spoor als voor het vervoer in de vorm van risicoplafonds. Het is aan de minister van IenM om er voor te zorgen dat het vervoer binnen die plafonds blijft, zoals het aan de gemeenten is om er voor te zorgen dat bebouwing afstand houdt van het spoor.

Het besluit wordt proportioneel geacht, omdat spoorvervoer van de betreffende stoffen mogelijk blijft en omdat er voldoende alternatieve routes voorhanden zijn.

Gelet op deze overwegingen is het onderhavige routeringsbesluit mogelijk binnen de kaders van het Europees Recht.

Handhaving en uitvoering

De Inspectie Leefomgeving en Transport is bevoegd gezag bij toezicht op de naleving van de bepalingen in dit besluit. Daartoe worden eigen waarnemingen gedaan en waar nodig van betrokken organisaties op het spoor gegevens opgevraagd. Overtreding van de bepalingen in dit besluit is ingevolge artikel 26, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen gelezen in samenhang met artikel 1a, aanhef en onder 1^e, van de Wet op de economische delicten een economisch delict, waarop, afhankelijk van de ernst van de overtreding, een gevangenisstraf van maximaal zes jaar of een nader te bepalen geldboete staat.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

In dit artikel wordt een aantal begrippen gedefinieerd. Allereerst zijn dit de stofcategorieën waarop het besluit betrekking heeft. Stofcategorieën zijn categorieën gevaarlijke stoffen ingedeeld aan de hand van aggregatietoestand (gas of vloeistof), aard van het gevaar (brand of giftigheid) en mate van gevaar (ernstig of niet). De risicoplafonds van basisnet zijn per baanvak gebaseerd op een afweging van de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, van de ruimtelijke ordening en van de veiligheid van mensen die wonen in de nabijheid van de infrastructuur. Bij de vaststelling van de risicoplafonds noch bij de monitoring van het vervoer wordt binnen de stofcategorieën nader onderscheid gemaakt naar stofsoort.

Artikel 20 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen bepaalt dat het spoorvervoer van bij dat besluit te bepalen gevaarlijke stoffen niet is toegestaan. Er moet derhalve een vertaalslag worden gemaakt van stofcategorieën naar stofsoorten. Afzonderlijke stofsoorten hebben unieke UN- nummers. In het RID worden GEVI-nummers toegepast waaronder meerdere stofsoorten met een vergelijkbaar gevaarprofiel kunnen vallen. Deze Europese indeling is fijnmaziger dan de nationale indeling aan de hand van stofcategorieën. Dat betekent dat stofcategorieën kunnen worden afgebakend met GEVI- en UN-nummers.

Artikel 2

Artikel 20 van de Wet bepaalt dat de minister een hoofdspoorweg kan aanwijzen waarover het spoorvervoer van bij dat besluit te bepalen gevaarlijke stoffen niet is toegestaan.

Aangenomen wordt dat hierin besloten ligt dat de minister ook een gedeelte van een hoofdspoorweg of baanvak kan aanwijzen. In dit artikel zijn twee baanvakken aangewezen waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen behorend tot de genoemde stofcategorieën niet is toegestaan. De keuze voor de baanvakken en stofcategorieën is in het algemene gedeelte toegelicht.

Artikel 3

Dit artikel geeft een limitatieve opsomming van de situaties waarin een vrijstelling van het verbod van artikel 2 geldt. In bedoelde situaties is geen of redelijkerwijs geen alternatief beschikbaar voor het verboden vervoer. In de situatie onder a kan de bestemming niet anders worden bereikt dan via het voor het vervoer van betreffende gevaarlijke stof afgesloten baanvak. In de situatie onder b is vervoer over de verboden baanvakken toegestaan als het aangevraagde vervoer over de Duitse aansluiting op de Betuweroute door de Duitse spoorwegbeheerder is afgewezen. Een afwijzing kan samenhangen met werkzaamheden in Duitsland aan het zogenoemde derde spoor dat aansluit op de Betuweroute. In de situaties onder c vinden geplande werkzaamheden in opdracht van ProRail of regulier onderhoud door

ProRail plaats aan de Betuweroute zelf of een toeleidingsroute naar de Betuweroute waardoor de Betuweroute niet kan worden gebruikt of bereikt. In situaties onder d ten slotte is het vervoer over de verboden route uitgezonderd van het verbod wanneer dit redelijkerwijs het enige alternatief vormt voor het vervoer over een route die door geplande werkzaamheden of gepland onderhoud niet kan worden gebruikt.

Artikel 4

Het besluit vervalt van rechtswege. De ratio daarvoor is dat een routeringsbesluit ultimum remedium is om overschrijding van risicoplafonds te voorkomen of te beëindigen. Een dergelijk ingrijpend besluit dient niet verder te gaan dan nodig is, ook niet in de tijd. Gedurende de periode waarin het besluit van kracht is, zullen andere maatregelen moeten worden getroffen om te voorkomen dat na het vervallen van het besluit weer een (dreigende) overschrijding van de risicoplafonds optreedt.