

BIJLAGE 1



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

HUSA Transportation Rail Services Nederland BV
De Directie
Postbus 59179
3008 PD Rotterdam

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[Redacted]
M [Redacted]
F [Redacted]@ivw.nl

Ons kenmerk
IenM\IVW-2011\10048

Datum 8 september 2011
Betreft Beschikking last onder dwangsom

Geachte directie,

In artikel 4 respectievelijk 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Wvgs, voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor. In artikel 3 van deze Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in deze VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij deze VSG behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

Overtreding

Op donderdag 10 februari 2011, op of omstreeks 07.55 uur werd door een toezichthouder van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna te noemen: IVW) op spoor 809 van rangeeremplacement Maasvlakte te Rotterdam een trein van uw onderneming gecontroleerd, met nummer 50043. Deze trein was eerder die dag vanuit Veendam aangekomen op het betreffende spoor. In deze trein bevonden zich wagens beladen met containers en tankcontainers, alle vervoermiddelen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, Wvgs.

Er is in strijd gehandeld met het navolgende voorschrift uit bijlage 1 van het VSG, randnummer 5.4.0, juncto 5.4.1. Randnummer 5.4.0. bepaalt dat bij elk vervoer van goederen, geregeld door het RID de voorgeschreven documentatie bij het vervoer aanwezig is. Randnummer 5.4.1. geeft nadere bepalingen over de inhoud van de documentatie.



De toezichthouder heeft vastgesteld dat in de trein onder andere aanwezig waren:

- a) wagen met het nummer 3384 4557 037-1. Op deze wagen was een container met het nummer FSCU 328463-5 geplaatst. Deze container was beladen met 80 drums Diethylenetramine (UN2079).
- b) wagen met het nummer 3384 4557 018-1. Op deze wagen was een tankcontainer met nummer TCLU 901283-9 geplaatst. Deze tankcontainer was beladen met Triethylenetetramine (UN2259).
- c) wagen met het nummer 3384 4557 053-8. Op deze wagen was een tankcontainer met nummer RMCU 644170-2 geplaatst. Deze tankcontainer was beladen met Diethylenetriamine (UN2079).

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
8 september 2011

Ons kenmerk
IenM\IVW-2011\10048

Van deze tankcontainers en de inhoud daarvan waren geen vervoersdocumenten bij het vervoer aanwezig.

De toezichthouder heeft de inhoud van de tankcontainer vastgesteld aan de hand van de op de trein aanwezige wagenlijst en de later op 10 februari 2011 door u aan hem verstrekte vervoersdocumenten.

Dat betekent dat is gehandeld in strijd met het in artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wvgs opgenomen verbod.

Uit oogpunt van zorgvuldigheid heb ik u per brief van 1 juli 2011 mijn voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom aangekondigd. Daarbij heb ik u in de gelegenheid gesteld om mij uw zienswijze kenbaar te maken. Op 14 juli 2011 heeft u mij een brief gestuurd met daarin een zienswijze op het voornemen tot het opleggen van de last onder dwangsom¹. In deze brief geeft u aan dat u zich bewust bent van het belang van goed informatievoorziening over gevaarlijke stoffen en het naleven van de hiervoor geldende wetgeving. Ook geeft u aan dat u nadere afspraken maakt met de infrabeheerders om de informatievoorziening bij het vervoer te verbeteren. Daarnaast heeft u interne instructies aangescherpt en het interne toezicht op de betreffende processen geïntensiveerd.

Sanctie

In vervolg op deze brief, alsmede de publicatie van het rapport "weten wat er staat" (Onderzoek naar treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen, d.d. 15 juni 2011 als gepubliceerd op de website www.ivw.nl) leg ik u met toepassing van artikel 46 van de Wvgs en artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een last onder dwangsom op. Ik neem deze maatregel in het belang van de bevordering van de openbare veiligheid, waaronder mede moet worden verstaan de veiligheid van degenen die direct bij het vervoer betrokken zijn, maar ook de veiligheid van de omgeving en van al degenen en al hetgeen zich daar bevindt.

De last houdt in dat ik u sommeer te allen tijde te voldoen aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van Informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, in casu randnummer 5.4.0. juncto 5.4.1 uit bijlage 1 bij het VSG.

Indien u niet aan deze last voldoet, verbeurt u een dwangsom van € 5000,- (vijfduizend euro) per geconstateerde overtreding, met een maximumbedrag van € 25.000,- (vijfentwintigduizend euro). Ik acht gezien de zwaarte van het geschonden belang en gelet op de beoogde werking, de hoogte van deze dwangsom redelijk.

¹ Brief met kenmerk 20110714-IVW.01.fh



De komende maanden zullen toezichthouders van IVW het toezicht op de naleving van de hierboven vermelde bepalingen intensiveren.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Dwangsommen kunnen pas worden verbeurd, een week na inwerkingtreding van dit besluit (begunstigingstermijn). Indien de dwangsombeschikking twee jaar na haar inwerkingtreding van kracht is zonder dat de dwangsom is verbeurd, komt deze te vervallen.

Datum
8 september 2011
Ons kenmerk
IenM\IVW-2011\10048

Rechtsbescherming

Deze brief is een besluit ingevolge de Algemene wet bestuursrecht, waartegen een belanghebbende binnen een termijn van zes weken na dagtekening bezwaar kan maken. Het bezwaarschrift dient minimaal te voldoen aan het bepaalde in artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht en te worden gericht aan de

Minister van Infrastructuur en Milieu
per adres IVW/Rail- en Wegvervoer
Juridische zaken
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Voor alle duidelijkheid zij vermeld dat het maken van bezwaar geen schorsende werking heeft.

Bij onverwijld spoed kunnen belanghebbenden die bezwaar hebben ingediend binnen de hiervoor vermelde termijn, voorlopige voorziening vragen aan de President van de Rechtbank van het rechtsgebied waar uw onderneming gevestigd is.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR IVW/RAIL- EN WEGVERVOER

mr. P. Hoekstra
Hoofdinspecteur

BIJLAGE 2



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

HUSA Transportation Railway Services Nederland BV
De Directie
Albert Plesmanweg 121-141
3088 GC Rotterdam

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[Redacted]
[Redacted]
M +31 [Redacted]
F [Redacted] ILenT.nl

Ons kenmerk
ILT-2012/33734

Datum 8 november 2012
Betreft Voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom

Geachte directie,

Op zondag 30 september 2012 hebben twee toezichthouders van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna te noemen ILT) geconstateerd dat door uw onderneming de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is overtreden. Met deze brief wil ik u meedelen dat ik voornemens ben u een last onder dwangsom op te leggen. Deze sanctie moet er voor zorgen dat u zo snel mogelijk een einde maakt aan deze overtreding. Voordat ik de last onder dwangsom opleg, stel ik u in de gelegenheid uw zienswijze kenbaar te maken.

Achtereenvolgens ga ik in deze brief in op het wettelijke kader, de door de toezichthouder geconstateerde overtreding en de voorgenomen sanctie.

Wettelijk kader

In artikel 4 respectievelijk 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Wvgs, voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor. In artikel 3 van deze Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in deze VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij het VSG behoren de volgende bijlagen:

- Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

Overtreding

Op zondag 30 september 2012 omstreeks 13.30 uur werden door twee toezichthouders van de ILT op spoor 305 van het rangeeremplacement Waalhaven, gelegen in de gemeente Rotterdam, wagens aangetroffen die daar



door of in opdracht van uw onderneming waren geplaatst. De wagens zijn volgens opgave van ProRail B.V. op zaterdag 29 september 2012, omstreeks 20.56 uur spoor 305 aangekomen onder treinnummer 40223. Uw onderneming was ten aanzien van deze wagens de vervoerder, zoals is bedoeld in randnummer 1.2.1 van bijlage 1 bij het VSG.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Datum
8 november 2012

Ons kenmerk
ILT 2012/33734

Er werd in strijd gehandeld met artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs), juncto artikel 2, eerste lid van het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen, juncto bijlage 2 van het VSG, randnummer 1.9.5.1 NE onder 3 en 4. Onder 3 van het betreffende randnummer wordt bepaald: *Alvorens de in het tweede lid bedoelde wagens te laten staan, worden deze gecontroleerd op onregelmatigheden. Deze controle wordt tijdens het laten staan ten minste elke acht uur herhaald, tenzij de wagens onder voortdurend toezicht staan.* Onder 4 van het hierboven vermelde randnummer wordt bepaald dat van deze controle en het onder toezicht staan een registratie wordt bijgehouden, die ingevolge ad.6 van het betreffende randnummer ten minste drie maanden bewaard wordt. De in het tweede lid bedoelde wagens zijn, voor zover hier van belang, wagens met de in randnummer 1.10.5 van bijlage 1 bij het VSG bedoelde gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel.

In de voornoemde trein 40223 die was geplaatst op spoor 305 waren onder andere opgenomen, als tiende wagen, de wagen met het nummer 3385 4526 035-2, op de wagen was geplaatst een tankcontainer met het nummer RYCU 051792-8. Deze tankcontainer was beladen met 26.380 kg. UN1173 (Ethylacetaat).

UN1173 is een brandbare vloeistof van de verpakkingsgroep II en wanneer van deze stof meer dan 3000 liter wordt vervoerd in een tank, zoals het geval is, is dit zo geeft randnummer 1.10.5 uit bijlage 1 bij het VSG aan, een stof met een hoog gevarenpotentieel. Vanwege randnummer 1.9.5.1NE uit bijlage 2 bij het VSG, moeten wagens beladen met stoffen met een dergelijk hoog gevarenpotentieel, indien de vervoerder deze laat staan op een rangeeremplacement, alvorens dit gebeurt en daarna iedere acht uren gecontroleerd worden op onregelmatigheden. Hiervan moet registratie worden bijgehouden.

De toezichthouders hebben op zondag 30 september 2012, omstreeks 13.30 uur op het kantoor van HUSA Transportation Group aan de Albert Plesmanweg 121-141 te Rotterdam de registratie als bedoeld in randnummer 1.9.5.1.NE, vierde lid uit bijlage 2 bij het VSG ingezien. Daaruit bleek dat de betreffende wagen op zondag 30 september 2012, omstreeks 07.00 uur gecontroleerd is op onregelmatigheden. Niet gebleken is dat de wagen onder permanent toezicht stond. Daarmee staat vast dat randnummer 1.9.5.1 niet is nageleefd, nu de controle is uitgevoerd ruim 10 uren nadat de betreffende wagen op spoor 305 is aangekomen.

Het gaat bij de hiervoor omschreven overtredingen om handelingen met gevaarlijke stoffen, waarvan het voor alle betrokkenen bekend moet zijn met welke stoffen hij te maken heeft en waarvan duidelijk en bekend moet zijn waar zich die bevinden.

Op grond van artikel 46 van de Wvgs ben ik bevoegd tot het opleggen van een last onder bestuursdwang bij overtreding van een bij of krachtens die wet gestelde verplichting. Op grond van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht ben ik tevens bevoegd om in plaats daarvan een last onder dwangsom op te leggen. Het



opleggen van een last onder dwangsom lijkt mij, ter zake van de in deze brief omschreven overtredingen de meest voor de hand liggende sanctie om toe te passen.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Gelet op het voorgaande ben ik voornemens om u ter zake van de hiervoor vermelde overtredingen een last onder dwangsom op te leggen. De last zal inhouden dat ik u sommeer te allen tijde te voldoen aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van parkeercontrole bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals is bepaald in randnummer 1.9.5.1.NE uit bijlage 2 bij het VSG.

Datum
8 november 2012

Ons kenmerk
ILT-2012/33734

Indien u niet aan deze last voldoet, verbeurt u een dwangsom van € 5000,- (vijfduizend euro) per geconstateerde overtreding, met een maximumbedrag van € 25.000,- (vijftwintigduizend euro). Ik acht gezien de zwaarte van het geschonden belang en gelet op de beoogde werking, de hoogte van deze dwangsom redelijk.

Zienswijze

Uit oogpunt van zorgvuldigheid stel ik u in de gelegenheid, binnen drie weken na dagtekening van deze brief, uw zienswijze over dit voornemen aan mij kenbaar te maken, bij voorkeur schriftelijk. U kunt uw brief met daarin uw zienswijze sturen aan: Inspectie Leefomgeving en Transport, t.a.v. het Hoofd van de afdeling Handhaving gevaarlijke stoffen, mevrouw C.P.M. Broeren, Postbus 1511, 3500 BM Utrecht.

Voor de volledigheid deel ik u mede dat deze brief geen besluit bevat zoals is bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht. Daarom is het niet mogelijk om naar aanleiding van deze brief een bezwaarschrift in te dienen of in beroep te gaan bij de bestuursrechter.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
Namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL- EN WEGVERVOER

mr. P. Hoekstra
Hoofdinspecteur

BIJLAGE 3



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

HUSA Transportation Railway Services Nederland BV
De Directie
Albert Plesmanweg 121-141
3088 GC Rotterdam

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[Redacted]
[Redacted]
M [Redacted]
F [Redacted]
[Redacted]@ILT.nl

Ons kenmerk
ILT-2012/33736

Datum 8 november 2012
Betreft Voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom

Geachte directie,

Op zondag 30 september 2012 hebben twee toezichthouders van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna te noemen ILT) geconstateerd dat door uw onderneming de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is overtreden. Met deze brief wil ik u meedelen dat ik voornemens ben u een last onder dwangsom op te leggen. Deze sanctie moet er voor zorgen dat u zo snel mogelijk een einde maakt aan deze overtreding. Voordat ik de last onder dwangsom opleg, stel ik u in de gelegenheid uw zienswijze kenbaar te maken.

Achtereenvolgens ga ik in deze brief in op het wettelijke kader, de door de toezichthouder geconstateerde overtreding en de voorgenomen sanctie.

Wettelijk kader

In artikel 4 respectievelijk 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Wvgs, voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor. In artikel 3 van deze Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in deze VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij het VSG behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

Overtreding

Op zondag 30 september 2012 omstreeks 10.30 uur werden door twee toezichthouders van de ILT op spoor 207 van het rangeeremplacement Kijfhoek, gelegen in de gemeente Zwijndrecht, wagens aangetroffen die daar door of in



opdracht van uw onderneming waren geplaatst. De wagens zijn eerder op spoor 207 vanuit Venlo aangekomen onder treinnummer 41726. Uw onderneming was ten aanzien van deze wagens de vervoerder, zoals is bedoeld in randnummer 1.2.1 van bijlage 1 bij het VSG.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Datum
8 november 2012

Ons kenmerk
ILT-2012/33736

Er werd in strijd gehandeld met artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs), juncto artikel 2, eerste lid van het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen, juncto bijlage 1 van het VSG, randnummer 1.4.2.2.5. Dit randnummer luidt: *De vervoerder moet waarborgen dat de beheerder van de gebruikte spoorweginfrastructuur te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de informatie die het hem mogelijk maakt te voldoen aan de voorschriften van 1.4.3.6.b).* In randnummer 1.4.3.6.b) wordt, kort weergegeven, bepaald dat de beheerder ervoor zorg draagt dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot informatie over de samenstelling van de trein, de UN nummers van de gevaarlijke goederen die met de trein worden vervoerd alsmede de positie van elke wagen in de trein.

De overtreding is vastgesteld op grond van de bevinding van de toezichthouders dat op de wagenlijst, die namens u aan ProRail is verstrekt en door de Backoffice van ProRail B.V. desgevraagd aan hen was opgestuurd, ten onrechte aangegeven stond dat als elfde wagen de wagen met het nummer 3780 4950 026-7 was opgenomen. Op de wagen zou volgens deze wagenlijst de stof met als UN code 2783 (Pesticide, organische fosforverbinding, vast) aanwezig zijn.

De toezichthouders constateerden echter dat de wagen die als elfde wagen op het spoor was geplaatst, de wagen met het nummer 3780 4950 026-7, was beladen met drie stukgoedcontainers. De containers hadden de kenmerken MSKU 6699400, MSKU 578095-0 en PONU 053151-1. Deze wagens waren niet beladen met gevaarlijke stoffen zoals is bedoeld in het RID.

De beheerconcessie zoals is bedoeld in artikel 16 van de Spoorwegwet is verleend aan ProRail B.V. ProRail en KeyRail hebben, in samenwerking met de concessieverlener, een overeenkomst gesloten waarin onder andere is geregeld dat KeyRail B.V. te Zwijndrecht, tussen 2008 en 2013 optreedt als beheerder voor onder andere het rangeeremplacement Kijfhoek. Ondanks deze overeenkomst is door de toezichthouders is de zogenaamde backoffice van ProRail navraag gedaan over de aldaar aanwezige beschikbare informatie over de samenstelling van de trein, omdat ProRail de verkeersleidingtaak feitelijk uitvoert.

Gebruikelijk is dat u, door middel van het aan de beheerder ter beschikking stellen van de wagenlijst voldoet aan de informatieplicht uit randnummer 1.4.2.2.5. Alleen indien u aan de beheerder een wagenlijst verstrekt die in overeenstemming is met de werkelijke inhoud en samenstelling van de trein voldoet u aan die verplichting. Nu is geconstateerd dat de informatie op de wagenlijst, voor wat betreft het hierboven vermelde onderdeel onjuist is aangeduid, is sprake van de hierboven aangeduide overtreding. Niet gebleken is voorts dat de beheerder op enig andere wijze van u de beschikking heeft gekregen over de informatie betreffende de juiste samenstelling en inhoud van de trein.

Het gaat bij de hiervoor omschreven overtredingen om handelingen met gevaarlijke stoffen, waarvan het voor alle betrokkenen bekend moet zijn met welke stoffen hij te maken heeft en waarvan duidelijk en bekend moet zijn waar zich die bevinden.



Het RID, dat een bijlage is bij de Wvgs, gaat uit van een ketenbenadering, waarbij al de betrokkenen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen verplichtingen hebben. Vervoerders worden in de keten aangemerkt als betrokkene.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Op grond van artikel 46 van de Wvgs ben ik bevoegd tot het opleggen van een last onder bestuursdwang bij overtreding van een bij of krachtens die wet gestelde verplichting. Op grond van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht ben ik tevens bevoegd om in plaats daarvan een last onder dwangsom op te leggen. Het opleggen van een last onder dwangsom lijkt mij, ter zake van de in deze brief omschreven overtredingen de meest voor de hand liggende sanctie om toe te passen.

Datum
8 november 2012

Ons kenmerk
ILT-2012/33736

Gelet op het voorgaande ben ik voornemens om u ter zake van de hiervoor vermelde overtredingen een last onder dwangsom op te leggen. De last zal inhouden dat ik u sommeer te allen tijde te voldoen aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, in casu randnummer 1.4.2.2.5 uit bijlage 1 bij het VSG.

Indien u niet aan deze last voldoet, verbeurt u een dwangsom van € 5000,- (vijfduizend euro) per geconstateerde overtreding, met een maximumbedrag van € 25.000,- (vijfentwintigduizend euro). Ik acht gezien de zwaarte van het geschonden belang en gelet op de beoogde werking, de hoogte van deze dwangsom redelijk.

Zienswijze

Uit oogpunt van zorgvuldigheid stel ik u in de gelegenheid, binnen drie weken na dagtekening van deze brief, uw zienswijze over dit voornemen aan mij kenbaar te maken, bij voorkeur schriftelijk. U kunt uw brief met daarin uw zienswijze sturen aan: Inspectie Leefomgeving en Transport, t.a.v. het Hoofd van de afdeling Handhaving gevaarlijke stoffen, mevrouw C.P.M. Broeren, Postbus 1511, 3500 BM Utrecht.

Voor de volledigheid deel ik u mede dat deze brief geen besluit bevat zoals is bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht. Daarom is het niet mogelijk om naar aanleiding van deze brief een bezwaarschrift in te dienen of in beroep te gaan bij de bestuursrechter.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
Namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL- EN WEGVERVOER

mr. P. Hoekstra
Hoofdinspecteur

BIJLAGE 4



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

Rotterdam Rail Feeding B.V.
De Directie
Europaweg 855
3199 LD Rotterdam Maasvlakte.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden
Europaalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contractnummers

M +31(0)6
F 020-4564190

@ivw.nl

Ons kenmerk
IenM\IVW-2011\10050

Datum 8 september 2011
Betreft Beschikking last onder dwangsom

Geachte directie,

In artikel 4 respectievelijk 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Wvgs, voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor. In artikel 3 van deze Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in deze VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij deze VSG behoren de volgende bijlagen:

- Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

Overtredingen

Op zondag 6 februari 2011, op of omstreeks 9.30 uur werd door toezichthouders van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna te noemen: IVW) op spoor 212 van rangeeremplacement Kijfhoek te Zwijndrecht een trein van uw onderneming, met nummer 42661, aangekomen te Kijfhoek op 5 februari 2011, gecontroleerd. In deze trein bevonden zich wagens beladen met containers en tankcontainers, alle vervoermiddelen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, Wvgs.

Bij deze controle werd het volgende vastgesteld:

Overtreding 1:

Er werd in strijd gehandeld met het navolgende voorschrift van bijlage 1 van het VSG, randnummer 1.4.2.2.5: *De vervoerder moet waarborgen dat de beheerder van de gebruikte spoorweginfrastructuur te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de informatie die het hem mogelijk maakt te voldoen aan de voorschriften van 1.4.3.6.b).* In randnummer 1.4.3.6.b) wordt, kort weergegeven, bepaald dat de beheerder ervoor zorg draagt dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot informatie over



de samenstelling van de trein, de UN nummers van de gevaarlijke goederen die met de trein worden vervoerd alsmede de positie van elke wagen in de trein.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

De overtreding is vastgesteld op grond van de bevinding van de toezichthouders, dat door u op de wagenlijst van trein 42651,

Datum
8 september 2011

- a) geen UN nummer voor de wagen met het nummer 3368 4552 870-0 was vermeld, terwijl op deze wagen een container met nummer MSKU 266233-6 was geplaatst. Deze container was beladen met 89 verpakkingen. Inhoudende een milieu gevaarlijke vaste stof N.E.G., UN 3077
- b) voor de wagen met het nummer 3368 4557 489-4 de aanduiding UN 2536 was vermeld, terwijl op deze wagen geen container was geplaatst. Deze wagen was dus niet beladen met gevaarlijke stoffen.

Ops. kenmerk
IenM/IVW-2011\10050

Gebruikelijk is dat u door middel van het aan de beheerder ter beschikking stellen van de wagenlijst voldoet aan de informatieplicht uit randnummer 1.4.2.2.5. Alleen indien u aan de beheerder een wagenlijst verstrekt die in overeenstemming is met de werkelijke inhoud en samenstelling van de betreffende trein, voldoet u aan de verplichting uit het hierboven aangeduide randnummer 1.4.2.2.5. De beheerder van de betreffende hoofdspoorweginfrastructuur is Keyrail B.V. te Zwijndrecht. Nu is geconstateerd dat de informatie op de wagenlijst, voor wat betreft de vermelde onderdelen, foutief is aangeduid, is sprake van de hierboven aangeduide overtreding. Niet gebleken is voorts dat de beheerder op enig andere wijze van u de beschikking heeft gekregen over de informatie betreffende de juiste samenstelling en inhoud van de trein.

Overtreding 2

Er is in strijd gehandeld met het navolgende voorschrift uit bijlage 1 van het VSG, randnummer 5.4.0, juncto 5.4.1. Randnummer 5.4.0. bepaalt dat bij elk vervoer van goederen, geregeld door het RID de voorgeschreven documentatie bij het vervoer aanwezig is. Randnummer 5.4.1. geeft nadere bepalingen over de inhoud van de documentatie.

De toezichthouders hebben vastgesteld dat in de trein aanwezig was de wagen met het nummer 3368 4557 455-5. Op deze wagen was een tankcontainer met het nummer EXFU 057531-9 geplaatst, die beladen was met methanol. De toezichthouders hebben de inhoud van de tankcontainer vastgesteld aan de hand van het door hen bij RRF, afdeling operations te Rotterdam, opgevraagde en verkregen douanedocument. Van deze tankcontainer waren bij het vervoer geen vervoersdocumenten aanwezig, zo hebben de toezichthouders vastgesteld.

Dat betekent dat met betrekking tot deze vervoermiddelen is gehandeld in strijd met het in artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wvgs opgenomen verbod.

Uit oogpunt van zorgvuldigheid heb ik u per brief van 1 juli 2011 mijn voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom aangekondigd. Daarbij heb ik u in de gelegenheid gesteld om mij uw zienswijze kenbaar te maken. Op 27 juli 2011 heeft uw brief met daarin uw zienswijze mij bereikt¹. In deze brief geeft u aan dat het u niet bekend is op welk moment de overtreding is begaan. Met deze brief geef ik aan welke overtredingen het betreft en op welk moment deze overtredingen door de toezichthouders van IVW zijn vastgesteld. Verder geeft u aan dat het vervoer van de betreffende trein onder verantwoordelijkheid en veiligheidsattest van TX Logistiek AG heeft plaatsgevonden en plaatsvond, zoals op maandag 21 februari 2011 al eerder door uw medewerker

¹ Brief met kenmerk RID/IVW 0111, d.d. 20 juli 2011

Hendrik Folkert Jacob Eleveld aan de toezichthouders van IVW is medegedeeld. Zoals hierboven is aangegeven worden de wettelijke eisen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel over spoor gegeven in de Wvgs c.a. Uit deze wet is af te leiden dat de hierin gegeven bepalingen zich richten op de onderneming die het vervoer feitelijk uitvoert. Dit valt onder andere af te leiden uit artikel 2, eerste lid sub a. van de wet en uit de definities van bijlage 1, randnummer 1.2.1. In dit randnummer wordt bepaald dat de vervoerder is: "de onderneming die het vervoer met of zonder vervoersovereenkomst uitvoert". Niet van belang is dat deelname aan het spoorwegverkeer, zoals dat is bepaald in de Spoorwegwet, volgens uw mededeling onder de verantwoordelijkheid en het veiligheidsattest van TX Logistiek AG heeft plaatsgevonden. Vast staat dat Rotterdam Rail Feeding het vervoer feitelijk heeft uitgevoerd. Daarmee is Rotterdam Rail Feeding de onderneming die de overtredingen zoals hierboven vermeld heeft begaan.

IVW
Reis- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
8 september 2011

Ono kenmerk
IenM/IVW-2011\10050

Sanctie

In vervolg op deze brief, alsmede de publicatie van het rapport "weten wat er staat" (Onderzoek naar treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen, d.d. 15 juni 2011 als gepubliceerd op de website www.ivw.nl) leg ik u met toepassing van artikel 46 van de Wvgs en artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een last onder dwangsom op. Ik neem deze maatregel in het belang van de bevordering van de openbare veiligheid, waaronder mede moet worden verstaan de veiligheid van degenen die direct bij het vervoer betrokken zijn, maar ook de veiligheid van de omgeving en van al degenen en al hetgeen zich daar bevindt.

De last houdt in dat ik u sommeer te allen tijde te voldoen aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van Informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, in casu randnummer 1.4.2.2.5 en randnummer 5.4.0. juncto 5.4.1, alle uit bijlage 1 bij het VSG.

Indien u niet aan deze last voldoet, verbeurt u een dwangsom van € 5000,- (vijfduizend euro) per geconstateerde overtreding, met een maximumbedrag van € 25.000,- (vijfentwintigduizend euro). Ik acht gezien de zwaarte van het geschonden belang en gelet op de beoogde werking, de hoogte van deze dwangsom redelijk.

De komende maanden zullen toezichthouders van IVW het toezicht op de naleving van de hierboven vermelde bepalingen intensiveren.

Dwangsommen kunnen pas worden verbeurd, een week na inwerkingtreding van dit besluit (begunstigingsstermijn). Indien de dwangsombeschikking twee jaar na haar inwerkingtreding van kracht is zonder dat de dwangsom is verbeurd, komt deze te vervallen.

Rechtsbescherming

Deze brief is een besluit. Ingevolge de Algemene wet bestuursrecht, waartegen een belanghebbende binnen een termijn van zes weken na dagtekening bezwaar kan maken. Het bezwaarschrift dient minimaal te voldoen aan het bepaalde in artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht en te worden gericht aan de

Minister van Infrastructuur en Milieu
per adres IVW/Rail- en Wegvervoer
Juridische zaken
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
8 september 2011

Ops kenmerk
DenM/IVW-2011\16050

Voor alle duidelijkheid zij vermeld dat het maken van bezwaar geen schorsende werking heeft.

Bij onverwijde spoed kunnen belanghebbenden die bezwaar hebben ingediend binnen de hiervoor vermelde termijn, voorlopige voorziening vragen aan de President van de Rechtbank van het rechtsgebied waar uw onderneming gevestigd is.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR IVW/RAIL- EN WEGVERVOER



BIJLAGE 5

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

Rotterdam Rail Feeding B.V.
De Directie
Europaweg 855
3199 LD Rotterdam Maasvlakte

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

M +31(0)6-
F 070-4564190
@ivw.nl

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/10051

Datum 8 september 2011
Betreft Beschikking last onder dwangsom

Geachte directie,

In artikel 4 respectievelijk 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Wvgs, voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor. In artikel 3 van deze Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in deze VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij deze Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna te noemen VSG) behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

Overtreding

Op zondag 6 februari 2011, op of omstreeks 9.30 uur werd door toezichthouders van de Inspectie Verkeer en Waterstaat op spoor 212 van rangeeremplacement Kijfhoek te Zwijndrecht een trein van uw onderneming, met nummer 42661, aangekomen te Kijfhoek op 5 februari 2011, gecontroleerd. In deze trein bevonden zich wagens beladen met containers en tankcontainers, alle vervoermiddelen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, Wvgs.

Bij deze controle werd de volgende overtreding vastgesteld: Er werd in strijd gehandeld met het navolgende voorschrift van bijlage 2 van het VSG, randnummer 1.9.5.1 NE onder 3 en 4. Onder 3 van het betreffende randnummer wordt bepaald: *Aivorens de in het tweede lid bedoelde wagens te laten staan, worden deze gecontroleerd op onregelmatigheden. Deze controle wordt tijdens het laten staan ten minste elke acht uur herhaald, tenzij de wagens onder voortdurend toezicht staan.* Onder 4 van het hierboven vermelde randnummer wordt bepaald dat van deze controle en het onder toezicht staan een registratie



wordt bijgehouden, die ingevolge ad.6 van het betreffende randnummer ten minste drie maanden bewaard wordt.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

De overtreding is vastgesteld op grond van de bevinding van de toezichhouders in trein 42661, die zich op 6 februari 2011 om 9.30 op spoor 212 bevond in deze trein bevond zich een wagen met het nummer 3368 4557 455-5. Op deze wagen was geplaatst een tankcontainer met nummer EXFU 057531-9. Deze tankcontainer was beladen met Methanol, UN 1230. Methanol valt, vanwege het hoge gevarenpotentieel, in klasse 3 uit tabel 1.10.5 van het VSG en dient daarom gecontroleerd te worden volgens de eisen uit randnummer 1.9.5.1NE.

Datum
6 september 2011
Oms kenmerk
IenP/IVW-2011/10051

De toezichhouders hebben vastgesteld dat de registratie van de controle zoals is bepaald in randnummer 1.9.5.1. NE onder 4 niet aanwezig was. Uit navraag van de toezichhouders bij uw medewerker [REDACTED] op 21 februari 2011 omstreeks 13.00 uur op uw kantoor aan de Botlekweg 150 te Botlek-Rotterdam, is gebleken dat de betreffende parkeercontrole als bedoeld in randnummer 1.9.5.1. NE onder 3, aan de betreffende trein niet is uitgevoerd, tussen zaterdag 5 februari 2011 omstreeks 17.23 uur en zondag 6 februari 2011 omstreeks 9.30 uur. Niet gebleken is dat de wagen onder voortdurend toezicht stond.

Dat betekent dat is gehandeld in strijd met het in artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wvgs opgenomen verbod.

Uit oogpunt van zorgvuldigheid heb ik u per brief van 1 juli 2011 mijn voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom aangekondigd. Daarbij heb ik u in de gelegenheid gesteld om mij uw zienswijze kenbaar te maken. Op 27 juli 2011 heeft uw brief met daarin uw zienswijze mij bereikt¹. In deze brief geeft u aan dat het u niet bekend is op welk moment de overtreding is begaan. Met deze brief geef ik aan welke overtredingen het betreft.

Verder geeft u aan dat het vervoer van de betreffende trein onder verantwoordelijkheid en veiligheidsattest van TX Logistiek AG heeft plaatsgevonden en plaatsvond, zoals op maandag 21 februari 2011 al eerder door uw medewerker [REDACTED] aan de toezichhouders van IVW is medegedeeld.

Zoals hierboven al is aangegeven worden de wettelijke eisen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel over spoor gegeven in de Wvgs c.a. Uit deze wet is af te leiden dat de hierin gegeven bepalingen zich richten op de onderneming die het vervoer feitelijk uitvoert. Dit valt onder andere af te leiden uit artikel 2, eerste lid sub a. van de wet en uit de definities van bijlage 1, randnummer 1.2.1. In dit randnummer wordt bepaald dat de vervoerder is: "de onderneming die het vervoer met of zonder vervoersovereenkomst uitvoert". Niet van belang is dat deelname aan het spoorwegverkeer, zoals dat is bepaald in de Spoorwegwet, volgens uw mededeling onder verantwoordelijkheid en veiligheidsattest van TX Logistiek AG heeft plaatsgevonden.

Vast staat dat Rotterdam Rail Feeding het vervoer feitelijk heeft uitgevoerd. Daarmee is Rotterdam Rail Feeding de onderneming die de overtredingen zoals hierboven vermeld heeft begaan.

¹ Brief met kenmerk RID/IVW 0111, d.d. 20 juli 2011

Sanctie

In vervolg op deze brief, alsmede de publicatie van het rapport "weten wat er staat" (Onderzoek naar treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen, d.d. 15 juni 2011 als gepubliceerd op de website www.ivw.nl) leg ik u met toepassing van artikel 46 van de Wvgs en artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een last onder dwangsom op.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
8 september 2011

Ops kenmerk
IenM/IVW-2011/10051

Deze last houdt in dat ik u sommeer te allen tijde te voldoen aan randnummer 1.9.5.1 NE uit bijlage 2 bij het VSG.

Ik neem deze maatregel in het belang van de bevordering van de openbare veiligheid, waaronder mede moet worden verstaan de veiligheid van degenen die direct bij het vervoer betrokken zijn, maar ook de veiligheid van de omgeving en van al degenen en al hetgeen zich daar bevindt.

Indien u niet aan de last voldoet, verbeurt u een dwangsom van € 5000,- (vijfduizend euro) per geconstateerde overtreding, met een maximumbedrag van € 25.000,- (vijfentwintigduizend euro). Ik acht gezien de zwaarte van het geschonden belang en gelet op de beoogde werking, de hoogte van deze dwangsom redelijk.

De komende maanden zullen toezichthouders van IVW het toezicht op de naleving van de hierboven vermelde bepaling intensiveren.

Dwangsommen kunnen pas worden verbeurd, een week na inwerkingtreding van dit besluit (begunstigingstermijn). Indien de dwangsombeschikking twee jaar na haar inwerkingtreding van kracht is zonder dat de dwangsom is verbeurd, komt deze te vervallen.

Rechtsbescherming

Deze brief is een besluit ingevolge de Algemene wet bestuursrecht, waartegen een belanghebbende binnen een termijn van zes weken na dagtekening bezwaar kan maken. Het bezwaarschrift dient minimaal te voldoen aan het bepaalde in artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht en te worden gericht aan de

Minister van Infrastructuur en Milieu
per adres IVW/Rail- en Wegvervoer
Juridische zaken
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Voor alle duidelijkheid zij vermeld dat het maken van bezwaar geen schorsende werking heeft.

Bij onverwijde spoed kunnen belanghebbenden die bezwaar hebben ingediend binnen de hiervoor vermelde termijn, voorlopige voorziening vragen aan de President van de Rechtbank van het rechtsgebied waar uw onderneming gevestigd is.



Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WEGVERVOER



Hoofdinspecteur

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Middelen

Datum
8 september 2011
Ong. kenmerk
IenM/RVW-2011/10051

BIJLAGE 6

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

Rotterdam Rail Feeding B.V.
De Directie
Europaweg 855
3199 LD Rotterdam Maasvlakte

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden
Bijlaspalean 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

M +31(0)6
F 070-4564190

ivw.nl

Ons kenmerk
IenM\IVW-2011\10052

Datum 8 september 2011
Betreft Beschikking last onder dwangsom

Geachte directie,

In artikel 4 respectievelijk 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Wvgs, voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor. In artikel 3 van deze Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in deze VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij deze VSG behoren de volgende bijlagen:

- Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

Overtreding

Op zondag 6 februari 2011, op of omstreeks 9.30 uur werd door toezichthouders van de Inspectie Verkeer en Waterstaat op spoor 212 van rangeeremplacement Kijfhoek te Zwijndrecht een trein van uw onderneming, met nummer 42661, aangekomen te Kijfhoek op 5 februari 2011, gecontroleerd. In deze trein bevonden zich wagens beladen met containers en tankcontainers, alle vervoermiddelen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, Wvgs.

Bij deze controle werd de volgende overtreding vastgesteld: Er werd in strijd gehandeld met het navolgende voorschrift van bijlage 1 van het VSG, randnummer 5.3.1.1.1 juncto 5.3.1.2. Onder randnummer 5.3.1.1.1 wordt, kort weergegeven bepaald dat volgens voorschriften uit de bijlage op duidelijk zichtbare wijze gevaarsetiketten moeten worden aangebracht bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. In randnummer 5.3.1.2 wordt, eveneens kort weergegeven, dat de etiketten bij containers aan zowel beide lange zijden als beide korte zijden aangebracht dienen te worden.



De overtreding is vastgesteld op grond van de volgende bevinding van de toezichthouders. In de betreffende trein 42661 bevond zich een wagen met het nummer 3780 4555 Q54-8. Op deze wagen was geplaatst een container met nummer MSKU 265649-9. Deze container was beladen met 22 verpakkingen Lithium, UN 1415. Lithium is ingedeeld in de stoffenlijst uit hoofdstuk 3.2 van het VSG.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
8 september 2011
Ops kenmerk
JenM\IVW-2011\10052

Op de betreffende container was slechts aan één lange zijde een gevaarsetiket aangebracht. Dat betekent dat is gehandeld in strijd met het in artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wvgs opgenomen verbod.

Uit oogpunt van zorgvuldigheid heb ik u per brief van 1 juli 2011 mijn voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom aangekondigd. Daarbij heb ik u in de gelegenheid gesteld om mij uw zienswijze kenbaar te maken. Op 27 juli 2011 heeft uw brief met daarin uw zienswijze mij bereikt¹. In deze brief geeft u aan dat het u niet bekend is op welk moment de overtreding is begaan. Met deze brief geef ik aan welke overtredingen het betreft. Verder geeft u aan dat het vervoer van de betreffende trein onder verantwoordelijkheid en veiligheidsattest van TX Logistiek AG heeft plaatsgevonden en plaatsvond, zoals op maandag 21 februari 2011 al eerder door uw medewerker [REDACTED] aan de toezichthouders van IVW is medegedeeld. Zoals hierboven al is aangegeven worden de wettelijke eisen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel over spoor gegeven in de Wvgs c.a. Uit deze wet is af te leiden dat de hierin gegeven bepalingen zich richten op de onderneming die het vervoer feitelijk uitvoert. Dit valt onder andere af te leiden uit artikel 2, eerste lid sub a. van de wet en uit de definities van bijlage 1, randnummer 1.2.1. In dit randnummer wordt bepaald dat de vervoerder is: "de onderneming die het vervoer met of zonder vervoersovereenkomst uitvoert". Niet van belang is dat deelname aan het spoorwegverkeer, zoals dat is bepaald in de Spoorwegwet, volgens uw mededeling onder verantwoordelijkheid en veiligheidsattest van TX Logistiek AG heeft plaatsgevonden. Vast staat dat Rotterdam Rail Feeding het vervoer feitelijk heeft uitgevoerd. Daarmee is Rotterdam Rail Feeding de onderneming die de overtredingen zoals hierboven vermeld heeft begaan.

Sanctie

In vervolg op deze brief, alsmede de publicatie van het rapport "weten wat er staat" (Onderzoek naar treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen, d.d. 15 juni 2011 als gepubliceerd op de website www.ivw.nl) leg ik u met toepassing van artikel 46 van de Wvgs en artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een last onder dwangsom op.

Deze last houdt in dat ik u sommeer te allen tijde te voldoen aan randnummer 5.3.1.1.1 juncto. 5.3.1.2 uit bijlage 1 bij het VSG.

Ik neem deze maatregel in het belang van de bevordering van de openbare veiligheid, waaronder mede moet worden verstaan de veiligheid van degenen die direct bij het vervoer betrokken zijn, maar ook de veiligheid van de omgeving en van al degenen en al hetgeen zich daar bevindt.

¹ Brief met kenmerk RID/IVW 0111, d.d. 20 juli 2011

Indien u niet aan de last voldoet, verbeurt u een dwangsom van € 1000,- (éénduizend euro) per geconstateerde overtreding, met een maximumbedrag van € 5.000,- (vijfduizend euro). Ik acht gezien de zwaarte van het geschonden belang en gelet op de bedoelde werking, de hoogte van deze dwangsom redelijk.

De komende maanden zullen toezichthouders van IVW het toezicht op de naleving van de hierboven vermelde bepaling intensiveren.

Dwangsommen kunnen pas worden verbeurd, een week na inwerkingtreding van dit besluit (begunstigstermijn). Indien de dwangsombeschikking twee jaar na haar inwerkingtreding van kracht is zonder dat de dwangsom is verbeurd, komt deze te vervallen.

Rechtsbescherming

Deze brief is een besluit ingevolge de Algemene wet bestuursrecht, waartegen een belanghebbende binnen een termijn van zes weken na dagtekening bezwaar kan maken. Het bezwaarschrift dient minimaal te voldoen aan het bepaalde in artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht en te worden gericht aan de

Minister van Infrastructuur en Milieu
per adres IVW/Rail- en Wegvervoer
Juridische zaken
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Voor alle duidelijkheid zij vermeld dat het maken van bezwaar geen schorsende werking heeft.

Bij onverwijld spoed kunnen belanghebbenden die bezwaar hebben ingediend binnen de hiervoor vermelde termijn, voordropige voorziening vragen aan de President van de Rechtbank van het rechtsgebied waar uw onderneming gevestigd is.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR IVW/RAIL- EN WEGVERVOER

IVW
Rail- en Wegvervoer
Herindiening Midden

Datum
8 september 2011

Ops. kenmerk
IenM/IVW-2011/20052

BIJLAGE 7



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

CapTrian Belgium
De Directie
Albert Plesmanweg 103 B/C
3088 GC Rotterdam

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

M +31(0)6-
F 070-4564190
@ivw.nl

Ons kenmerk
IenM\IVW-2011\10047

Datum 8 september 2011
Betreft Beschikking last onder dwangsom

Geachte directie,

In artikel 4 respectievelijk 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Wvgs, voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor. In artikel 3 van deze Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in deze VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij deze VSG behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

Overtreding

Op donderdag 10 februari 2011, op of omstreeks 07.40 uur werd door een toezichthouder van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna te noemen: IVW) op spoor 814 van rangeeremplacement Maasvlakte te Rotterdam een trein van uw onderneming gecontroleerd, met nummer 41723. In deze trein bevonden zich wagens beladen met containers, alle vervoermiddelen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, Wvgs.

Er is in strijd gehandeld met het navolgende voorschrift uit bijlage 1 van het VSG, randnummer 5.4.0, juncto 5.4.1. Randnummer 5.4.0. bepaalt dat bij elk vervoer van goederen, geregeld door het RID de voorgeschreven documentatie bij het vervoer aanwezig is. Randnummer 5.4.1. geeft nadere bepalingen over de inhoud van de documentatie. De toezichthouder heeft vastgesteld dat in de trein aanwezig was wagen met het nummer 3354 4950 0165-9. Op deze wagen was een container met het nummer NYKU 346645-5 geplaatst. Deze container was beladen met 480 kartonnen dozen waarin Azodicarbonamide, UN 3242. Deze stof is ingedeeld in de stoffenlijst van hoofdstuk 3.2 van het VSG.



De toezichthouder heeft de inhoud van de tankcontainer vastgesteld aan de hand van het later op 10 februari 2011, door een medewerker in dienst bij uw onderneming, aan hem verstrekte vervoersdocument.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Door de toezichthouder is vastgesteld dat het vervoer niet vergezeld ging van de vervoersdocumenten. Dat betekent dat is gehandeld in strijd met het in artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wvgs opgenomen verbod.

Datum
8 september 2011
Ons kenmerk
IenM\IVW-2011\10047

Uit oogpunt van zorgvuldigheid heb ik u per brief van 1 juli 2011 mijn voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom aangekondigd. Daarbij heb ik u in de gelegenheid gesteld om mij uw zienswijze kenbaar te maken¹. Op 11 juli 2011 heeft CapTrain Belgium mij een brief gestuurd met daarin een zienswijze op het voornemen tot het opleggen van de last onder dwangsom². In deze brief geeft u aan dat u de onregelmatigheid betreurt en beschrijft u enkele maatregelen.

Sanctie

In vervolg op deze brief, alsmede de publicatie van het rapport "weten wat er staat" (Onderzoek naar treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen, d.d. 15 juni 2011 als gepubliceerd op de website www.ivw.nl) leg ik u met toepassing van artikel 46 van de Wvgs en artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een last onder dwangsom op. Ik neem deze maatregel in het belang van de bevordering van de openbare veiligheid, waaronder mede moet worden verstaan de veiligheid van degenen die direct bij het vervoer betrokken zijn, maar ook de veiligheid van de omgeving en van al degenen en al hetgeen zich daar bevindt.

De last houdt in dat ik u sommeer te allen tijde te voldoen aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, in casu randnummer 5.4.0. juncto 5.4.1 uit bijlage 1 bij het VSG.

Indien u niet aan deze last voldoet, verbeurt u een dwangsom van € 5000,- (vijfduizend euro) per geconstateerde overtreding, met een maximumbedrag van € 25.000,- (vijfentwintigduizend euro). Ik acht gezien de zwaarte van het geschonden belang en gelet op de beoogde werking, de hoogte van deze dwangsom redelijk.

De komende maanden zullen toezichthouders van IVW het toezicht op de naleving van de hierboven vermelde bepalingen intensiveren.

Dwangsommen kunnen pas worden verbeurd, een week na inwerkingtreding van dit besluit (begunstigingstermijn). Indien de dwangsombeschikking twee jaar na haar inwerkingtreding van kracht is zonder dat de dwangsom is verbeurd, komt deze te vervallen.

¹ De brief waarin u om uw zienswijze gevraagd wordt, is ten onrechte verstuurd aan Captrain Netherlands. Gelet op het feit dat u namens Captrain Belgium heeft geantwoord ga ik er van uit dat de brief binnen uw onderneming op correcte wijze is doorgestuurd.

² Brief met kenmerk CTB/2011/RID/01072011/011



Rechtsbescherming

Deze brief is een besluit ingevolge de Algemene wet bestuursrecht, waartegen een belanghebbende binnen een termijn van zes weken na dagtekening bezwaar kan maken. Het bezwaarschrift dient minimaal te voldoen aan het bepaalde in artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht en te worden gericht aan de

Minister van Infrastructuur en Milieu
per adres IVW/Rail- en Wegvervoer
Juridische zaken
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
8 september 2011

Ons kenmerk
IenM\IVW-2011\10047

Voor alle duidelijkheid zij vermeld dat het maken van bezwaar geen schorsende werking heeft.

Bij onverwijlde spoed kunnen belanghebbenden die bezwaar hebben ingediend binnen de hiervoor vermelde termijn, voorlopige voorziening vragen aan de President van de Rechtbank van het rechtsgebied waar uw onderneming gevestigd is.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR IVW/RAIL- EN WEGVERVOER


mr. P. Hoekstra
Hoofdinspecteur

BIJLAGE 8



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ERS Railways B.V.
t.a.v. de directie
Postbus 59018
3008 PA Rotterdam

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

██████████
M +31(0)6-██████████
F 070-4564190
██████████@ivw.nl

Ons kenmerk
Ienm\IVW-2011\10476

Datum 8 september 2011
Betreft Aankondiging last onder bestuursdwang

Geachte directie,

In artikel 4 respectievelijk 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor. In artikel 3 van deze Wet vervoer gevaarlijke stoffen is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna te noemen VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in deze VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij deze VSG behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

Overtredingen

Op zondag 6 februari 2011, op of omstreeks 10.25 uur werd door toezichthouders van de Inspectie Verkeer en Waterstaat op spoor 207 van rangeeremplacement Kijfhoek te Zwijndrecht een trein van uw onderneming met nummer 41753, aangekomen te Kijfhoek op 5 februari 2011, gecontroleerd. In deze trein bevonden zich wagens beladen met containers en tankcontainers, alle vervoermiddelen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

Bij deze controle werd vastgesteld dat in strijd gehandeld werd met voorschrift van bijlage 1 van het VSG, randnummer 1.8.1.2. In dit voorschrift is onder meer bepaald dat: ... *De bij het vervoer van gevaarlijke goederen betrokkenen (hoofdstuk 1.4) moeten wagens, delen van wagens alsmede voorwerpen van de uitrusting en van de outillage voor controledoelinden toegankelijk maken voor zover dit mogelijk is en redelijkerwijs gevraagd kan worden....*

De overtreding is vastgesteld op grond van de volgende bevinding van de



toezichthouders: In de trein was opgenomen de wagen met het nummer 3784 4960 044-4. Op deze wagen was geplaatst een tankcontainer met nummer EXFU 144469-5. Deze tankcontainer was zodanig geplaatst op de wagen dat de afsluiters van de tank niet voor inspectie toegankelijk waren. De toezichthouders konden niet constateren of de aanwezige afsluiters voldoende gesloten waren, omdat de tankcontainer aan de zijde waar de afsluiters zich bevonden, op ongeveer 10 cm. afstand van een andere tankcontainer was geplaatst.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
8 september 2011

Ops kenmerk
IenM\IVW-2011\10476

Dat betekent dat met betrekking tot deze vervoermiddelen is gehandeld in strijd met het in artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen opgenomen verbod.

Sanctie bij herhaling

Indien toezichthouders van de Inspectie Verkeer en Waterstaat nogmaals overtreding van de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van controles bij het vervoer van gevaarlijke stoffen constateren, in casu randnummer 1.8.1.2 uit bijlage 1 bij het VSG, dan zal ik gebruik maken van mijn bevoegdheid om u een last onder bestuursdwang op te leggen.

De bevoegdheid om deze maatregel te nemen is gebaseerd op artikel 46 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De toezichthouder zal u bij het constateren van de overtreding, namens mij beletten de trein verder te vervoeren gedurende de tijd dat sprake is van strijd met de genoemde bepaling.

Ik neem deze maatregel omdat in een dergelijke situatie het vervoer in het belang van de bevordering van de openbare veiligheid, waaronder mede moet worden verstaan de veiligheid van degenen die direct bij het vervoer betrokken zijn, maar ook de veiligheid van de omgeving en van al degenen en al hetgeen zich daar bevindt, onmiddellijk moet worden beëindigd. Indien sprake is van spoedeisendheid zal de beslissing tot toepassing van last onder bestuursdwang niet van tevoren opschrift worden gesteld.

De kosten van de toepassing van last onder bestuursdwang komen voor rekening van de overtreder van de betrokken voorschriften.

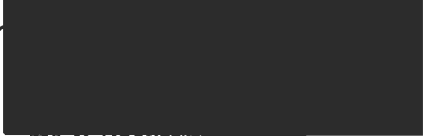
Eerder heb ik u ter zake van de overtredingen uw zienswijze gevraagd naar aanleiding van mijn voornemen tot het opleggen van last onder dwangsom. Ik heb echter besloten om bij herhaling van deze overtredingen een last onder bestuursdwang op te leggen. Op 13 juli 2011 heeft u uw brief met daarin uw zienswijze verstuurd¹. In deze brief geeft u aan dat u het belang van informatievoorziening bij het transport van gevaarlijke stoffen onderkent en onderschrijft. Overigens reageert u niet inhoudelijk.

Wellicht ten overvloede wijs ik u er op dat deze brief geen 'besluit' is in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Het is derhalve niet mogelijk om bezwaar te maken.

¹ Brief met onderwerp: voornemen tot last onder dwangsom ivm gevaarlijke goederen, van [redacted] aan [redacted]



Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR IVW/RAIL- EN WEGVERVOER



Mr. P. Hoekstra
Hoofdinspecteur IVW/Rail- en wegvervoer

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
8 september 2011

Ons kenmerk
IenM\IVW-2011\10476

BIJLAGE 9



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ERS Railways B.V.
De Directie
Postbus 59018
3008 PA Rotterdam

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[Redacted]
[Redacted]
M +31(0)6-[Redacted]
F 070-4564190
[Redacted]@lent.nl

Datum 20 september 2012
Betreft Verbeurte dwangsom

Ons kenmerk
ILT-2012/28199

Geachte directie,

Inleiding

Bij brief van 8 september 2011¹ is aan uw vennootschap een last onder dwangsom opgelegd. De last strekt ertoe herhaling te voorkomen van overtreding van artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs).

Aan u is medegedeeld dat telkens als de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna te noemen: ILT) constateert dat de overtreding plaatsvindt, uw vennootschap een bedrag van € 5000,- verbeurt. Het maximaal te verbeuren bedrag met dit besluit bedraagt € 25.000,-.

Verbeurte

Twee inspecteurs van de ILT hebben op woensdag 12 september 2012 geconstateerd dat er door uw vennootschap in strijd met de last is gehandeld.

Op woensdag 12 september 2012, rond 10.10 uur hebben de twee inspecteurs op spoor 307 van rangeeremplacement Waalhaven de trein met nummer 50704 aangetroffen, die daar door of in opdracht van uw onderneming was geplaatst. In de trein troffen zij onder andere aan:

- A. de wagen met het nummer 3368 4557 069-4. Op deze wagen was de container met het nummer MOAU 055232-7 geplaatst. Volgens de wagenlijst die de inspecteurs bij de backoffice van ProRail hebben opgevraagd was de container beladen met de stof met het kenmerk UN3265. Uit inzage van de vervoersdocumenten en uit de aangebrachte gevaarsetiketten op de container bleek echter dat de container ook beladen was met de stoffen met het kenmerk UN2920 en UN3082.
- B. de wagen met het nummer 2380 7464 010-9. Op deze wagen was de container met het nummer HJCU 206837-9 geplaatst. Volgens de wagenlijst die de inspecteurs bij de backoffice van ProRail hebben opgevraagd was de container beladen met de stof met het kenmerk UN3082. Uit inzage van de vervoersdocumenten en uit de aangebrachte gevaarsetiketten op de container bleek echter dat de container ook

¹ Met kenmerk IenM/IVW-2011/10049



beladen was met de stof met het kenmerk UN3265.

- C. In de trein waren verder aanwezig
- a. De wagen met het nummer 3780 4557 429-0, waarop de tankcontainer met het nummer CCRU 007074-2 was geplaatst. De tankcontainer was leeg en ongereinigd van UN3394;
 - b. De wagen met het nummer 3368 4557 323-5, waarop de tankcontainer met het nummer ICTU 260087-0 was geplaatst. De tankcontainer was leeg en ongereinigd van UN3267;
 - c. De wagen met het nummer 3368 4552 917-9, waarop de tankcontainer met het nummer CCRU 007128-7 was geplaatst. De tankcontainer was leeg en ongereinigd van UN3394;
 - d. De wagen met het nummer 3780 4557 450-6, waarop de tankcontainers met de nummers LCEU 100301-1 en LCEU 100400-2 waren geplaatst. De beide tankcontainers waren leeg en ongereinigd van UN3394.
- Van de sub a tot en met d vermelde tankcontainers waren geen vervoersdocumenten bij het vervoer aanwezig. Van alle andere wagens met gevaarlijke stoffen waren de vervoerdocumenten ter plaatse aan boord van de trein aanwezig.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Datum
20 september 2012

Ons kenmerk
ILT-2012/28199

Hiermee heeft uw onderneming gehandeld in strijd met de aan u op 8 september 2011 opgelegde last. In de last is u opgelegd te allen tijde te voldoen aan de aan u opgelegde verplichtingen uit respectievelijk randnummer 1.4.2.2.5 van bijlage 1 en randnummer 5.4.0 juncto 5.4.1, beide uit de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG). U bent in overtreding van dit randnummer, nu u er niet voor heeft zorg gedragen dat de beheerder gedurende het vervoer snel en onbeperkte toegang heeft gehad tot de in de vorige alinea omschreven informatie en het vervoer niet gepaard ging met de vervoersdocumenten.

Deze overtreding leidt tot verbeurte van de dwangsom.

Ik verzoek u binnen zes weken na de dag van overtreding, dat wil zeggen uiterlijk 24 oktober 2012 €5.000,- overgemaakt te hebben op bankrekening nummer 56.99.98.468 (ten name van Inspectie Leefomgeving en Transport te Den Haag) onder vermelding van ILT-2012/28199.

Bevoegdheid tot invordering bij dwangbevel

Ik wijs u erop dat ik bevoegd ben om verbeurde dwangsommen bij dwangbevel in te vorderen; deze bevoegdheid is gebaseerd op de Algemene wet bestuursrecht. Indien u het genoemde bedrag niet tijdig op het hierboven vermelde rekeningnummer overmaakt, zal ik u een beschikking sturen, waarin ik aankondig dat ik overga tot invordering.

Voor alle duidelijkheid wijs ik u erop dat deze brief geen besluit bevat in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Daarom is het niet mogelijk hiertegen bezwaar of beroep in te stellen.



Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
Namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL- EN WEGVERVOER

mr. P. Hoekstra
hoofdinspecteur

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Datum
20 september 2012

Ons kenmerk
ILT-2012/28199

BIJLAGE 10



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ERS Railways B.V.
De Directie
Postbus 59018
3008 PA Rotterdam

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[Redacted]
[Redacted]
M +31([Redacted]
F 070-4564190
[Redacted]@ivw.nl

Ons kenmerk
IenM\IVW-2011\10049

Datum 8 september 2011
Betreft Beschikking last onder dwangsom

Geachte directie,

In artikel 4 respectievelijk 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Wvgs, voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor. In artikel 3 van deze Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in deze VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij deze VSG behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

Overtredingen

6 februari 2011

Op zondag 6 februari 2011, op of omstreeks 10.25 uur werd door toezichthouders van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna te noemen: IVW) op spoor 207 van rangeeremplacement Kijfhoek te Zwijndrecht een trein van uw onderneming gecontroleerd, met nummer 41753. In deze trein bevonden zich wagens beladen met containers en tankcontainers, alle vervoermiddelen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, Wvgs.

Bij deze controle werd het volgende vastgesteld:

Overtreding 1:

Er werd in strijd gehandeld met het navolgende voorschrift van bijlage 1 van het VSG, randnummer 1.4.2.2.5: *De vervoerder moet waarborgen dat de beheerder van de gebruikte spoorweginfrastructuur te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de informatie die het hem mogelijk maakt te voldoen aan de voorschriften van 1.4.3.6.b).* In randnummer 1.4.3.6.b) wordt, kort weergegeven, bepaald dat de beheerder ervoor zorg draagt dat hij te allen



tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot informatie over de samenstelling van de trein, de UN nummers van de gevaarlijke goederen die met de trein worden vervoerd alsmede de positie van elke wagen in de trein.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

De overtreding is vastgesteld op grond van de bevinding van de toezichthouders, dat door u op de wagenlijst van trein 41753:

Datum
8 september 2011

Ons kenmerk
IenM\IVW-2011\10049

- a) geen UN nummer voor de wagen met het nummer 3784 4960 044-4 was vermeld, terwijl op deze wagen een tankcontainer met het nummer SNIU 122437-6 was geplaatst. Deze tankcontainer was beladen met een brandbare vloeistof N.E.G., UN 1993;
- b) geen UN nummer voor de wagen met het nummer 3354 4950 183-2 was vermeld, terwijl op deze wagen een tankcontainer met het nummer EXFU 144437-6 was geplaatst. Deze tankcontainer was beladen, of leeg-ongereinigd met een verwarmde vloeistof N.E.G., UN 3257.

Gebruikelijk is dat u door middel van het aan de beheerder ter beschikking stellen van de wagenlijst voldoet aan de informatieplicht uit randnummer 1.4.2.2.5. Alleen indien u aan de beheerder een wagenlijst verstrekt die in overeenstemming is met de werkelijke inhoud en samenstelling van de betreffende trein, voldoet u aan de verplichting uit het hierboven aangeduide randnummer 1.4.2.2.5. De beheerder van de betreffende hoofdspoorweginfrastructuur is Keyrall B.V. te Zwijndrecht. De belading van de wagens is door de toezichthouders vastgesteld aan de hand van de namens uw onderneming aan hen per fax, op 6 februari 2011 aangeleverde douanedocumenten van de betreffende tankcontainers. De toezichthouders hebben geconstateerd dat de informatie op de wagenlijst foutief was aangeduid. Evenmin is gebleken dat de beheerder op enig andere wijze van u de beschikking heeft gekregen over de informatie betreffende de juiste samenstelling en inhoud van de trein. Daarom is sprake van de hierboven aangeduide overtreding.

Overtreding 2

Er is in strijd gehandeld met het navolgende voorschrift uit bijlage 1 van het VSG, randnummer 5.4.0, juncto 5.4.1. Randnummer 5.4.0. bepaalt dat bij elk vervoer van goederen, geregeld door het RID de voorgeschreven documentatie bij het vervoer aanwezig is. Randnummer 5.4.1. geeft nadere bepalingen over de inhoud van de documentatie. De toezichthouders hebben vastgesteld dat in de trein aanwezig waren de wagens,

- a) met het nummer 3784 4960 044-4. Op deze wagen was een tankcontainer met het nummer EXFU 144469-5 geplaatst,
- b) met het nummer 3354 4950 183-2. Op deze wagen was een tankcontainer met het nummer EXFU 144437-6 geplaatst,

Deze beide tankcontainers waren beladen, of leeg-ongereinigd met een verwarmde vloeistof N.E.G., UN 3257. De toezichthouders hebben de inhoud van de tankcontainer vastgesteld aan de hand van de op de wagens aangebrachte etiketten als bedoeld in randnummer 5.2.2.2.2 van het VSG en de kenmerken als bedoeld in randnummer 5.3.2.2 van het VSG. Op deze laatste kenmerken was onder andere als stofidentificatienummer UN 3257 vermeld. De toezichthouders hebben geconstateerd dat de vereiste documenten niet bij het vervoer aanwezig waren.

17 april 2011

Op zondag 17 april 2011, op of omstreeks 07.55 uur werd door toezichthouders van de IVW op spoor 204 van rangeeremplacement Klijfhoek te Zwijndrecht een



trein van uw onderneming gecontroleerd, met nummer 42374. In deze trein bevonden zich wagens beladen met containers en tankcontainers, alle vervoermiddelen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, Wvgs.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Er is in strijd gehandeld met het navolgende voorschrift uit bijlage 1 van het VSG, randnummer 5.4.0, juncto 5.4.1. Randnummer 5.4.0. bepaalt dat bij elk vervoer van goederen, geregeld door het RID de voorgeschreven documentatie bij het vervoer aanwezig is. Randnummer 5.4.1. geeft nadere bepalingen over de inhoud van de documentatie. De toezichthouders hebben vastgesteld dat in de trein aanwezig was wagen met het nummer 3354 4950 057-8. Op deze wagen waren twee tankcontainers met respectievelijk de nummers NWBU 083254-9 en NWBU 060549-0 geplaatst.

Datum
8 september 2011
Ons kenmerk
IenM\IVW-2011\10049

Deze beide tankcontainers waren leeg-ongerelngd met Styreen, monomeer, gestabiliseerd, UN 2055.

De toezichthouders hebben de inhoud van de tankcontainer vastgesteld aan de hand van de vermelding ervan op de wagenlijst. De toezichthouders hebben vastgesteld dat de vereiste documenten niet bij het vervoer aanwezig waren. Na navraag op zondag 17 april 2011 door de toezichthouders bij uw onderneming, bleek dat de vervoersdocumenten niet aan hen konden worden overlegd. Ook konden deze niet worden opgevraagd bij de afzender van de gevaarlijke stoffen.

Dat betekent dat met betrekking tot deze vervoermiddelen zowel op 6 februari 2011 als op 17 april 2011 is gehandeld in strijd met het in artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wvgs opgenomen verbod.

Uit oogpunt van zorgvuldigheid heb ik u per brief van 1 juli 2011 mijn voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom aangekondigd. Daarbij heb ik u in de gelegenheid gesteld om mij uw zienswijze kenbaar te maken. Op 13 juli 2011 heeft u uw brief met daarin uw zienswijze verstuurd¹. In deze brief geeft u aan dat u het belang van informatievoorziening bij het transport van gevaarlijke stoffen onderkent en onderschrijft. Overigens reageert u niet inhoudelijk.

Sanctie

In vervolg op deze brief, alsmede de publicatie van het rapport "weten wat er staat" (Onderzoek naar treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen, d.d. 15 juni 2011 als gepubliceerd op de website www.ivw.nl) leg ik u met toepassing van artikel 46 van de Wvgs en artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een last onder dwangsom op. Ik neem dit besluit in het belang van de bevordering van de openbare veiligheid, waaronder mede moet worden verstaan de veiligheid van degenen die direct bij het vervoer betrokken zijn, maar ook de veiligheid van de omgeving en van al degenen en al hetgeen zich daar bevindt.

De last houdt in dat ik u sommeer te allen tijde te voldoen aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, in casu randnummer 1.4.2.2.5 en randnummer 5.4.0. juncto 5.4.1, alle uit bijlage 1 bij het VSG.

Indien u niet aan deze last voldoet, verbeurt u een dwangsom van € 5000,-

¹ Brief met onderwerp: voornemen tot last onder dwangsom ivm gevaarlijke goederen, van [redacted] aan [redacted]



(vijfduizend euro) per geconstateerde overtreding, met een maximumbedrag van € 25.000,- (vijfentwintigduizend euro). Ik acht gezien de zwaarte van het geschonden belang en gelet op de beoogde werking, de hoogte van deze dwangsom redelijk.

De komende maanden zullen toezichthouders van IVW het toezicht op de naleving van de hierboven vermelde bepalingen intensiveren.

Dwangsommen kunnen pas worden verbeurd, een week na inwerkingtreding van dit besluit (begunstigingstermijn). Indien de dwangsombeschikking twee jaar na haar inwerkingtreding van kracht is zonder dat de dwangsom is verbeurd, komt deze te vervallen.

Rechtsbescherming

Deze brief is een besluit ingevolge de Algemene wet bestuursrecht, waartegen een belanghebbende binnen een termijn van zes weken na dagtekening bezwaar kan maken. Het bezwaarschrift dient minimaal te voldoen aan het bepaalde in artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht en te worden gericht aan de

Minister van Infrastructuur en Milieu
per adres IVW/Rail- en Wegvervoer
Juridische zaken
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Voor alle duidelijkheid zij vermeld dat het maken van bezwaar geen schorsende werking heeft.

Bij onverwijlde spoed kunnen belanghebbenden die bezwaar hebben ingediend binnen de hiervoor vermelde termijn, voorlopige voorziening vragen aan de President van de Rechtbank van het rechtsgebied waar uw onderneming gevestigd is.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR IVW/RAIL- EN WEGVERVOER


mr. P. Hoekstra
Hoofdinspecteur

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
8 september 2011

Ons kenmerk
IenM\IVW-2011\10049

BIJLAGE 11

Rapportnummer
702/280811/1007/6065/8253/VSG

RAPPORT INSPECTIE EMPLACEMENTEN KIJFHOEK/WAALHAVEN EN MAASVLAKTE

1. Inleiding

Dit rapport is opgemaakt naar aanleiding van inspecties in het kader van de thema-actie "weet wat er staat" op de emplacementen Kijfhoek, Waalhaven en Maasvlakte.

2. Onderzoek

Op zondag 28 augustus 2011, hebben wij inspecties uitgevoerd op bovengenoemde emplacementen.

Op zowel emplacement Kijfhoek en Waalhaven stonden van verschillende vervoerders treinen met gevaarlijke stoffen.

De beide infrabeheerders Pro Rail en Keyrail konden exact aangegeven welke treinen er op de diverse sporen waren geplaatst.

Omstreeks 12.10 uur hebben wij navraag gedaan bij de shiftleader van Keyrail en kregen wij een opgave van de spoorbezetting van het emplacement Maasvlakte.

Bij inspectie van de diverse sporen is gebleken dat de spoorbezetting overeenkwam met de aan ons geleverde informatie.

Op spoor 801 van het emplacement was omstreeks 11.35 uur een trein, treinnummer 41794 van RurtalBahn Benelux BV, A. Plesmanweg 121-141, 3088 GC Rotterdam binnengelopen, waarvan volgens [REDACTED] van Keyrail geen wagenlijst in OVGS beschikbaar was. Deze trein was vanaf Emmerich via de Betuweroute naar de Maasvlakte gereden.

Bij navraag bij [REDACTED] van Pro Rail bleek dat van deze trein geen wagenlijst in OVGS te zitten.

Bij inspectie van deze trein is gebleken dat deze trein 4 wagens met gevaarlijke stoffen bevatte en de machinist had de vervoersdocumenten en een correcte wagenlijst in de locomotief.

Op het kantoor van RurtalBahn hebben wij van [REDACTED] een afschrift ontvangen van de wagenlijst, welke op zondag 28 augustus 2011 om 07.08 uur voor treinnummer 41794 per mail naar Pro Rail [REDACTED] is verzonden.

Waarvan door ons, aldus naar waarheid is opgemaakt dit rapport te Utrecht op 30 augustus 2011.

De inspecteurs,

[REDACTED]

[REDACTED]



Rapportnummer
702/280811/1007/6065/8253/VSG

Rapport

Paginanummer
2

BIJLAGE 12



RAPPORT

NO: 702/30082011/1015/6067/IVW

Datum	31 augustus 2011
Status	Concept

01 augustus 2011

Colofon

IVW Staf
Rail- en Wegvervoer

Europalaan 40 Utrecht

Contactpersoon

██████████
inspecteur rail/weg

T 023-5633381

M +31(0)6-██████████

██████████@ivw.nl

Inleiding

Op dinsdag, 30 augustus 2011, heb ik [REDACTED], in het kader van de themaactie "weet wat er staat" een controle uitgevoerd op emplacement Kijfhoek in Zwijndrecht.

ONDERZOEK.

Op kantoor van Keyrail heb ik om 10.10 uur de wagenlijsten gevaarlijke stoffen voor emplacement Kijfhoek opgevraagd bij [REDACTED]

Om 10.13 uur verzond deze een mail naar alle vervoerders.

Om 10.15 uur heeft hij alle vervoerders ook nog gebeld.

Om 10.17 uur mailt ERS geen g.s. op Kijfhoek te hebben staan.

Om 10.18 uur mailt RRF geen g.s. op Kijfhoek te hebben staan.

Om 10.22 uur mailt Captrain geen g.s. op Kijfhoek te hebben staan.

Om 10.30 uur meldt Husa geen g.s. op Kijfhoek te hebben staan.

Om 10.34 uur meldt RurtalBahn geen g.s. op Kijfhoek te hebben staan.

Om 10.40 uur meldt DB Schenker, dat de documenten worden ingescand en worden verzonden.

Om 10.44 uur zijn alle documenten van DB Schenker binnen.

Tussen opvraging en levering zit bij DB Schenker in dit geval 34 minuten.

Uit de documenten bleek, dat op 17 verschillende sporen treinen met gevaarlijke stoffen stonden.

Op kantoor van DB Schenker op Kijfhoek heb ik een selectie gemaakt en de vervoerdocumenten van 2 treinen op spoor 107 en spoor 108 opgevraagd.

Betref respectievelijk 8 en 12 ketelwagens.

De vervoerdocumenten heb ik binnen 15 minuten ontvangen.

Bij inspectie van deze twee treinen bleken deze in overeenstemming te zijn met de documenten, welke ik van DB Schenker heb ontvangen.

Hoofddorp, 31 augustus 2011.

[REDACTED]

1 **Kop 1**

1.1 **Kop 2**

1.1.1 *Kop 3*

1.1.1.1 *Kop 4*

BIJLAGE 13



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

Keyrail
t.a.v de Directie
Postbus 108
3330 AC Zwijndrecht

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[Redacted]
[Redacted]
M +31(0)6 [Redacted]
F 070-4564190
[Redacted]@ivw.nl

Datum 8 september 2011
Betreft Beschikking last onder dwangsom

Ons kenmerk
IenM/IVW 2011/10045

Geachte directie,

In artikel 4 respectievelijk 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Wvgs, voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor. In artikel 3 van deze Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in deze VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij deze VSG behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

Door toezichthouders van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna te noemen: IVW) is geconstateerd dat u een aantal keren deze bepalingen heeft overtreden.

Overtreding 1

Op zondag 28 augustus 2011, op of omstreeks 12.10 uur werd door twee toezichthouders van de IVW een inspectie uitgevoerd op emplacement Maasvlakte, gelegen in de gemeente Rotterdam. Door de toezichthouders is geconstateerd dat op dat moment op spoor 801 van emplacement Waalhaven een trein aanwezig was van RurtalBahn Benelux BV. In de trein waren vervoermiddelen aanwezig zoals is bedoeld in artikel 2 van de Wvgs, waarmee gevaarlijke stoffen vervoerd werden. Het betrof trein 41794 die eerder diezelfde dag om ongeveer 11.35 uur vanuit Emmerich via de Betuweroute op het betreffende spoor te Maasvlakte was aangekomen.

De toezichthouder heeft op 28 augustus 2011 de shiftleader van uw organisatie Keyrail gevraagd of hij er bekend mee was of wagens met gevaarlijke stoffen in de trein aanwezig waren, waar deze wagens zich bevonden en welke stoffen het



betrof. De shiftleader gaf aan dat bij hem geen wagenlijst bekend en beschikbaar was en dat hij de vragen niet kon beantwoorden. De toezichthouders hebben navraag gedaan bij ProRail Backoffice. Ook bij ProRail was geen wagenlijst bekend en beschikbaar.

De toezichthouders hebben overigens vastgesteld dat de door hem opgevraagde gegevens bij de vervoerder bekend en beschikbaar waren. Aan de toezichthouders is door RurtalBahn Benelux BV een afschrift overlegd van de wagenlijst van trein 41794, die op zondag 28 augustus 2011 om 7.08 uur aan ProRail Backoffice is verzonden. Verder hebben de toezichthouders vastgesteld dat deze trein vier wagens met gevaarlijke stoffen bevatte.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
8 september 2011

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/10045

Op grond daarvan hebben de toezichthouder geconstateerd dat op zondag 28 augustus trein 41794 heeft gereden tussen Emmerich en Maasvlakte, via de Betuweroute, zonder dat Keyrail Informatie toegankelijk had of wagens met gevaarlijke stoffen aanwezig waren, waar deze wagens zich bevonden en welke stoffen het betrof.

Overtreding 2

Op dinsdag 30 augustus 2011, op of omstreeks 10.00 uur werd door een toezichthouder van de IVW een inspectie uitgevoerd op het emplacement Kijfhoek, gelegen in de gemeente Zwijndrecht. Door de toezichthouder is geconstateerd dat op dit emplacement op verschillende sporen vervoermiddelen aanwezig waren, als is bedoeld in artikel 2 van de Wvgs, waarmee gevaarlijke stoffen vervoerd werden.

De toezichthouder heeft op 30 augustus 2011, op of omstreeks 10.10 uur contact opgenomen met de shiftleader van uw onderneming. Hij heeft aan uw medewerker gevraagd hij bekend was of er op het rangeeremplacement Kijfhoek wagens met gevaarlijke stoffen aanwezig waren, waar deze wagens zich bevonden en welke stoffen het betrof. Om 10.44 uur is de toezichthouder door uw medewerker voorzien van gevraagde informatie door middel van het overhandigen van de wagenlijsten. De toezichthouder heeft aan de hand van de hem overlegde wagenlijsten, door middel van een steekproefsgewijze controle van de betreffende wagens vastgesteld dat de informatie juist was.

Op grond van deze bevindingen heeft de toezichthouder geconstateerd dat de beheerder niet te allen tijde gedurende het vervoer de benodigde informatie beschikbaar had. Immers, de gevraagde informatie was pas na 34 minuten beschikbaar.

Met beide overtredingen is door u gehandeld in strijd met randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG, waarin onder meer wordt bepaald:

.... de *infrastructuurbeheerder*.....

a)

b) *Moet ervoor zorgdragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot de volgende informatie:*

- *Samenstelling van de trein, door vermelding van het nummer van de wagen en het wagentype, indien dit niet onderdeel is van het wagennummer;*
- *UN-nummers van de gevaarlijke goederen die in of op elke wagen worden vervoerd, of, indien alleen gevaarlijke goederen verpakt in gelimiteerde hoeveelheden worden vervoerd overeenkomstig hoofdstuk 3.4, informatie die de aanwezigheid daarvan aangeeft*



indien kenmerking van de wagen of de grote container overeenkomstig hoofdstuk 3.4 is voorgeschreven; Positie van de wagens in de trein (volgorde van de wagens).

Deze gegevens mogen alleen bekend gemaakt worden aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
8 september 2011

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/10045

Ik constateer dat u op 28 augustus en 30 augustus 2011 heeft gehandeld in strijd met het in artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wvgs opgenomen verbod, omdat u op deze data niet de in randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG bepaalde informatie kon geven, op de wijze zoals in het randnummer is bepaald.

Uit oogpunt van zorgvuldigheid heb ik u per brief van 1 juli 2011 mijn voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom aangekondigd. Daarbij heb ik u in de gelegenheid gesteld om mij uw zienswijze kenbaar te maken. Op 14 juli 2011 heeft u uw brief met daarin uw zienswijze verstuurd¹.

In deze brief geeft u aan dat u al eerder, namelijk op 5 juli 2011 heeft gereageerd op het rapport "weten wat er staat"². In deze brief geeft u aan dat het belang van informatievoorziening bij het transport van gevaarlijke goederen onderkent en onderschrijft. U geeft aan dat u heeft geborgd dat treinen niet meer vertrekken zonder dat de gegevens over de gevaarlijks stoffen bij u bekend zijn. Ik constateer nu, aan de hand van overtreding 2, dat dit niet het geval is.

In uw brief van 14 juli geeft u aan dat u zich volledig schaaft achter de brief die ProRail over hetzelfde onderwerp aan mij stuurt³. In deze brief geeft ProRail aan dat zij vanaf 1 augustus 2011, in geval van een incident binnen 15 minuten de hulpdiensten de relevante informatie kunt verschaffen. Ik ga, vanwege uw mededeling dat u achter deze reactie staat, er van uit dat dit ook geldt voor treinen die zich binnen uw beheergebied bevinden. Daarom stel ik u hierbij op de hoogte van het commentaar dat ik heb op deze zienswijze van ProRail, zoals ik dat ook aan hen heb gegeven.

Ten eerste constateer ik dat ProRail en ook u bij de overtredingen omschreven situaties, niet voldoet aan de aan uzelf opgelegde eis. Ten tweede leid ik uit de door u gekozen formuleringen af dat u voor een te beperkte invulling van de op u rustende verplichting kiest. U beperkt de informatie voorziening tot hulpdiensten, terwijl u niet duidelijk maakt of daaronder vallen alle instanties die de gegevens nodig hebben in verband met veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen. Verder geeft u twee andere beperkingen aan. U geeft aan dat u in geval van een incident over de informatie beschikt en dat de informatie binnen 15 minuten beschikbaar is. In het randnummer wordt bepaald dat u te allen tijde over de informatie moet beschikken en dat er snel en onbeperkte toegang tot de informatie moet zijn. Daar voldoet u niet aan. Immers, de informatie moet niet alleen bij incidenten beschikbaar zijn maar op elk moment wanneer dat nodig is. Ook is het zo dat tijdsperiode van 15 minuten te lang kan zijn voor noodsituaties. Daaruit leid ik af dat u, ook als u wel voldoet aan de door u aangegeven en aan uzelf opgelegde eisen, niet voldoet aan de voor u krachtens de wet geldende eisen.

¹ Brief d.d. 14 juli 2011 met kenmerk U2011-046. 16.ssj

² Brief met kenmerk U2011-046.15

³ Brief d.d. 14 juli 2011 met kenmerk 2865955



Sanctie

In vervolg op deze brief, alsmede de publicatie van het rapport "weten wat er staat" (Onderzoek naar treinen met gevaarlijke goederen op emplacementen, d.d. 15 juni 2011 als gepubliceerd op de website www.ivw.nl) leg ik u met toepassing van artikel 46 van de Wvgs en artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een last onder dwangsom op. Ik neem deze maatregel in het belang van de bevordering van de openbare veiligheid, waaronder mede moet worden verstaan de veiligheid van degenen die direct bij het vervoer betrokken zijn, maar ook de veiligheid van de omgeving en van al degenen en al hetgeen zich daar bevindt.

De last houdt in dat ik u sommeer te allen tijde te voldoen aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke goederen, in casu randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij het VSG.

Indien u niet aan deze last voldoet, verbeurt u een dwangsom van € 5000,- (vijfduizend euro) per geconstateerde overtreding, met een maximumbedrag van € 50.000,- (vijftigduizend euro). Ik acht gezien de zwaarte van het geschonden belang en gelet op de beoogde werking, de hoogte van deze dwangsom redelijk.

De komende maanden zullen inspecteurs van IVW het toezicht op de naleving van de hierboven vermelde bepalingen intensiveren.

Dwangsommen kunnen pas worden verbeurd, een week na inwerkingtreding van dit besluit (begunstigingstermijn). Indien de dwangsombeschikking twee jaar na haar inwerkingtreding van kracht is zonder dat de dwangsom is verbeurd, komt deze te vervallen.

Rechtsbescherming

Deze brief is een besluit ingevolge de Algemene wet bestuursrecht, waartegen een belanghebbende binnen een termijn van zes weken na dagtekening bezwaar kan maken. Het bezwaarschrift dient minimaal te voldoen aan het bepaalde in artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht en te worden gericht aan de

Minister van Infrastructuur en Milieu
per adres IVW/Rail- en Wegvervoer
Juridische zaken
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Voor alle duidelijkheid zij vermeld dat het maken van bezwaar geen schorsende werking heeft.

Bij onverwijld spoed kunnen belanghebbenden die bezwaar hebben ingediend binnen de hiervoor vermelde termijn, voorlopige voorziening vragen aan de President van de Rechtbank van het rechtsgebied waar uw onderneming gevestigd is.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
8 september 2011

Ons kenmerk
lenM/IVW-2011/10045



Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE ~~INSPECTEUR~~ IVW/RAIL- EN WEGVERVOER



mr. P. Hoekstra
Hoofdinspecteur

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
8 september 2011

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/10045

BIJLAGE 14



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

KeyRail
De directie
Postbus 108
3330 AC Zwijndrecht

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[Redacted]
M +31(0)6 [Redacted]
F 070-4564190
[Redacted]@ivw.nl

Datum 27 oktober 2011
Betreft Verbeurte dwangsom

Ons kenmerk
IENM/IVW-2011/11666

Uw kenmerk

Geachte directie,

Inleiding

Bij brief van 8 september 2011¹ heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat (verder te noemen: IVW) aan uw vennootschap een last onder dwangsom opgelegd. De last strekt ertoe herhaling te voorkomen van overtreding van artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs).

Aan u is medegedeeld dat telkens als de IVW constateert dat de overtreding plaatsvindt, uw vennootschap een bedrag van € 5000,- verbeurt. Het maximaal te verbeuren bedrag met dit besluit bedraagt € 50.000,-.

U heeft bezwaar gemaakt tegen de beschikking tot het opleggen van de last onder dwangsom. Dit bezwaar heeft echter geen schorsende werking. Daarom wordt de dwangsom bij overtreding verbeurd.

Verbeurte

Twee inspecteurs van de IVW hebben op dinsdag 11 oktober 2011 geconstateerd dat er in strijd met de last is gehandeld door uw vennootschap.

Op dinsdag 11 oktober 2011 hebben de twee inspecteurs van IVW op spoor 306 van het emplacement Waalhaven-Zuid, gelegen in de gemeente Rotterdam, wagens aangetroffen die daar door of in opdracht van DB Schenker Rail Nederland B.V. (hierna te noemen: DB Schenker) waren geplaatst. Op de vraag van de inspecteurs of de shiftleader van KeyRail bekend was met de UN nummers van de gevaarlijke stoffen en de positie van de wagens op spoor 306, is door de shiftleader de wagenlijst van de wagens op het betreffende spoor overhandigd en door de inspecteurs ingezien. In deze wagenlijst stond ten onrechte aangegeven dat de tankcontainer met het nummer BIDU 4969285 geplaatst was op de wagen met het nummer 3385 4526 577-3.

In werkelijkheid was de tankcontainer geplaatst op de wagen met het nummer

¹ Met kenmerk IENM/IVW-2011/10045



3385 4575 785-2, aanwezig op hetzelfde spoor. Omdat de betreffende tankcontainer beladen met of leeg-ongereinigd was van een brandbare vloeistof N.E.G., UN1993, klasse VG III, heeft uw onderneming gehandeld in strijd met het in artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wvgs opgenomen verbod

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Meer concreet bent u in overtreding van randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG), nu u niet de beschikking heeft over de in dit randnummer bepaalde informatie en mij niet gebleken is dat u er in voldoende mate voor heeft zorg gedragen dat u de beschikking heeft over de juiste informatie.

Datum
27 oktober 2011
Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/11666

Deze overtreding leidt tot verbeurte van de dwangsom.

Ik verzoek u binnen zes weken na de dag van overtreding € 5000,- over te maken op bankrekening nummer 56.99.98.468 (ten name van Inspectie Verkeer en Waterstaat te Den Haag) onder vermelding van IENM/IVW-2011/11666.

Bevoegdheid tot invordering bij dwangbevel

Ik wijs u erop dat ik bevoegd ben om verbeurde dwangsommen bij dwangbevel in te vorderen; deze bevoegdheid is gebaseerd op de Awb. Indien u het genoemde bedrag niet tijdig op genoemd rekeningnummer overmaakt, zal ik u een beschikking sturen, waarin ik aankondig dat ik overga tot invordering.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
Namens deze
DE INSPECTEUR IVW/RAIL- EN WEGVERVOER



BIJLAGE 15



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

Keyrail B.V.
T.a.v. [REDACTED]
Develsingel 11
3333 LD ZWIJNDRECHT

Inspectie Verkeer en
Waterstaat
Rail en Wegvervoer
Analyse & Ontwikkeling
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[REDACTED]

T [REDACTED]

F 070-4562799

Datum 31 oktober 2011
Betreft Bezwaarschrift

Ons kenmerk
B-3-11-2022.001

Uw kenmerk
-

Geachte [REDACTED]

Op 24 oktober 2011 ontving ik uw op 21 oktober 2011 gedateerde bezwaarschrift, gericht tegen het besluit van 8 september 2011 betreffende de oplegging van een last onder dwangsom. De ontvangst van dit bezwaarschrift is u reeds bevestigd bij brief van 26 oktober 2011.

Naar mijn voorlopig oordeel hebt u het bezwaarschrift niet binnen de daarvoor wettelijk vastgestelde termijn van zes weken na uitreiking of verzending van het aangevochten besluit ingediend. Ik verzoek u daarom mij binnen twee weken na dagtekening mede te delen om welke reden u het bezwaarschrift niet binnen die termijn hebt ingediend.

Wanneer u niet reageert, kan ik uw bezwaren kennelijk niet-ontvankelijk achten. De zaak zal dan worden afgedaan zonder dat u nog gelegenheid krijgt tot een mondelinge toelichting en zonder dat uw bezwaren inhoudelijk aan de orde komen.

Nadat uw reactie is ontvangen, zal ik beoordelen of uw bezwaren verder in behandeling kunnen worden genomen.

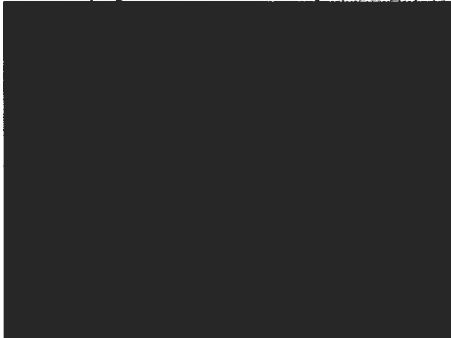
Besloten is om de termijn waarop de beslissing op het bezwaarschrift moet worden genomen met vier weken te verlengen (verdaging). Dit betekent dat binnen 10 weken op het bezwaarschrift moet worden beslist.

In deze zaak is nog niet aan alle procedurele vereisten voor het in behandeling nemen van het bezwaarschrift voldaan. De beslistermijn van 10 weken wordt verlengd met de termijn die gemoed is met het alsnog voldoen aan de vereisten of tot het moment dat de in deze brief hiervoor gestelde termijn ongebruikt is verstreken.



Ik vertrouw er op u hierbij voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR IVW/RAIL EN WEGVERVOER



**Inspectie Verkeer en
Waterstaat
Rail en Wegvervoer
Analyse & Ontwikkeling**

Datum
31 oktober 2011

Ons kenmerk
B-3-11-2022.001

BIJLAGE 16

Inspectie Verkeer en Waterstaat

T.a.v. [REDACTED]

Postbus 1511

3500 BM Utrecht

Zwijndrecht, 7 november 2011

Betreft: Bezwaarschrift

Geachte [REDACTED]

Op uw brief d.d. 31 oktober 2011 willen wij graag als volgt reageren.

Wij realiseren ons dat wij ons bezwaarschrift één dag te laat hebben ingezonden.

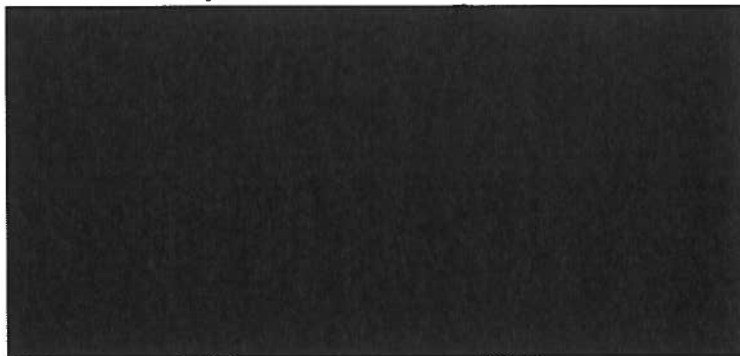
Het voorbereidende traject heeft langer geduurd dan gewenst, doordat de medewerkers van wie wij informatie nodig hadden, in roulerende diensten werken.

Ondanks de verstreken termijn hebben wij ervoor gekozen het bezwaarschrift toch in te sturen en zouden het zeer op prijs stellen als u deze alsnog in behandeling wilt nemen.

Wij zien uw antwoord graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Directie Keyrail



Postadres Postbus 108, 3330 AC Zwijndrecht
Bezoekadres Develsingel 11, 3333 LD Zwijndrecht
KvK 24396737
Telefoon 088-2333 100
Fax 088-2333 150

BIJLAGE 17



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

Keyrail B.V.
T.a.v. [REDACTED]
Postbus 108
3330 AC Zwijndrecht

Inspectie Verkeer en
Waterstaat
Rail en Wegvervoer
Analyse & Ontwikkeling
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

T 070 [REDACTED]

Ons kenmerk
B-3-11-2022.001

Uw kenmerk
-

Datum 9 november 2011
Betreft Beslissing op bezwaar

Geachte [REDACTED]

Op 24 oktober 2011 ontving ik uw op 21 oktober 2011 gedateerde bezwaarschrift, gericht tegen het besluit van 8 september 2011 betreffende de oplegging van een last onder dwangsom (kenmerk: IenM/IVW-2011/10045).

Ontvankelijkheid

Alvorens inhoudelijk in te kunnen gaan op uw bezwaarschrift dient vastgesteld te worden of het bezwaarschrift ontvankelijk is.

In artikel 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) is bepaald dat de termijn voor het indienen van een bezwaarschrift zes weken bedraagt. De termijn vangt aan met ingang van de dag na die waarop het besluit op de voorgeschreven wijze bekend is gemaakt (artikel 6:8, lid 1, Awb).

Een bezwaarschrift is tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post is een bezwaarschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen (artikel 6:9 Awb).

Het bestreden besluit is door mij op 8 september 2011 aan Keyrail toegezonden, hetgeen door u overigens ook niet weersproken wordt. De termijn voor het indienen van het bezwaarschrift is derhalve, gelet op het bovenstaande, aangevangen op 9 september 2011 en geëindigd op 20 oktober 2011, 24.00 uur.

Zoals gezegd is uw bezwaarschrift gedateerd op 21 oktober 2011 en door mij ontvangen op 24 oktober 2011. Aldus stel ik vast dat uw bezwaarschrift niet tijdig is ingediend.

In uw brief van 7 november 2011 geeft u aan dat u zich realiseert dat het bezwaarschrift een dag te laat is ingezonden, maar dat dit het gevolg is van het feit dat het voorbereidende traject langer heeft geduurd dan gewenst doordat de medewerkers van wie u informatie nodig had in roulerende diensten werken.



De door u genoemde omstandigheden vormen naar mijn oordeel geen reden om de termijnoverschrijding verschoonbaar te achten. De Awb staat toe dat – bijvoorbeeld bij dreigende termijnoverschrijding – een pro forma bezwaarschrift wordt ingediend: het bezwaar wordt tijdig ingesteld, maar de motivering volgt later. Van deze mogelijkheid om de bezwaartermijn te sauveren door een pro forma bezwaarschrift in te zenden en de gronden van het bezwaar met de daarbij behorende stukken op een later moment aan te vullen, heeft u geen gebruik gemaakt.

Er zijn voor het overige geen andere omstandigheden gesteld op grond waarvan kan worden gesproken van een verschoonbare termijnoverschrijding.

Gelet op het bovenstaande dien ik uw bezwaarschrift niet-ontvankelijk te verklaren. Het niet-ontvankelijk verklaren van uw bezwaarschrift betekent dat ik niet meer toe kom aan een inhoudelijke beoordeling van uw bezwaarschrift. Het spijt me u niet anders te kunnen berichten.

Voor de goede orde merk ik nog op dat de bezwaartermijn in de Awb een termijn van openbare orde is. Dit betekent dat ik niet van de termijnstelling voor bezwaar kan afwijken. Aan het vereiste dat een bezwaarschrift tijdig moet zijn ingediend en voor afloop van de termijn moet zijn ontvangen wordt door de bestuursrechter strikt de hand gehouden.

Tot slot, op grond van artikel 7:2 van de Awb stelt het bestuursorgaan belanghebbenden in de gelegenheid te worden gehoord voordat het op het bezwaarschrift beslist. Van het horen kan door mij echter worden afgezien indien het bezwaarschrift kennelijk niet-ontvankelijk is (artikel 7:3, onder a, Awb). Kennelijk niet-ontvankelijk wil zeggen dat uit het bezwaarschrift zelf reeds aanstonds blijkt dat het bezwaarschrift niet-ontvankelijk is en er redelijkerwijs geen twijfel mogelijk is over die conclusie. Daar deze situatie zich in casu voordoet, heb ik u niet in de gelegenheid gesteld om gehoord te worden.

BESLUIT

Gelet op het bovenstaande verklaar ik uw bezwaarschrift gericht tegen de beschikking van 8 september 2011 niet-ontvankelijk.

Beroep

Indien u het niet met deze beslissing eens bent, kunt u daartegen binnen zes weken nadat de beslissing u is toegezonden beroep instellen bij de rechtbank Rotterdam, postbus 50951, 3007 BM te Rotterdam. Voor het instellen van beroep is griffiegeld verschuldigd.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
DE INSPECTEUR IVW/RAIL EN WEGVERVOER

mr. M.B. @Schwind

Inspectie Verkeer en
Waterstaat
Rail en Wegvervoer
Analyse & Ontwikkeling

Datum
9 november 2011

Ons kenmerk
B-3-11-2022.001

BIJLAGE 18



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

KeyRail
t.a.v. de directie
Postbus 108
3330 AC Zwijndrecht

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon
[REDACTED]
M +31(0)6 [REDACTED]
F 070-4564190
[REDACTED]@ivw.nl

Datum 1 december 2011
Betreft Verbeurte dwangsom

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/14324
Uw kenmerk
-

Geachte directie,

Bij beschikking van 8 september 2011¹ is aan u een last onder dwangsom opgelegd in verband met overtreding van artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen Wvgs), omdat u niet de in randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG bepaalde informatie kon geven, op de wijze zoals in het randnummer is voorgeschreven.
De last is vastgesteld op €5.000,- per overtreding, met een maximum van €50.000,-.

Eerste verbeurte

Twee inspecteurs van de IVW hebben op dinsdag 11 oktober 2011 geconstateerd dat er in strijd met de last is gehandeld door uw vennootschap. Bij brief van 27 oktober 2011² heb ik u de door de inspecteurs geconstateerde feiten medegedeeld. Op grond van artikel 5:33 uit de Algemene wet bestuursrecht moet een dwangsom binnen zes weken nadat deze van rechtswege is verbeurd, worden betaald. In de eerder vermelde brief van 27 oktober heb ik u verzocht de verbeurde dwangsom binnen zes weken, wat inhoudt voor 23 november 2011, over te maken op rekeningnummer 56.99.98.468.
Aan dit verzoek heeft u niet voldaan.

Tweede verbeurte

Twee inspecteurs van de IVW hebben op woensdag 19 oktober 2011 geconstateerd dat er in strijd met de last is gehandeld door uw vennootschap. Bij brief van 27 oktober 2011³ heb ik u de door de inspecteurs geconstateerde feiten medegedeeld. Op grond van artikel 5:33 uit de Algemene wet bestuursrecht moet een dwangsom binnen zes weken nadat deze van rechtswege is verbeurd, worden betaald. In de eerder vermelde brief van 27 oktober heb ik u verzocht de verbeurde dwangsom binnen zes weken, wat inhoudt voor 1 december 2011, over te maken op rekeningnummer 56.99.98.468.
Aan dit verzoek heeft u eveneens niet voldaan.

¹ Brief met kenmerk IenM/IVW-2011/10045

² Brief met kenmerk IenM/IVW-2011/11666

³ Brief met kenmerk IenM/IVW-2011/11667



Invordering

Voordat ik u kan aanmanen tot het betalen van de dwangsommen, ben ik op grond van artikel 5:37 van de Algemene wet bestuursrecht verplicht om bij beschikking een besluit te nemen over de invordering. Bij deze brief deel ik u mede dat ik tot invordering van de verschuldigde dwangsommen heb besloten. Er is naar mijn oordeel geen sprake van bijzondere omstandigheden op grond waarvan afgezien zou moeten worden van het invorderen. Ik verzoek u dan ook om een bedrag ad. €10.000,- , zijnde het verschuldigde bedrag aan verbeurde dwangsommen, over te maken voor 15 december 2011. De bankrekening waarop u het bedrag kunt overmaken heeft nummer 56.99.98.468, en staat op naam van Inspectie Verkeer en Waterstaat te Den Haag. Zou u zo vriendelijk willen zijn om bij het overmaken te vermelden: IenM/IVW-2011/11666 en 11667.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
1 december 2011

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/14324

Blijft betaling ook na deze beschikking nog achterwege dan volgt een aanmaning en tenslotte wordt het bedrag ingevorderd bij dwangbevel. Voor de invordering wordt in dat geval een gerechtsdeurwaarder ingeschakeld. De kosten die ik daarvoor moet maken zullen, naast het dwangsombedrag, op u worden verhaald. Ik vertrouw echter op vrijwillige betaling.

Rechtsbescherming

Deze brief is een besluit ingevolge de Algemene wet bestuursrecht, waartegen een belanghebbende binnen een termijn van zes weken na dagtekening bezwaar kan maken. Het bezwaarschrift moet minimaal voldoen aan het bepaalde in artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht en te worden gericht aan de

Minister van Infrastructuur en Milieu
per adres IVW/Rail- en Wegvervoer
Juridische zaken
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Voor alle duidelijkheid vermeld ik dat het maken van bezwaar geen schorsende werking heeft.

Bij onverwijld spoed kunnen belanghebbenden die bezwaar hebben ingediend binnen de hiervoor vermelde termijn, voorlopige voorziening vragen aan de President van de Rechtbank van het rechtsgebied waar uw vennootschap gevestigd is.

Deze brief heb ik aan u verzonden per gewone post en aangetekend met bericht van ontvangst, zodat ik er zeker van ben dat de brief u heeft bereikt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
Namens deze,
DE INSPECTEUR IVW/RAIL- EN WEGVERVOER



BIJLAGE 19



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

KeyRail
De directie
Postbus 108
3330 AC Zwijndrecht

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[Redacted]

M +31 [Redacted]

F 070-4564190

[Redacted]@ILT.nl

Ons kenmerk
ILT-2012/1668

Datum 14 februari 2012
Betreft Verbeurte dwangsom

Geachte directie,

Inleiding

Bij brief van 8 september 2011¹ heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat, als rechtsvoorganger van de Inspectie Leefomgeving en Transport (verder te noemen: ILT) aan uw vennootschap een last onder dwangsom opgelegd. De last strekt ertoe herhaling te voorkomen van overtreding van artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs).

Aan u is medegedeeld dat telkens als de ILT constateert dat de overtreding plaatsvindt, uw vennootschap een bedrag van € 5000,- verbeurt. Het maximaal te verbeuren bedrag met dit besluit bedraagt € 50.000,-.

Verbeurte

Twee inspecteurs van de ILT hebben op donderdag 2 februari 2012 geconstateerd dat er door uw vennootschap in strijd met de last is gehandeld.

Op donderdag 2 februari 2012, rond 08.00 uur hebben de twee inspecteurs op spoor 208 van rangeeremplacement Kijfhoek de trein met nummer 44600 aangetroffen, die daar door of in opdracht van DB Schenker was geplaatst. In de trein troffen zij als 23^e wagen gezien vanaf de locomotief aan de ketelwagen van het type Zgs, met het nummer 2380 7464 010-9. De ketelwagen was volgens de aanduiding daarop beladen met of leeg ongereinigd van Ethyleenoxide (UN 1040).

Op de wagenlijst van de betreffende trein 44600, die zij bij de ter plaatse aanwezige verkeersleiding van uw onderneming hebben opgevraagd, stond bij de 23^e wagen, gezien vanaf de locomotief, geen aanduiding van de aanwezigheid van een gevaarlijke stof. Ook anderszins is mij niet gebleken dat u de beschikking had over deze informatie.

Hiermee heeft uw onderneming gehandeld in strijd met de aan u op 8 september 2011 opgelegde last. In de last is u opgelegd te allen tijde te voldoen aan de aan u opgelegde verplichtingen. In de last is u opgedragen ten alle tijde te voldoen aan randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij het VSG. U heeft deze bepaling

¹ Met kenmerk IENM/IVW-2011/10045



overtreden nu u niet de beschikking had over de in dit randnummer bepaalde informatie en mij niet gebleken is dat u er in voldoende mate voor heeft zorg gedragen dat u de beschikking had over de juiste informatie.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Deze overtreding leidt tot verbeurte van de dwangsom.

Datum
14 februari 2012

Ik verzoek u binnen zes weken na de dag van overtreding, dat wil zeggen uiterlijk 15 maart 2012, €5.000,- overgemaakt te hebben op bankrekening nummer 56.99.98.468 (ten name van Inspectie Leefomgeving en Transport te Den Haag) onder vermelding van ILT-2012/1668.

Ons kenmerk
ILT-2012/1668

Bevoegdheid tot invordering bij dwangbevel

Ik wijs u erop dat ik bevoegd ben om verbeurde dwangsommen bij dwangbevel in te vorderen; deze bevoegdheid is gebaseerd op de Awb. Indien u het genoemde bedrag niet tijdig op genoemd rekeningnummer overmaakt, zal ik u een beschikking sturen, waarin ik aankondig dat ik overga tot invordering.

Voor alle duidelijkheid wijs ik u erop dat deze brief geen besluit bevat in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Daarom is het niet mogelijk hiertegen bezwaar of beroep in te stellen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
Namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL- EN WEGVERVOER

BIJLAGE 20



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

KeyRail
De directie
Postbus 108
3330 AC Zwijndrecht

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[Redacted]
M +31(0) [Redacted]
F 070-4564190
[Redacted] @ILT.nl

Ons kenmerk
ILT-2012/1676

Datum 5 maart 2012
Betreft Verbeurte dwangsom

Geachte directie,

Inleiding

Bij brief van 8 september 2011¹ heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat, als rechtsvoorganger van de Inspectie Leefomgeving en Transport (verder te noemen: ILT) aan uw vennootschap een last onder dwangsom opgelegd. De last strekt ertoe herhaling te voorkomen van overtreding van artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs).

Aan u is medegedeeld dat telkens als de ILT constateert dat de overtreding plaatsvindt, uw vennootschap een bedrag van € 5000,- verbeurt. Het maximaal te verbeuren bedrag met dit besluit bedraagt € 50.000,-.

Verbeurte

Een inspecteur van de ILT heeft op donderdag 2 februari 2012 geconstateerd dat er door uw vennootschap in strijd met de last is gehandeld.

Op donderdag 2 februari 2012, rond 14.15 uur heeft de inspecteur op spoor 207 van rangeeremplacement Kijfhoek de trein met nummer 61701 aangetroffen, die daar door of in opdracht van DB Schenker was geplaatst. In de trein trof de inspecteur de wagen met het nummer 3387 7868 519-2. De wagen was volgens de aanduiding daarop leeg ongereinigd van Butylacrylaten, gestabiliseerd (UN 2348).

Op de wagenlijst van de betreffende trein 61701, die hij bij de ter plaatse aanwezige verkeersleiding van Keyrail heeft opgevraagd, stond bij de wagen met het nummer 3387 7868 519-2 vermeld dat deze leeg ongereinigd was van Butadienen (UN1010).

Hiermee heeft uw onderneming gehandeld in strijd met de aan u op 8 september 2011 opgelegde last. In de last is u opgelegd te allen tijde te voldoen aan de aan u opgelegde verplichtingen. In de last is u opgedragen ten alle tijde te voldoen aan randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij het VSG. U heeft deze bepaling overtreden nu u niet de beschikking had over de in dit randnummer bepaalde

¹ Met kenmerk IENM/IVW-2011/10045



informatie en mij niet gebleken is dat u er in voldoende mate voor heeft zorg gedragen dat u de beschikking had over de juiste informatie.

Deze overtreding leidt tot verbeurte van de dwangsom.

Ik verzoek u binnen zes weken na de dag van overtreding, dat wil zeggen uiterlijk 15 maart 2012, €5.000,- overgemaakt te hebben op bankrekening nummer 56.99.98.468 (ten name van Inspectie Leefomgeving en Transport te Den Haag) onder vermelding van ILT-2012/1676.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Datum
5 maart 2012

Ons kenmerk
ILT-2012/1676

Bevoegdheid tot invordering bij dwangbevel

Ik wijs u erop dat ik bevoegd ben om verbeurde dwangsommen bij dwangbevel in te vorderen; deze bevoegdheid is gebaseerd op de Awb. Indien u het genoemde bedrag niet tijdig op genoemd rekeningnummer overmaakt, zal ik u een beschikking sturen, waarin ik aankondig dat ik overga tot invordering.

Voor alle duidelijkheid wijs ik u erop dat deze brief geen besluit bevat in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Daarom is het niet mogelijk hiertegen bezwaar of beroep in te stellen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
Namens deze,

DE INSPECTEUR IJT (RAIL) EN WEGVERVOER



BIJLAGE 21

ProRail

overbreiding



Rapport

Paginanummer
1

Rapportnummer
702/040811/0855/6065/VSG

RAPPORT INSPECTIE EMPLACEMENT VENLO

1. Inleiding

Dit rapport is opgemaakt naar aanleiding van een inspectie in het kader van de thema-actie "weet wat er staat" op het emplacement Venlo.

2. Onderzoek

Op donderdag 4 augustus 2011, omstreeks 08.45 uur heb ik een inspectie uitgevoerd op het emplacement Venlo.

Tijdens mijn inspectie zag ik dat op drie sporen treinen met gevaarlijke stoffen waren geplaatst. Het betrof twee treinen met reservoirwagens, welke voorzien waren van gevi/stid 23/1965 en 1 trein met reservoirwagens voorzien van gevi/stid 268/1005.

Om 08.55 uur heb ik telefonisch contact opgenomen [REDACTED] van Pro Rail te Utrecht en op mijn vraag aan [REDACTED] wat er op het emplacement Venlo aan wagens met gevaarlijke stoffen stond deelde zij mij mede dat zij het na ging vragen en mij terug zou bellen. Omstreeks 09.25 uur heb ik wederom contact opgenomen en werd mij [REDACTED] medegedeeld dat de navolgende treinen op het emplacement Venlo stonden:

- Treinnummer 47323 op spoor 12 (23/1965)en
- Treinnummer 49757 op spoor 8 (268/1005).

Tevens werd gemeld dat treinnummer 40036, zijnde een containertrein net het emplacement was op gereden, hetgeen door mij ook werd geconstateerd.

Bij aanvang van de inspectie stond er nog een trein met reservoirwagens met gevi/stid 23/1965, echter van deze trein (477940 die ik omstreeks 09.15 uur van het emplacement zag vertrekken kon geen treinnummer worden verstrekt.

Bij navraag heb ik van de vervoerder DB Schenker Rail Nederland NV direct de benodigde wagenlijsten en vervoersdocumenten van deze treinen per fax ontvangen.

Aan [REDACTED] Backoffice heb ik omstreeks 09.25 uur medegedeeld dat het leveren van de benodigde informatie niet binnen hun gestelde termijn van 15 minuten lag, hetgeen [REDACTED] intern zou gaan bespreken.

Waarvan door mij, aldus naar waarheid is opgemaakt dit rapport te Utrecht op 8 augustus 2011.

De inspecteur,

[REDACTED]

BIJLAGE 22

Rapportnummer
702/090811/1007/6065/VSG

RAPPORT INSPECTIE EMPLACEMENT SLOE

1. Inleiding

Dit rapport is opgemaakt naar aanleiding van een inspectie in het kader van de thema-actie "weet wat er staat" op het emplacement Sloe.

2. Onderzoek

Op dinsdag 9 augustus 2011, omstreeks 10.07 uur heb ik een inspectie uitgevoerd op het emplacement Sloe.

Tijdens mijn inspectie zag ik dat op diverse sporen reservoirwagens met gevaarlijke stoffen waren geplaatst.

Het betrof reservoirwagens, welke voorzien waren van gevi/stid 23/1965, 239/1010, 80/1805 en 446/2447.

Om 10.07 uur heb ik telefonisch contact opgenomen met [REDACTED] Pro Rail te Utrecht en op mijn vraag aan [REDACTED] wat er op het emplacement Sloe aan wagens met gevaarlijke stoffen stond deelde hij mij mede dat [REDACTED] het na ging vragen en mij terug zou bellen. Omstreeks 10.38 uur ben ik teruggebeld door [REDACTED] en zijn de overzichten van de wagens met gevaarlijke stoffen per fax en per mail aan mij toegezonden.

De overzichten ontvangen van Back Office kwamen overeen met de daadwerkelijk aanwezige wagens met gevaarlijke stoffen op het emplacement Sloe.

Aan [REDACTED] heb ik omstreeks 10.47 uur medegedeeld dat het leveren van de benodigde informatie niet binnen hun gestelde termijn van 15 minuten lag.

Waarvan door mij, aldus naar waarheid is opgemaakt dit rapport te Vianen op 9 augustus 2011.

De inspecteur,

[REDACTED]

BIJLAGE 23



Rapportnummer
702/290811/0951/6065/VSG

RAPPORT INSPECTIE EMPLACEMENT SLOE

1. Inleiding

Dit rapport is opgemaakt naar aanleiding van een inspectie in het kader van de thema-actie "weet wat er staat" op het emplacement Sloe.

2. Onderzoek

Op maandag 29 augustus 2011, omstreeks 09.51 uur heb ik een inspectie uitgevoerd op het emplacement Sloe.

Tijdens mijn inspectie zag ik dat op diverse sporen reservoirwagens met gevaarlijke stoffen waren geplaatst.

Het betrof reservoirwagens, welke voorzien waren van gevi/stid 23/1965, 239/1010 en 39/2348. Om 09.51 uur heb ik telefonisch contact opgenomen met [REDACTED] Pro Rail te Utrecht en op mijn vraag aan [REDACTED] wat er op het emplacement Sloe aan wagens met gevaarlijke stoffen stond deelde [REDACTED] mij mede dat [REDACTED] het na ging vragen en mij terug zou bellen.

Om 10.09 uur ben ik teruggebeld door [REDACTED] en werd medegedeeld dat de vraag uitgezet was naar de vervoerders DB Schenker Rail Nederland NV, RurtalBahn Benelux BV en Captrain. Tevens werd medegedeeld dat men de treindienstleider Roosendaal ging bellen welke treinen er eventueel onderweg zouden zijn en men zou de toezichthouder van Pro Rail op het emplacement Sloe gaan bellen voor een overzicht.

In afwachting van de informatie heb ik met de toezichthouder van Pro Rail gesproken, welke mij mededeelde dat hij geen overzicht van het emplacement Sloe had, wat door hem tevens in mijn bijzijn telefonisch medegedeeld werd aan [REDACTED] Pro Rail.

Om 10.21 uur werd ik gebeld door [REDACTED] welke mij mededeelde dat hij de informatie van RurtalBahn en Captrain per fax had toegezonden, maar in afwachting was van de informatie van DB Schenker.

Om 11.02 uur werd ik wederom gebeld door [REDACTED] welke mij mededeelde dat er twee wagenlijsten van DB Schenker per fax toegezonden waren.

Uit inspectie van de aanwezige wagens op het emplacement Sloe bleek dat op spoor 54 aanwezige 21 wagens overeenkwamen met de mij toegezonden wagenlijst.

De 8 wagens op de mij eveneens toegezonden wagenlijst werden door mij niet aangetroffen op het emplacement.



Rapport

Paginanummer

2

Rapportnummer

702/290811/0951/6065/VSG

Tijdens mijn inspectie werden de navolgende wagens aangetroffen;

- Spoor 53, 31 lege ongereinigde gaswagens, UN 1965 en UN 1010;
- Spoor 51, 24 lege ongereinigde gaswagens, UN 1965 en UN 1010 en
- De reparatiesporen 5 lege ongereinigde wagens UN 1965, UN 1010 en UN 2348.

Van bovengenoemde wagens heb ik geen wagenlijsten van [REDACTED] Pro Rail ontvangen. Van een aanwezige medewerker van DB Schenker heb ik wel een wagenlijst van spoor 53 ontvangen.

Aan [REDACTED] heb ik omstreeks 12.30 uur medegedeeld dat het leveren van de benodigde informatie niet binnen hun gestelde termijn van 15 minuten lag en tevens onvolledig was.

Door [REDACTED] werd aan mij medegedeeld dat men afhankelijk was van het aanleveren door de diverse vervoerders en dat het langer duurde omdat men tijdens mijn verzoek te maken had gehad met 3 calamiteiten, welke door [REDACTED] moesten worden afgehandeld.

Waarvan door mij, aldus naar waarheid is opgemaakt dit rapport te Utrecht op 30 augustus 2011.

De inspecteur,

[REDACTED]

BIJLAGE 24



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail
t.a.v de Directie
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

██████████
██████████
M +31(0)6-██████████
F 070-4564190
██████████@ivw.nl

Datum 8 september 2011
Betreft Beschikking last onder dwangsom

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/10046

Geachte directie,

In artikel 4 respectievelijk 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Wvgs, voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor. In artikel 3 van deze Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in deze VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij deze VSG behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

Door toezichthouders van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna te noemen: IVW) is geconstateerd dat u een aantal keren deze bepalingen heeft overtreden.

Overtreding 1

Op donderdag 4 augustus 2011, op of omstreeks 08.45 uur werd door een toezichthouder van de IVW een inspectie uitgevoerd op het station van Venlo. Door de toezichthouder is geconstateerd dat op het station van Venlo treinen aanwezig waren, met daarin opgenomen vervoermiddelen als is bedoeld in artikel 2 van de Wvgs. Met die voertuigen werden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het betrof trein 47323 op spoor 12, trein 49757 op spoor 8 en trein 40036 die om ongeveer 9.15 uur is vertrokken van station Venlo.

De toezichthouder heeft op 4 augustus 2011, op of omstreeks 08.55 uur telefonisch contact opgenomen met ProRail Backoffice te Utrecht. Hij heeft in dit telefoongesprek aan uw medewerker gevraagd of er op station Venlo wagens met gevaarlijke stoffen aanwezig waren, waar deze wagens zich bevonden en welke stoffen het betrof. De toezichthouder heeft vastgesteld dat deze informatie niet

binnen 15 minuten aan hem gegeven kon worden door ProRail Backoffice. De toezichthouder heeft overigens vastgesteld dat de door hem opgevraagde gegevens bij de vervoerder bekend en beschikbaar waren.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Overtreding 2

Op dinsdag 9 augustus 2011, op of omstreeks 10.07 uur werd door een toezichthouder van de IVW een inspectie uitgevoerd op het emplacement Sloe, gelegen in de gemeente Borssele. Door de toezichthouder is geconstateerd dat op dit emplacement op verschillende sporen vervoermiddelen aanwezig waren, als is bedoeld in artikel 2 van de Wvgs, waarmee gevaarlijke stoffen vervoerd werden.

Datum
8 september 2011

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/10046

De toezichthouder heeft op 9 augustus 2011, op of omstreeks 10.07 uur telefonisch contact opgenomen met ProRail Backoffice te Utrecht. Hij heeft in dit telefoongesprek aan uw medewerker gevraagd of er op het rangeeremplacement Sloe wagens met gevaarlijke stoffen aanwezig waren, waar deze wagens zich bevonden en welke stoffen het betrof. De toezichthouder is 31 minuten later (om ongeveer 10.38) teruggebeld door uw medewerker. In dit telefoongesprek is aan de toezichthouder door uw medewerker de gevraagde informatie gegeven.

Overtreding 3

Op maandag 29 augustus 2011, op of omstreeks 09.51 uur werd door een toezichthouder van de IVW een inspectie uitgevoerd op het emplacement Sloe, gelegen in de gemeente Borssele. Door de toezichthouder is geconstateerd dat op dit emplacement op verschillende sporen vervoermiddelen aanwezig waren als is bedoeld in artikel 2 van de Wvgs, waarmee gevaarlijke stoffen vervoerd werden.

De toezichthouder heeft op 29 augustus, op of omstreeks 09.51 uur telefonisch contact opgenomen met ProRail Backoffice te Utrecht. Hij heeft in dit telefoongesprek aan uw medewerker gevraagd of er op rangeeremplacement Sloe wagens met gevaarlijke stoffen aanwezig waren, waar deze wagens zich bevonden en welke stoffen het betrof. De toezichthouder heeft vastgesteld dat na 30 minuten (om 10.21 uur) een deel van de informatie door hem is ontvangen, na 71 minuten (om 11.02 uur) is aanvullende informatie door de toezichthouder ontvangen.

Door de toezichthouder is na inspectie van de aanwezige wagens op het emplacement Sloe vastgesteld dat de op spoor 54 aanwezige 21 wagens overeenkwamen met de aan hem toegezonden wagenlijst. De 8 wagens op de aan hem eveneens toegezonden wagenlijst werden niet aangetroffen op het emplacement. Het betrof wagenlijsten van vervoer door DB Schenker. Door de toezichthouder is overigens vastgesteld dat de aan hem verstrekte informatie niet compleet was. Op spoor 53 bevonden zich 31 wagens met gevaarlijke stoffen (leeg, ongereinigd), op spoor 51 24 wagens met gevaarlijke stoffen (leeg, ongereinigd) en op de reparatiesporen bevonden zich 5 wagens met gevaarlijke stoffen (leeg, ongereinigd). Informatie over deze wagens is niet door u aan de toezichthouder geleverd.

De betreffende informatie hierdoor niet tijdig en niet volledig geleverd.

Met deze overtredingen is door u gehandeld in strijd met randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG, waarin onder meer wordt bepaald:

... de infrastructuurbeheerder....

a) ...

- b) *Moet ervoor zorgdragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot de volgende informatie:*
- *Samenstelling van de trein, door vermelding van het nummer van de wagen en het wagentype, indien dit niet onderdeel is van het wagennummer;*
 - *UN-nummers van de gevaarlijke goederen die in of op elke wagen worden vervoerd, of, indien alleen gevaarlijke goederen verpakt in gelimiteerde hoeveelheden worden vervoerd overeenkomstig hoofdstuk 3.4, informatie die de aanwezigheid daarvan aangeeft indien kenmerking van de wagen of de grote container overeenkomstig hoofdstuk 3.4 is voorgeschreven;*
 - *Positie van de wagens in de trein (volgorde van de wagens).*

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
8 september 2011

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/10046

Deze gegevens mogen alleen bekend gemaakt worden aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen.

Ik constateer dat u op 4 augustus, 9 augustus en 29 augustus 2011 heeft gehandeld in strijd met het in artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wvgs opgenomen verbod, omdat u op deze data niet de in randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG bepaalde informatie kon geven, op de wijze zoals in het randnummer is bepaald.

Uit oogpunt van zorgvuldigheid heb ik u per brief van 1 juli 2011 mijn voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom aangekondigd. Daarbij heb ik u in de gelegenheid gesteld om mij uw zienswijze kenbaar te maken. Op 14 juli 2011 heeft u uw brief met daarin uw zienswijze verstuurd¹.

In deze brief geeft u aan dat u het belang van informatievoorziening bij het transport van gevaarlijke goederen onderkent en onderschrijft.

U geeft verder aan dat u vanaf 1 augustus 2011, in geval van een incident binnen 15 minuten de hulpdiensten de relevante informatie kunt verschaffen. Ten eerste constateer ik dat u in de bij de overtredingen omschreven situaties, niet voldoet aan de aan uzelf opgelegde eis. Ten tweede leid ik uit de door u gekozen formuleringen af dat u voor een te beperkte invulling van de op u rustende verplichting kiest. U beperkt de informatievoorziening tot hulpdiensten, terwijl u niet duidelijk maakt of daaronder vallen alle instanties die de gegevens nodig hebben in verband met veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen. Verder geeft u twee andere beperkingen aan. U geeft aan dat u in geval van een incident over de informatie beschikt en dat de informatie binnen 15 minuten beschikbaar is. In het randnummer wordt bepaald dat u te allen tijde over de informatie moet beschikken en dat er snel en onbeperkte toegang tot die informatie moet zijn. Daar voldoet u niet aan. Immers, de informatie moet niet alleen bij incidenten beschikbaar zijn maar op elk moment wanneer dat nodig is. Ook is het zo dat tijdsperiode van 15 minuten te lang kan zijn voor noodsituaties. Daaruit leid ik af dat u, ook als u wel voldoet aan de door u aangegeven en aan uzelf opgelegde eisen, niet voldoet aan de voor u krachtens de wet geldende eisen.

Sanctie

In vervolg op deze brief, alsmede de publicatie van het rapport "weten wat er staat" (Onderzoek naar treinen met gevaarlijke goederen op emplacementen, d.d. 15 juni 2011 als gepubliceerd op de website www.ivw.nl) leg ik u met toepassing

¹ Brief d.d. 14 juli 2011 met kenmerk 2865955

van artikel 46 van de Wvgs en artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een last onder dwangsom op. Ik neem deze maatregel in het belang van de bevordering van de openbare veiligheid, waaronder mede moet worden verstaan de veiligheid van degenen die direct bij het vervoer betrokken zijn, maar ook de veiligheid van de omgeving en van al degenen en al hetgeen zich daar bevindt.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
8 september 2011

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/10046

De last houdt in dat ik u sommeer te allen tijde te voldoen aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke goederen, in casu randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij het VSG.

Indien u niet aan deze last voldoet, verbeurt u een dwangsom van € 5000,- (vijfduizend euro) per geconstateerde overtreding, met een maximumbedrag van € 50.000,- (vijftigduizend euro). Ik acht gezien de zwaarte van het geschonden belang en gelet op de beoogde werking, de hoogte van deze dwangsom redelijk.

De komende maanden zullen inspecteurs van IVW het toezicht op de naleving van de hierboven vermelde bepalingen intensiveren.

Dwangsommen kunnen pas worden verbeurd, een week na inwerkingtreding van dit besluit (begunstigingstermijn). Indien de dwangsombeschikking twee jaar na haar inwerkingtreding van kracht is zonder dat de dwangsom is verbeurd, komt deze te vervallen.

Rechtsbescherming

Deze brief is een besluit ingevolge de Algemene wet bestuursrecht, waartegen een belanghebbende binnen een termijn van zes weken na dagtekening bezwaar kan maken. Het bezwaarschrift dient minimaal te voldoen aan het bepaalde in artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht en te worden gericht aan de

Minister van Infrastructuur en Milieu
per adres IVW/Rail- en Wegvervoer
Juridische zaken
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Voor alle duidelijkheid zij vermeld dat het maken van bezwaar geen schorsende werking heeft. Bij onverwijfde spoed kunnen belanghebbenden die bezwaar hebben ingediend binnen de hiervoor vermelde termijn, voorlopige voorziening vragen aan de President van de Rechtbank van het rechtsgebied waar uw onderneming gevestigd is.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR IVW/RAIL- EN WEGVERVOER

mr. P. Hoekstra
Hoofdinspecteur

BIJLAGE 25

Aan de Minister van Infrastructuur en Milieu,
P.a. Inspectie Verkeer en Waterstaat/Rail- en Wegvervoer
Juridische Zaken
Postbus 1511
3500 BM UTRECHT

Datum 20 oktober 2011
Uw brief d d 8 september 2011

Behandeld door [REDACTED]
Email [REDACTED]@prorail.nl
Mobiel [REDACTED]

Uw kenmerk IenM/IVW-2011/10046
Ons kenmerk EDMS 2937420

Onderwerp **Bezwaarschrift**

Inframangement
Regio Centraal, Intrasystemen,
Veiligheid, Milieu & Juridisch
Beheer, Veiligheid

Bezoekadres
De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Geachte heer / mevrouw,

Bij bovenvermelde brief (zie bijlage 1) heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) aan ProRail B.V. een last onder dwangsom opgelegd, onder meer betreffende het handelen in strijd met artikel 3 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (VSG), in samenhang met de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG), bijlage 1, zijnde het vigerende RID, randnummer 1.4.3.6. In de aangehaalde bepalingen is de infrastructuurbeheerder, in casu de beheerder van hoofdspoorwegen in Nederland zijnde ProRail B.V., verplicht om ervoor zorg te dragen dat hij te allen tijde snel en onbeperkt toegang heeft tot informatie betreffende treinen die zijn geladen met gevaarlijke stoffen, gedurende het vervoer daarvan.

De IVW onderbouwt de gestelde overtreding door een aantal praktijksituaties aan te halen, waarbij ProRail de desbetreffende gegevens op verzoek van de IVW niet (tijdig) heeft kunnen overleggen aan de IVW. De IVW is van mening daarmee aan te tonen dat ProRail blijkbaar niet "te allen tijde snel en onbeperkt toegang heeft" tot deze gegevens. Dat wil zeggen dat ProRail, naar de mening van de IVW, kennelijk de voorschriften ten aanzien van de wijze van aanleveren van gegevens door de spoorwegonderneming aan de beheerder niet naleeft.

De IVW heeft ProRail de sanctie opgelegd om te allen tijde te voldoen aan de voor ProRail geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke goederen, in casu volgens randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG).

Hierbij maakt ProRail tijdig bezwaar tegen de opgelegde last onder dwangsom en licht dat hieronder toe.

Het wettelijk kader

Middels het VSG zijn in Nederland verplichtingen uit hoofde van het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID) in Nederlandse regelgeving geïmplementeerd.

Randnummer 1.4.3.6 van het RID luidt als volgt:

"1.4.3.6 De infrastructuurbeheerder

In het kader van sectie 1.4.1 heeft de infrastructuurbeheerder in het bijzonder de volgende plichten. De infrastructuurbeheerder

- a) moet ervoor zorgdragen dat voor rangeerterreinen interne rampenplannen overeenkomstig hoofdstuk 1.11 worden opgesteld;
- b) moet ervoor zorgdragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbepaald toegang heeft tot de volgende informatie:
 - samenstelling van de trein,
 - UN-nummers van de vervoerde gevaarlijke stoffen,
 - plaats van deze wagens in de trein,
 - massa van de lading.

Deze gegevens mogen alleen bekend gemaakt worden aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen.

Opmerking: De wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur."

In randnummer 1.4.2.2 van het RID zijn verplichtingen van de vervoerder opgenomen.

Randnummer 1.4.2.2.5 luidt:

"1.4.2.2.5 De vervoerder moet waarborgen dat de beheerder van de gebruikte spoorweginfrastructuur te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbepaald toegang kan krijgen tot de informatie die het hem mogelijk maakt te voldoen aan de voorschriften van 1.4.3.6 b).

Opmerking: De wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur."

De inspectie heeft in haar last de cursief gedrukte opmerking, die deel uit maakt van beide randnummers, niet opgenomen. Deze is echter essentieel. Het RID bevat immers de opdracht aan de wetgever van de verdragssluitende staten om in regelingen voor het gebruik van de infrastructuur, dat wil zeggen: publiekrechtelijke regelingen, de wijze van aanlevering van de gegevens door de vervoerder aan de beheerder vast te leggen. Als de wijze van aanlevering van de gegevens niet is vastgelegd, kunnen vervoerder en beheerder bezwaarlijk aan de verplichtingen van het randnummer voldoen.

Voorschriften ten aanzien van de wijze van aanlevering van de gegevens ontbreken echter in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Artikel 4 van het Besluit spoorverkeer schrijft de door de spoorwegonderneming voor vertrek van een trein te leveren informatie voor. Onder trein wordt blijkens artikel 1 onder c Besluit spoorverkeer verstaan: een spoorvoertuig of samenstel van wagens met gevaarlijke stoffen die geen onderdeel van een trein zijn, zoals overstaande wagens, of wagens waar mee gerangeerd wordt, zijn geen voorschriften opgenomen. Over treinen, niet voor vertrek gereed, zijn evenmin voorschriften opgenomen. Artikel 4 van het Besluit spoorverkeer bevat geen voorschriften ten aanzien van de wijze van aanlevering van de gegevens. Artikel 4 Besluit spoorverkeer is derhalve een onvolledige implementatie van randnummer 1.4.3.6 RID. De tijd die een spoorwegonderneming heeft om de gegevens aan de beheerder te leveren is met name niet bepaald, ondanks de opmerking in het RID.

De inspectie stelt op pagina 3 van de last echter:

"U geeft verder aan dat u vanaf 1 augustus 2011, in geval van een incident binnen 15 minuten de hulpdiensten de relevante informatie kunt verschaffen. Ten eerste constateer ik dat u in de bij de overtredingen omschreven situaties, niet voldoet aan de aan uzelf opgelegde eis. Ten tweede leid ik uit de door u gekozen formuleringen af dat u voor een te beperkte invulling van de op u rustende verplichting kiest. U beperkt de informatie voorziening tot hulpdiensten, terwijl u niet duidelijk maakt of daaronder vallen alle instanties die de gegevens nodig hebben in verband met veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen. Verder geeft u twee andere beperkingen aan. U geeft aan dat u in geval van een incident over de informatie beschikt en dat de informatie binnen 15 minuten beschikbaar is."

Van een verplichting als bedoeld in de derde volzin in dit citaat is echter geen sprake, zoals hierboven uiteengezet, laat staan dat een dergelijke verplichting niet na is gekomen. Dat de beheerder en de vervoerders zelf in de praktijk een norm van 15 minuten voor aanlevertijd hanteren, wat daar verder van zij, kan alleen al daarom geen voorwerp van toezicht voor IVW zijn, nu de wettelijke grondslag daarvoor ontbreekt.

Naleving van VSG / RID

Voorzover het overtredingen van de aan te leveren gegevens betreft, als bedoeld in randnummer 1.4.3.6 RID, constateert ProRail met de IVW dat deze gegevens voor alle overtredingen aangeleverd zijn. Op de verzoeken van de IVW heeft ProRail bovendien terstond passende actie ondernomen om de gevraagde gegevens aan de IVW te leveren. De gegevens waren te allen tijde beschikbaar en zijn zonder beperkingen zo snel mogelijk geleverd. Dat de backoffice hiervoor handelingen moet verrichten, waarmee meer of minder tijd gemoeid is, doet daar niks aan af.

ProRail heeft dan ook bezwaar tegen de constatering, dat gehandeld zou zijn in strijd met de voorschriften van RN 1.4.3.6 RID.

De volledigheid van de geleverde informatie

Onderdeel van overtrading 3 is de vaststelling dat de toezichthouder op spoor 53 en 51 en op 'de reparatiesporen' van het emplacement Sloe ledige wagens met gevaarlijke stoffen heeft aangetroffen, waarover door ProRail geen informatie is geleverd.

De zorgplicht als bedoeld in randnummer 1.4.3.6 RID kan ProRail slechts uitvoeren indien de betrokken spoorwegondernemingen de bedoelde informatie aan ProRail aanleveren, daargelaten dat de wijze van aanleveren onbepaald is. ProRail kan slechts aanleveren aan IVW en hulpdiensten wat zij aangeleverd heeft gekregen door de vervoerder.

Blijkens randnummer 1.4.2.2.5 RID moet de vervoerder waarborgen dat de beheerder van de gebruikte spoorweginfrastructuur te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de informatie die het hem mogelijk maakt te voldoen aan de voorschriften van 1.4.3.6 b). Nu de toezichthouder wagens aan heeft getroffen waarvan de aanwezigheid klaarblijkelijk bij ProRail onbekend was, heeft de betrokken spoorwegonderneming in strijd met RID RN 1.4.2.2.5 gehandeld. Blijkens de overige bepalingen ten aanzien van de verplichtingen van de vervoerder in RID RN 1.4.2.2 is het de zorg van de vervoerder om voor de volledigheid en juistheid van de informatie in te staan.

De last is in zoverre ook om die reden onrechtmatig aan ProRail opgelegd.

ProRail

Begunstigingstermijn

De last is opgelegd zonder begunstigingstermijn, hetgeen ProRail als onzorgvuldig en onredelijk bezwarend voorkomt. Waren er voorschriften geweest die ProRail overtreedt, dan had ProRail in de gelegenheid gesteld moeten worden om daaraan te voldoen.

Verzoek

ProRail verzoekt u, gezien het voorgaande, uw besluit van 8 september 2011 in te trekken.

Hoogachtend,



Bijlage:

BIJLAGE 26

Inspectie Verkeer en Waterstaat
Rail en Wegvervoer
t.a.v. [REDACTED]
Postbus 1511
3500 BM UTRECHT

inspectie Verkeer en Waterstaat			
Registratienummer: lenM/IVW-2011/13114			
Ingekomen: 31 OKT 2011		ESD-nummer: lenM/IVW/ 900	
[REDACTED]			
Periaal	Fitaal	Fitaal	Fitaal

Datum 24 oktober 2011
Uw brief d d 8 september 2011
Uw kenmerk lenM/IVW-2011/10046
Ons kenmerk 2948502
Onderwerp Gevaarlijke stoffen op emplacementen

Directie Geachte [REDACTED]

Bezoekadres In deze brief wil ik graag de context scheppen behorende bij het bezwaarschrift met als kenmerk 2937420 d.d. 20 oktober 2011.
De Inkipot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres ProRail is van mening dat wanneer een Beschikking Last onder Dwangsom terecht wordt opgelegd, ProRail is gehouden een dergelijke beschikking op te volgen en alles in het werk moet stellen om de aanleiding tot de Beschikking weg te nemen. In het voorliggende geval is ProRail van mening dat de tenlastelegging echter onterecht is, hetgeen het bezwaarschrift verklaard (hierbij zij verwezen naar het betreffende document voor verdere argumentatie).
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl Ik heb wel de behoefte om in dit verband nadere context te geven als het gaat om onze positie m.b.t. gegevens over gevaarlijke stoffen op emplacementen. Daar waar ProRail, zoals in het bezwaarschrift is aangegeven, geen verantwoordelijkheid kan dragen voor de inhoud van de door vervoerders te leveren gegevens, wil ProRail wel verantwoordelijkheid dragen voor de tijdige aanlevering van data met betrekking tot de gevaarlijke stoffen. Dat deze verantwoordelijkheid wel in het RID wordt benoemd, maar onvolledig is geïmplementeerd in het Besluit Spoorverkeer, is een zaak voor de wetgever.

ProRail is daarbij nu niet tevreden met snelheid waarmee de gegevens in samenwerking met de vervoerders thans worden/kunnen worden geleverd. Op grond van het enige tijd geleden ingezette verbetertraject bedraagt de levertijd nu ca. 15 minuten. ProRail is van mening dat door toepassen van verbeteringen in het huidige proces mogelijk nog een geringe tijdwinst is te boeken (in samenspraak met vervoerders).

Het streven is echter uiteindelijk een situatie te bereiken waarbij gegevens worden geleverd met een snelheid die recht doet aan de doelstelling van de belanghebbenden (instanties voor afhandeling van calamiteiten, veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen). Zo dient het leveren van data in geval van een calamiteit passend te zijn aan de termijn waar de hulpdiensten om vragen.

Daarbij is het naar idee van ProRail niet uitgesloten dat die levering uiteindelijk 'real time' dient te gebeuren. Dus met een veel kortere doorlooptijd dan nu het geval is (ook nog nadat mogelijke verbeteringen in het huidige proces en hulpmiddelen zijn doorgevoerd).

Een dergelijke situatie kan naar idee van ProRail alleen worden bereikt door gezamenlijk optrekken van vervoerders, Keyrail en ProRail, waarbij wordt gewerkt aan een ander proces met gebruikmaking van andere hulpmiddelen. Gedachte is nu dat een dergelijk traject ca. 1 jaar doorlooptijd vergt. Nader onderzoek is nog nodig om die doorlooptijd beter te onderbouwen. In dit verband zou ProRail willen verkennen of en in welke mate de Inspectie Verkeer en Waterstaat betrokken zou willen worden in een dergelijk traject.

Ik zou het op prijs stellen om de inhoud van deze brief nog eens nader toe te lichten in een gesprek op directieniveau (met directeur J. Voppen van ProRail Verkeersleiding). In dat gesprek zou ook in gezamenlijk overleg kunnen worden vastgesteld hoe we kunnen omgaan met het mogelijke verschil van mening dat bestaat over de regelgeving uit het RID en hoe die is vertaald naar het Besluit Spoorverkeer.

Ik zie uw uitnodiging tot een dergelijk gesprek met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,



BIJLAGE 27



**Controle rangeeremplacement Onnen; 1
november 2011**

Versie

Datum 4 november 2011
Status definitief

Colofon

IVW Staf
Rail- en Wegvervoer

Contactpersoon

[REDACTED]
Inspecteur IVW
T 070-4562985
M +31(0)6-[REDACTED]
[REDACTED]@ivw.nl

Auteur
Projectnummer

[REDACTED]
774.011111.1030.1108.VSG

Rapport: 774.011111.1030.1108.VSG.

Betreft: Niet aanleveren juiste informatie door ProRail.

Op dinsdag 1 november 2011, heb ik, rapporteur, een onderzoek ingesteld binnen het spoor emplacement te Onnen, gelegen binnen de gemeente Haren.

Teneinde concreet vast te kunnen stellen welke gevaarlijke stoffen zich binnen dit emplacement bevonden, heb ik, rapporteur telefonisch contact gezocht met de Infrastructuur beheerder, ProRail. Ik werd te woord gestaan door [REDACTED]

Zoals toegezegd heeft ProRail, mij, rapporteur binnen 15 minuten de gevraagde informatie per mail doen toekomen.

Blijkens de opgave van DB Schenker Rail Nederland BV, bij mail van Mevr. S. Bayhan, Transport Coördinator, aan ProRail, zouden zich voor deze onderneming geen gevaarlijke stoffen bevinden op het emplacement Onnen.

Tijdens controle op het emplacement trof ik rapporteur een 7-tal reservoirwagens welke leeg en ongereinigd waren van UN 1268, Aardoliedestillaat, 3, II VSG. Naar ik, rapporteur zag waren deze reservoirwagens voorzien van de volgende wagennummers:

33RIV-80D-Wasco-7844870-5
33RIV-80D-Wasco-7844875-4
33RIV-80D-Wasco-7844847-3
33RIV-80D-Wasco-7844876-2
33RIV-80D-Wasco-7844882-0
33RIV-80D-Wasco-7844841-6
33RIV-80D-Wasco-7844872-1

Bij telefonische navraag bleek mij rapporteur dat door DB Schenker dit niet was gemeld bij de Infrastructuurbeheerder ProRail.

Gezien vorenstaande heeft ProRail niet de juiste informatie geleverd omtrent de aanwezige reservoirwagens met gevaarlijke stoffen en derhalve niet voldaan aan de in sectie 1.4.3.6 RID genoemde zorgplicht als vermeld in de opgelegde beschikking last onder dwangsom.

Aldus opgemaakt op 4 november 2011.

De rapporteur,
[REDACTED]

BIJLAGE 28



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail B.V.
T.a.v. [REDACTED]
Postbus 2038
3500 GA UTRECHT

Inspectie Verkeer en
Waterstaat
Rail en Wegvervoer
Analyse & Ontwikkeling
Europeaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

T 070- [REDACTED]
F 070-4562799

Datum 4 november 2011
Betreft Bezwaarschrift

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

Uw kenmerk

Geachte [REDACTED]

Op 21 oktober 2011 ontving ik uw op 20 oktober 2011 gedateerde bezwaarschrift, gericht tegen het besluit van 8 september 2011 betreffende de oplegging van een last onder dwangsom. De ontvangst van dit bezwaarschrift is u reeds bevestigd bij brief van 26 oktober 2011.

Naar mijn voorlopig oordeel hebt u het bezwaarschrift niet binnen de daarvoor wettelijk vastgestelde termijn van zes weken na uitreiking of verzending van het aangevochten besluit ingediend. Ik verzoek u daarom mij binnen twee weken na dagtekening mede te delen om welke reden u het bezwaarschrift niet binnen die termijn hebt ingediend.

Wanneer u niet reageert, kan ik uw bezwaren kennelijk niet-ontvankelijk achten. De zaak zal dan worden afgedaan zonder dat u nog gelegenheid krijgt tot een mondelinge toelichting en zonder dat uw bezwaren inhoudelijk aan de orde komen.

Nadat uw reactie is ontvangen, zal ik beoordelen of uw bezwaren verder in behandeling kunnen worden genomen.

Besloten is om de termijn waarop de beslissing op het bezwaarschrift moet worden genomen met vier weken te verlengen (verdaging). Dit betekent dat binnen 10 weken op het bezwaarschrift moet worden beslist.

In deze zaak is nog niet aan alle procedurele vereisten voor het in behandeling nemen van het bezwaarschrift voldaan. De beslistermijn van 10 weken wordt verlengd met de termijn die gemoed is met het alsnog voldoen aan de vereisten of tot het moment dat de in deze brief hiervoor gestelde termijn ongebruikt is verstreken.



Ik vertrouw er op u hierbij voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR IVW/RAIL EN WEGVERVOER



Inspectie Verkeer en
Waterstaat
Rail en Wegvervoer
Analyse & Ontwikkeling

Datum
4 november 2011

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

BIJLAGE 29



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail
t.a.v. de directie
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

M +31(0)6-
F 070-4564190
@ivw.nl

Datum 8 november 2011
Betreft Verbeurte dwangsom

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/12266

Uw kenmerk

Geachte directie,

Inleiding

Bij brief van 8 september 2011¹ heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat (verder te noemen: IVW) aan uw vennootschap een last onder dwangsom opgelegd. De last strekt ertoe herhaling te voorkomen van overtreding van artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs).

Aan u is medegedeeld dat telkens als de IVW constateert dat de overtreding plaatsvindt, uw vennootschap een bedrag van € 5000,- verbeurt. Het maximaal te verbeuren bedrag met dit besluit bedraagt € 50.000,-.

U heeft bezwaar gemaakt tegen de beschikking tot het opleggen van de last onder dwangsom. Dit bezwaar heeft echter geen schorsende werking. Daarom vindt, ondanks het bezwaar, verbeurte plaats indien en zodra zich een overtreding voordoet.

Verbeurte

Een inspecteur van de IVW heeft op dinsdag 1 november 2011 geconstateerd dat er door uw vennootschap in strijd met de last is gehandeld.

De betreffende inspecteur heeft bij uw onderneming navraag gedaan over de op het spoorwegemplacement van Onnen, gelegen in de gemeente Haren aanwezige wagens met gevaarlijke stoffen. Door uw onderneming is de gevraagde informatie via E-mail aan de inspecteur geleverd.

Door de inspecteur is daarop gecontroleerd welke wagens op het eerder vermelde spoorwegemplacement aanwezig waren. De inspecteur trof op spoor 415a van het spoorwegemplacement te Onnen de volgende reservoirwagens aan:

3380 7844 870-5
3380 7844 875-4
3380 7844 847-3

¹ Met kenmerk IENM/IVW-2011/10046



3380 7844 876-2
3380 7844 882-0
3380 7844 841-6
3380 7844 872-1

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
8 november 2011

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/12266

Deze wagens waren leeg, ongereinigd van aardoliedestillaten, klasse 3 (UN 1268). De wagens waren op het betreffende spoor door of in namens DB Schenker geplaatst. Deze wagens maakten geen deel uit van de opgave zoals die door uw onderneming aan de inspecteur van IVW is gedaan.

Hiermee heeft uw onderneming gehandeld in strijd met de aan u op 8 september 2011 opgelegde last. In de last is u opgelegd te allen tijde te voldoen aan de aan u opgelegde verplichting uit randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG). U bent in overtreding van dit randnummer, nu u niet de beschikking heeft over de hierin bepaalde informatie en mij niet gebleken is dat u er in voldoende mate voor heeft zorg gedragen dat u de beschikking heeft over de juiste informatie.

Deze overtreding leidt tot verbeurte van de dwangsom.

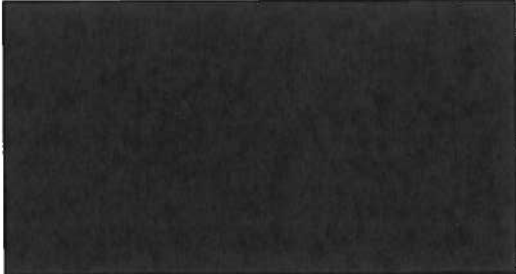
Ik verzoek u binnen zes weken na de dag van overtreding € 5000,- over te maken op bankrekening nummer 56.99.98.468 (ten name van Inspectie Verkeer en Waterstaat te Den Haag) onder vermelding van IENM/IVW-2011/12266.

Bevoegdheid tot invordering bij dwangbevel

Ik wijs u erop dat ik bevoegd ben om verbeurde dwangsommen bij dwangbevel in te vorderen; deze bevoegdheid is gebaseerd op de Awb. Indien u het genoemde bedrag niet tijdig op genoemd rekeningnummer overmaakt, zal ik u een beschikking sturen, waarin ik aankondig dat ik overga tot invordering.

Voor alle duidelijkheid wijs ik u erop dat deze brief geen besluit bevat in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Daarom is het niet mogelijk hiertegen bezwaar of beroep in te stellen.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
Namens deze
DE INSPECTEUR IVW/RAIL- EN WEGVERVOER



BIJLAGE 30

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
namens deze de inspecteur IVW/Rail en Wegvervoer

Postbus 1511
3500 BM UTRECHT

Datum 15 november 2011
Oms kenmerk [REDACTED] 2972106
Uw kenmerk B-3-11-2023.001
Onderwerp Bezwaarschrift

Behandeld door [REDACTED]
Telefoonnummer [REDACTED]
Faxnummer 030 235 79 84
E-mail [REDACTED]@prorail.nl

Geachte [REDACTED]

Assetmanagement
Veiligheid, Milieu
& Juridisch Beheer

U heeft per brief van 4 november jl. ProRail gevraagd mee te delen waarom ProRail haar op 20 oktober 2011 gedateerde bezwaarschrift niet binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend heeft.

Bezoekadres
De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Het bezwaarschrift van ProRail is, zoals door uw inspectie op 26 oktober bevestigd, op 21 oktober jl. ontvangen. Het besluit waarop het bezwaarschrift betrekking heeft is gedateerd op 8 september 2011. Krachtens artikel 6:7 Awb vangt de bezwaartermijn aan met ingang van de dag na die waarop het besluit op de voorgeschreven wijze is bekendgemaakt. Dat wil zeggen dat de termijn voor het indienen van bezwaren op 9 september 2011 is aangevangen.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Blijkens artikel 6:9 Awb eindigt de termijn op de laatste dag van de termijn. Dat wil zeggen dat de termijn op 21 oktober om 24.00uur is geëindigd.

www.prorail.nl

Op 20 oktober heeft ProRail het bezwaarschrift verzonden, maar abusievelijk niet ondertekent. Deze datum valt binnen de termijn en het bezwaarschrift is tijdig ter post bezorgd, zodat aan het vereiste van art. 6:9 lid 2 Awb is voldaan. Op 21 oktober heeft ProRail een ondertekend exemplaar om haar administratieve nalatigheid te herstellen nagestuurd en bovendien elektronisch toegezonden. De inhoud van het bezwaarschrift is ongewijzigd. Derhalve heeft ProRail haar bezwaarschrift tijdig ingediend, ook indien u enkel het getekend exemplaar als ontvankelijk beschouwd.

Overigens betreurt ProRail het dat omtrent het tijdig indienen thans onduidelijkheid is ontstaan bij u. ProRail streeft er naar om zo snel mogelijk te reageren, maar in het onderhavige geval bleek de gehele termijn benut te moeten worden.

ProRail gaat er van uit dat u het bezwaarschrift inhoudelijk in behandeling neemt.

Ter verdere toelichting in verband met uw standpunt geeft ProRail u het volgende in overweging.

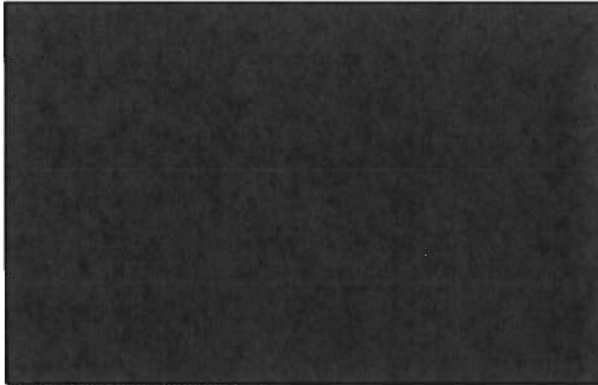
De voorschriften ter naleving waarvan de last ziet roepen vragen op. Door uw inspectie is mede onderkend dat bijvoorbeeld de verantwoordelijkheid ten aanzien van volledigheid van aangeleverde gegevens niet eenduidig geregeld is. Daarover zijn tussen uw inspectie en ProRail gesprekken gevoerd, waarbij ProRail reeds aankondigde dat zij een bezwaarschrift in zou dienen.

Niet alleen in het belang van ProRail, maar ook in het belang van betrokken spoorwagondernemingen en uiteindelijk hulpdiensten en bewoners en bedrijven in de nabijheid van

spoorwegen vindt ProRail het van groot belang dat over de aangevoerde bezwaren duidelijkheid bestaat. Die duidelijkheid kan in eerste instantie door uw inspectie in een beslissing op de bezwaren worden geboden.

ProRail merkt op dat zij het van het grootste belang acht dat informatie ten aanzien van aanwezigheid van gevaarlijke stoffen adequaat en tijdig aangeleverd kan worden aan de partijen die deze informatie nodig hebben voor de uitvoering van hun taken. ProRail denkt en werkt daarom constructief mee aan een proces voor het aanleveren van informatie, dat voor alle betrokkenen voldoet. Daarnaast hecht ProRail er groot belang aan dat een dergelijk proces in juridische zin eveneens goed is geborgd. Het bezwaarschrift beoogt daaraan een bijdrage te leveren.

ProRail verzoekt u daarom haar bezwaren in behandeling te nemen en vertrouwt erop dat de ontvankelijkheid van haar bezwaarschrift geen deel uit hoeft te maken van de verdere procedure.



BIJLAGE 31



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail
t.a.v. de directie
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon
[Redacted]
M +31 [Redacted]
F 070-4564190
[Redacted]@ivw.nl

Datum 19 december 2011
Betreft Invorderingsbeschikking dwangsom

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/14573
Uw kenmerk

Geachte directie,

Bij beschikking van 8 september 2011¹ is aan u een last onder dwangsom opgelegd in verband met overtreding van artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen Wvgs), omdat u niet de in randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG bepaalde informatie kon geven, op de wijze zoals in het randnummer is voorgeschreven.

De last is vastgesteld op €5.000,- per overtreding, met een maximum van €50.000,-.

U heeft op 20 oktober 2011 een brief met daarin uw bezwaar tegen deze beschikking ingediend². Dit bezwaar heeft geen schorsende werking. Daarom vindt, ondanks het bezwaar, verbeurte plaats indien en zodra zich een overtreding voordoet.

Verbeurte

Een inspecteur van de IVW heeft op dinsdag 1 november 2011 geconstateerd dat er door uw vennootschap in strijd met de last is gehandeld.

De betreffende inspecteur heeft bij uw onderneming navraag gedaan over de op het spoorwegemplacement van Onnen, gelegen in de gemeente Haren aanwezige wagens met gevaarlijke stoffen. Door uw onderneming is de gevraagde informatie via E-mail aan de inspecteur geleverd.

Door de inspecteur is daarop gecontroleerd welke wagens op het eerder vermelde spoorwegemplacement aanwezig waren. De inspecteur trof op spoor 415a van het spoorwegemplacement te Onnen de volgende reservoirwagens aan:

3380 7844 870-5
3380 7844 875-4
3380 7844 847-3
3380 7844 876-2
3380 7844 882-0
3380 7844 841-6

¹ Brief met kenmerk IenM/IVW-2011/10046

² Brief met kenmerk EDMS 2937420



3380 7844 872-1

Deze wagens waren leeg, ongereinigd van aardoliedestillaten, klasse 3 (UN 1268). De wagens waren op het betreffende spoor door of namens DB Schenker geplaatst. Deze wagens maakten geen deel uit van de opgave zoals die door uw onderneming aan de inspecteur van IVW is gedaan.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
19 december 2011

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/14573

Hiermee heeft uw onderneming gehandeld in strijd met de aan u op 8 september 2011 opgelegde last. In de last is u opgelegd te allen tijde te voldoen aan de aan u opgelegde verplichting uit randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG). U bent in overtreding van dit randnummer, nu u niet de beschikking heeft over de hierin bepaalde informatie en mij niet gebleken is dat u er in voldoende mate voor heeft zorg gedragen dat u de beschikking heeft over de juiste informatie.

Deze overtreding leidt tot verbeurte van de dwangsom. De verbeurte heb ik u eerder bij brief van 8 november 2011 medegedeeld³ Op grond van artikel 5:33 uit de Algemene wet bestuursrecht moet een dwangsom binnen zes weken nadat deze van rechtswege is verbeurd, worden betaald. In de eerder vermelde brief van 8 november heb ik u verzocht de verbeurde dwangsom binnen zes weken, wat inhoudt voor 13 december 2011, over te maken op rekeningnummer 56.99.98.468.

Aan dit verzoek heeft u niet voldaan.

Invordering

Voordat ik u kan aanmanen tot het betalen van de dwangsommen, ben ik op grond van artikel 5:37 van de Algemene wet bestuursrecht verplicht om bij beschikking een besluit te nemen over de invordering. Bij deze brief deel ik u mede dat ik tot invordering van de verschuldigde dwangsommen heb besloten. Er is naar mijn oordeel geen sprake van bijzondere omstandigheden op grond waarvan afgezien zou moeten worden van het Invorderen. Ik verzoek u dan ook om een bedrag ad. €5.000,-, zijnde het verschuldigde bedrag aan verbeurde dwangsommen, voor 2 januari 2012 over te maken. De bankrekening waarop u het bedrag kunt overmaken heeft nummer 56.99.98.468, en staat op naam van Inspectie Verkeer en Waterstaat te Den Haag. Zou u zo vriendelijk willen zijn om bij het overmaken te vermelden: IenM/IVW-2011/12266.

Blijft betaling ook na deze beschikking nog achterwege dan volgt een aanmaning en tenslotte wordt het bedrag ingevorderd bij dwangbevel. Voor de invordering wordt in dat geval een gerechtsdeurwaarder ingeschakeld. De kosten die ik daarvoor moet maken zullen, naast het dwangsombedrag, op u worden verhaald. Ik vertrouw echter op vrijwillige betaling.

³ Brief met kenmerk IenM/IVW-2011/12266



Rechtsbescherming

Deze brief is een besluit ingevolge de Algemene wet bestuursrecht, waartegen een belanghebbende binnen een termijn van zes weken na dagtekening bezwaar kan maken. Het bezwaarschrift moet minimaal voldoen aan het bepaalde in artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht en te worden gericht aan de

Minister van Infrastructuur en Milieu
per adres IVW/Rail- en Wegvervoer
Juridische zaken
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
19 december 2011

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/14573

Voor alle duidelijkheid vermeld ik dat het maken van bezwaar geen schorsende werking heeft.

Bij onverwijld spoed kunnen belanghebbenden die bezwaar hebben ingediend binnen de hiervoor vermelde termijn, voorlopige voorziening vragen aan de President van de Rechtbank van het rechtsgebied waar uw vennootschap gevestigd is.

Deze brief heb ik aan u verzonden per gewone post en aangetekend met bericht van ontvangst, zodat ik er zeker van ben dat de brief u heeft bereikt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
Namens deze,
DE INSPECTEUR IVW/RAIL- EN WEGVERVOER

mr. P. Hoekstra

BIJLAGE 32



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

AANGETEKEND MET BEWIJS VAN ONTVANGST

ProRail
t.a.v. de directie
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

M +31(0) [redacted]
F 070-4564190

[redacted]@ILT.nl

Ons kenmerk
ILT-2012/587

Datum 20 januari 2012
Betreft aanmaning betaling dwangsom

Geachte directie,

Op 19 december 2011¹ heb ik u medegedeeld, dat ik op grond van het bepaalde in artikel 5:37, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht heb besloten om over te gaan tot het invorderen van de eerder verbeurde dwangsom. De dwangsom is verbeurd in verband met overtreding van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

In dezelfde brief heb ik u verzocht om een bedrag ad € 5.000,-, zijnde het hiervoor vermelde bedrag aan verschuldigde dwangsommen vóór 2 januari 2012 aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) over te maken. Aan dit verzoek is door u geen gehoor gegeven.

Met deze brief verzoek ik u nogmaals het verschuldigde bedrag te betalen. De bankrekening waarop u het bedrag kunt overmaken heeft nummer 56.99.98.468, en staat op naam van Inspectie Leefomgeving en Transport te Den Haag, waar de IVW inmiddels in is opgegaan. Zou u zo vriendelijk willen zijn om bij het overmaken te vermelden: IenM/IVW-2011/12266.

Als dit bedrag niet binnen één week na verzending van deze brief wordt overgemaakt, zal het bedrag worden geïnd na tussenkomst van de deurwaarder. De kosten die ik daarvoor moet maken zullen, naast het dwangsombedrag, op uw onderneming worden verhaald.

Deze brief heb ik aan u verzonden per gewone post en aangetekend met bericht van ontvangst, zodat ik er zeker van ben dat de brief u heeft bereikt.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
Namens deze
DE INSPECTEUR ILT/RAIL- EN WEGVERVOER

[redacted]
[redacted]
Bij brief met kenmerk IenM/IVW-2011/14573

BIJLAGE 33

Minister van Infrastructuur en Milieu
Per adres IVW/Rail- en Wegvervoer
Juridische zaken
Postbus 1511
3500 BM UTRECHT

Datum	20 januari 2012	Behandeld door	[REDACTED]
Uw kenmerk	lenM/IVW-2011/14573	Telefoonnummer	[REDACTED]
Onderwerp	Bezwaar invorderingsbeschikking dwangsom	Faxnummer	030 235 79 84
		E-mail	[REDACTED]@prorail.nl

Geachte Minister,

Operatie
Assetmanagement, Veiligheid,
Milieu, Jur Beh

Bezoekadres
De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Op 19 december 2011 heeft u besloten tot invordering van de op 8 november 2011 verbeurde dwangsom in verband met een door u geconstateerde overtreding door ProRail van de aan ProRail op 8 september 2011 opgelegde last onder dwangsom. U vordert de dwangsom in omdat op 1 november 2011 wagens zijn aangetroffen op emplacement Onnen, welke geen deel uitmaakten van de opgave van ProRail.

Bij dezen tekent ProRail tijdig bezwaar aan tegen uw besluit tot invordering van voornoemde dwangsom.

Onder verwijzing naar het gestelde in het bezwaarschrift van ProRail van 20 oktober 2011 - zie bijlage 1 - deelt ProRail uw constatering niet dat ProRail randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VGS) heeft overtreden.

Voor het emplacement Onnen beschikt ProRail over een rampenplan als bedoeld in randnummer 1.4.3.6a VGS. ProRail handelt daarom niet in strijd met dit voorschrift. Daargelaten dat de vermeende overtreding van dit voorschrift op geen enkele wijze aangetoond of onderbouwd wordt, ziet de last onder dwangsom klaarblijkelijk niet op randnummer 1.4.3.6a VGS. Een grondslag voor het invorderen van een dwangsom op dit punt ontbreekt daarom.

Met betrekking tot het beweerdelijk door ProRail overtreden voorschrift van randnummer 1.4.3.6b VGS is het op grond van randnummer 1.4.2.2.5 VGS de vervoerder die moet waarborgen dat de beheerder van de gebruikte spoorweginfrastructuur te allen tijden gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot informatie die het mogelijk maakt te voldoen aan de voorschriften van randnummer 1.4.3.6b VGS. In het invorderingsbesluit constateert u dat de betrokken wagens door of namens DB Schenker zijn geplaatst.

Gezien bovenstaande is niet begrijpelijk waarom invordering van een dwangsom bij ProRail aan de orde zou zijn, nu ProRail niet de normadressaat is van deze bepaling. In zoverre is het besluit onrechtmatig.

U is niet gebleken dat ProRail in voldoende mate heeft zorg gedragen voor het ter beschikking zijn van de juiste informatie. Daargelaten dat op de Beheerder geen verplichting rust om opgaven van Spoorwegondernemingen te controleren, is niet gemotiveerd op welke basis deze conclusie door u getrokken is. Het besluit is in zoverre onder andere onzorgvuldig voorbereid en in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel.

ProRail

ProRail verzoekt u in verband met het voorgaande uw besluit tot invordering van de dwangsom in te trekken.

Omdat nog niet besloten is op het bezwaarschrift van ProRail van 20 oktober 2011, en het mede daarom voor ProRail onduidelijk is op welke termijn duidelijkheid ontstaat over de inhoud van uw besluit op bezwaar, terwijl onderwijl dwangsommen verbeurd worden, zal ProRail de voorzieningenrechter van de Rechtbank Utrecht verzoeken een voorlopige voorziening te treffen inzake uw besluit tot invordering van de dwangsom en het besluit tot oplegging van een dwangsom.



BIJLAGE 34



de Rechtspraak

Rechtbank Utrecht

Minister van Infrastructuur en Milieu, per adres IVM/Rai- en
Wegvervoer Juridische zaken

t.a.v. [REDACTED]
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Sector bestuursrecht
Rechtbank Utrecht

bezoekadres
Vrouwe Justitiaplein 1
3511 EX Utrecht

correspondentieadres
Postadres: Postbus 13023,
3507 LA Utrecht

t (030) 22 33 000
f Algemeen (030) 22 33 498
Voorlopige Voorzieningen
(030) 22 33 548
www.rechtspraak.nl
Royal Bank of Scotland
58.99.90.696

Bij beantwoording de datum en
ons kenmerk vermelden. Wilt u
slechts één zaak in uw brief
behandelen.

datum 26 januari 2012
onderdeel Cluster C
contactpersoon [REDACTED]
doorkiesnummer 030 [REDACTED]
ons kenmerk procedurenummer 12 / 267 BESLU
uw kenmerk [REDACTED]
bijlage(n) [REDACTED]
faxnummer afdeling (030) 223 34 98
onderwerp het verzoek van ProRail B.V. te Utrecht

Geachte heer/mevrouw,

Over het verzoek om een voorlopige voorziening met procedurenummer 12 / 267 BESLU deel ik u het volgende mee.

De rechtbank heeft van ProRail B.V. een verzoekschrift (met bijlagen) ontvangen. Ik stuur u hiervan een kopie.

Ik verzoek u **per omgaande** de stukken in te dienen die betrekking hebben op deze zaak.

Ik verzoek u:

- alle aan het bestreden besluit voorafgaande stukken in te zenden, inclusief de al bij het verzoekschrift overgelegde stukken;
- de stukken te nummeren;
- de stukken in chronologische volgorde te leggen;
- de stukken in tweevoud en enkelzijdig gekopieerd aan te leveren;
- vergezeld van een inventarislijst.

Als u wilt dat op bepaalde stukken geheimhouding wordt toegepast, dan moet u de betreffende stukken in een afzonderlijke gesloten envelop doen, met daarop de vermelding "geheimhouding art. 8:29 Awb". De gesloten envelop moet u vervolgens met de redenen waarom u verzoekt om geheimhouding in een gewone envelop verzenden of met een koeriersdienst laten bezorgen.

Wilt u naam, telefoon- en faxnummer van de functionaris die de zaak bij u behandelt vermelden?

U kunt tegelijkertijd met de stukken een verweerschrift indienen.

Als u naar aanleiding van deze brief vragen hebt, kunt u contact opnemen met de administratie van de rechtbank op het hierboven vermelde doorkiesnummer.



de Rechtspraak

Rechtbank Utrecht

datum 26 januari 2012
kenmerk procedurenummer 12 / 267 BESLU
pagina 2 van 2

Als u de rechtbank belt of schrijft, verzoek ik u het procedurenummer te vermelden.



INGEKOMEN
Rechtbank Utrecht
23 JAN 2012
Sector Civiel
Griffie H1

A2

Voorzieningenrechter van de Rechtbank UTRECHT
Postbus 13023
3507 LA Utrecht

Datum 20 januari 2012
Uw kenmerk lenM/IVW-2011/14573
Onderwerp Verzoek voorlopige
voorziening

Behandeld door [REDACTED]
Telefoonnummer [REDACTED]
Faxnummer 030 235 79 84
E-mail [REDACTED]@prorail.nl

Geachte Voorzieningenrechter,

Operatie

Assetmanagement, Veiligheid,
Milieu, Jur Beh

Bezoekadres

De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

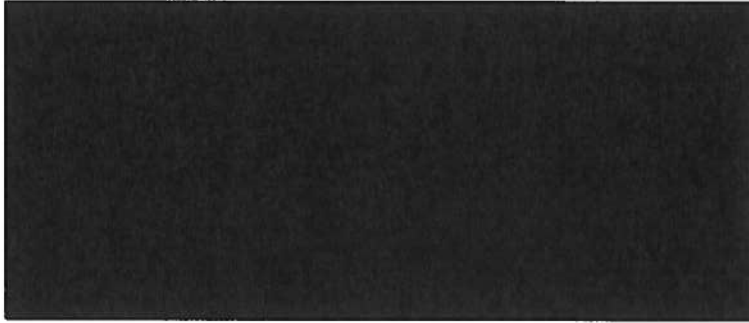
ProRail B.V. (hierna: ProRail) verzoekt uw Rechtbank een voorlopige voorziening te treffen inzake de door de Minister van Infrastructuur en Milieu genomen besluiten d.d. 19 december 2011 (bijlage 1) en 8 september 2011 (bijlage 2) aangaande de oplegging van een last onder dwangsom en invordering van een dwangsom in verband met een door de Minister gestelde overtreding van de wettelijke plicht om als beheerder van de hoofdspoorwegen zorg te dragen voor het te allen tijde bestaan van een snelle en onbepaalde toegang tot informatie betreffende treinen die zijn geladen met gevaarlijke stoffen, gedurende het vervoer daarvan. Tegen beiden besluiten is door ProRail bezwaar gemaakt. Op 8 november 2011 heeft een inspecteur van de Inspectie Verkeer en Waterstaat geconstateerd dat ProRail in strijd zou hebben gehandeld met de eerder genoemde last van 8 september 2011, hetgeen geleid heeft tot verbeurte van de dwangsom (bijlage 3).

Onder verwijzing naar het gestelde in het bezwaarschrift van ProRail van 20 oktober 2011 inzake het besluit van 8 september 2011 (bijlage 4) en het bezwaarschrift d.d. 12 januari 2012 inzake het besluit van 19 december 2011 (bijlage 5) deelt ProRail de constatering van de Minister niet dat ProRail de daarin genoemde bepalingen van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG) heeft overtreden. De inhoudelijke motivering uit de genoemde bezwaarschriften kan als herhaalt en ingelast worden beschouwd, maar kan als volgt worden samengevat. De Minister legt aan ProRail een last onder dwangsom op vanwege een gestelde overtreding van verschillende bepalingen uit de VSG, terwijl deze bepalingen onvoldoende specifiek zijn, dan wel niet op een wijze zoals door de minister wordt voorgesteld in de VSG zijn opgenomen, dan wel niet tot ProRail gericht zijn, dan wel niet door ProRail worden overtreden.

ProRail heeft een spoedeisend belang bij de gevraagde voorlopige voorziening nu de Minister overgaat tot het invorderen van dwangsommen, verbonden aan een gestelde overtreding van de last die middels het besluit d.d. 8 september 2011 is opgelegd. Omdat nog niet besloten is op het bezwaarschrift van ProRail van 20 oktober 2011 inzake de last, en het mede daarom voor ProRail

ProRail

niet is in te schatten op welke termijn duidelijkheid ontstaat over de inhoud van het besluit, terwijl het voor ProRail niet helder is waarom zij niet aan haar wettelijke verplichtingen zou voldoen, verzoekt ProRail u een voorlopige voorziening te treffen inzake het besluit tot invordering van de dwangsom en het besluit tot oplegging van een last onder dwangsom en deze besluiten te schorsen totdat het besluit houdende de last onder dwangsom in rechte onherroepelijk is geworden.





AAN Rechtbank Utrecht
Sector Bestuursrecht;
voorlopige voorzieningen
Postbus 16005
3500 DA UTRECHT

VAN [REDACTED]
TELEFOON +31 [REDACTED]
FAX +31 88 2535934
E-MAIL [REDACTED]@akd.nl

BEZOEKADRES Bijster 1
4817 HX BREDA
POSTADRES Postbus 4714
4803 ES BREDA
Nederland
INTERNET www.akd.nl

Per telefax nr. 030-2233548

DATUM 25 januari 2012
ONDERWERP ProRail / emplacement Onnen
dwangsommen
UW KENMERK
ONS KENMERK n2 esb/iau

Geacht college,

./ Op 20 januari jl. heeft ProRail bij uw rechtbank een verzoek om voorlopige voorziening ingediend. Een procedurenummer is ons niet bekend. Dit verzoek hebben wij volledigheidshalve als bijlage hierbij gevoegd.

Hierbij bericht ik u dat ik in het vervolg deze zaak voor ProRail zal behandelen zodat ik u verzoek alle correspondentie in het vervolg naar mij te sturen.
Tevens geef ik u onderstaand mijn verhinderdata over januari en februari.
Januari: gehele resterende maand;
Februari: 8, 20 en 21.

De verhinderdata van ProRail zullen zo spoedig mogelijk worden nagestuurd.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



AKD

Bijlagen

BIJLAGE 35



27 JAN 2012

de Rechtspraak

Rechtbank Utrecht

Minister van Infrastructuur en Milieu, per adres IVM/Rai- en
Wegvervoer Juridische zaken

t.a.v. [REDACTED]
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Sector bestuursrecht
Rechtbank Utrecht

bezoekadres
Vrouwe Justitiaplein 1
3511 EX Utrecht

correspondentieadres
Postadres. Postbus 13023,
3507 LA Utrecht

1 (030) 22 33 000
1 Algemeen (030) 22 33 498
Voorlopige Voorzieningen
(030) 22 33 548
www.rechtspraak.nl
Royal Bank of Scotland
56.99.90.696

Bij beantwoording de datum en
ons kenmerk vermelden. Wilt u
slechts één zaak in uw brief
behandelen.

datum 26 januari 2012
onderdeel Cluster C
contactpersoon [REDACTED]
doorkiesnummer 030 [REDACTED]
ons kenmerk procedurenummer 12 / 268 BESLU
uw kenmerk [REDACTED]
bijlage(n) [REDACTED]
faxnummer afdeling (030) 223 34 98
onderwerp het verzoek van ProRail B.V. te Utrecht

Geachte heer/mevrouw,

Over het verzoek om een voorlopige voorziening met procedurenummer 12 / 268 BESLU deel ik u het volgende mee.

De rechtbank heeft van ProRail B.V. een verzoekschrift (met bijlagen) ontvangen. Ik stuur u hiervan een kopie.

Ik verzoek u **per omgaande** de stukken in te dienen die betrekking hebben op deze zaak.

Ik verzoek u:

- alle aan het bestreden besluit voorafgaande stukken in te zenden, inclusief de al bij het verzoekschrift overgelegde stukken;
- de stukken te nummeren;
- de stukken in chronologische volgorde te leggen;
- de stukken in tweevoud en enkelzijdig gekopieerd aan te leveren;
- vergezeld van een inventarislijst.

Als u wilt dat op bepaalde stukken geheimhouding wordt toegepast, dan moet u de betreffende stukken in een afzonderlijke gesloten envelop doen, met daarop de vermelding "geheimhouding art. 8:29 Awb". De gesloten envelop moet u vervolgens met de redenen waarom u verzoekt om geheimhouding in een gewone envelop verzenden of met een koeriersdienst laten bezorgen.

Wilt u naam, telefoon- en faxnummer van de functionaris die de zaak bij u behandelt vermelden?

U kunt tegelijkertijd met de stukken een verzoekschrift indienen.

Als u naar aanleiding van deze brief vragen hebt, kunt u contact opnemen met de administratie van de rechtbank op het hierboven vermelde doorkiesnummer.



de Rechtspraak

Rechtbank Utrecht

datum 26 januari 2012
kenmerk procedurenummer 12 / 268 BESLU
pagina 2 van 2

Als u de rechtbank belt of schrijft, verzoek ik u het procedurenummer te vermelden.

Hoogachtend, 



ProRail

INGEKOMEN
Rechtbank Utrecht
23 JAN 2012
Sector Civiel
Griffie H1

A2

Voorzieningenrechter van de Rechtbank UTRECHT
Postbus 13023
3507 LA Utrecht

Datum 20 januari 2012
Uw kenmerk lenM/IVW-2011/14573
Onderwerp Verzoek voorlopige
voorziening

Behandeld door [REDACTED]
Telefoonnummer 030 [REDACTED]
Faxnummer 030 235 79 84
E-mail [REDACTED]@prorail.nl

Geachte Voorzieningenrechter,

Operatie
Assetmanagement, Veiligheid,
Milieu, Jur Beh

Bezoekadres
De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

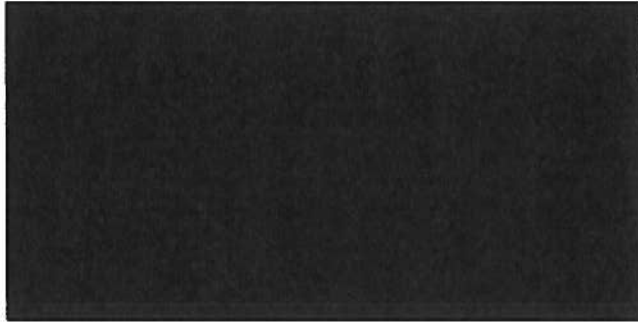
ProRail B.V. (hierna: ProRail) verzoekt uw Rechtbank een voorlopige voorziening te treffen inzake de door de Minister van Infrastructuur en Milieu genomen besluiten d.d. 19 december 2011 (bijlage 1) en 8 september 2011 (bijlage 2) aangaande de oplegging van een last onder dwangsom en invordering van een dwangsom in verband met een door de Minister gestelde overtreding van de wettelijke plicht om als beheerder van de hoofdspoorwegen zorg te dragen voor het te allen tijde bestaan van een snelle en onbeperkte toegang tot informatie betreffende treinen die zijn geladen met gevaarlijke stoffen, gedurende het vervoer daarvan. Tegen beiden besluiten is door ProRail bezwaar gemaakt. Op 8 november 2011 heeft een inspecteur van de Inspectie Verkeer en Waterstaat geconstateerd dat ProRail in strijd zou hebben gehandeld met de eerder genoemde last van 8 september 2011, hetgeen geleid heeft tot verbeurte van de dwangsom (bijlage 3).

Onder verwijzing naar het gestelde in het bezwaarschrift van ProRail van 20 oktober 2011 inzake het besluit van 8 september 2011 (bijlage 4) en het bezwaarschrift d.d. 12 januari 2012 inzake het besluit van 19 december 2011 (bijlage 5) deelt ProRail de constatering van de Minister niet dat ProRail de daarin genoemde bepalingen van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG) heeft overtreden. De inhoudelijke motivering uit de genoemde bezwaarschriften kan als herhaalt en ingelast worden beschouwd, maar kan als volgt worden samengevat. De Minister legt aan ProRail een last onder dwangsom op vanwege een gestelde overtreding van verschillende bepalingen uit de VSG, terwijl deze bepalingen onvoldoende specifiek zijn, dan wel niet op een wijze zoals door de minister wordt voorgesteld in de VSG zijn opgenomen, dan wel niet tot ProRail gericht zijn, dan wel niet door ProRail worden overtreden.

ProRail heeft een spoedeisend belang bij de gevraagde voorlopige voorziening nu de Minister overgaat tot het invorderen van dwangsommen, verbonden aan een gestelde overtreding van de last die middels het besluit d.d. 8 september 2011 is opgelegd. Omdat nog niet besloten is op het bezwaarschrift van ProRail van 20 oktober 2011 inzake de last, en het mede daarom voor ProRail

ProRail

niet is in te schatten op welke termijn duidelijkheid ontstaat over de inhoud van het besluit, terwijl het voor ProRail niet helder is waarom zij niet aan haar wettelijke verplichtingen zou voldoen, verzoekt ProRail u een voorlopige voorziening te treffen inzake het besluit tot invordering van de dwangsom en het besluit tot oplegging van een last onder dwangsom en deze besluiten te schorsen totdat het besluit houdende de last onder dwangsom in rechte onherroepelijk is geworden.



BIJLAGE 36



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

Rechtbank Utrecht
Sector Bestuursrecht
De heer/mevrouw [REDACTED]
Postbus 13023
3507 LA Utrecht

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

T 070- [REDACTED]
M +31 [REDACTED]
F 070-4562799

[REDACTED]@ILT.nl

Datum 9 februari 2012
Betreft Verzoek voorlopige voorziening ProRail B.V.

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

Uw kenmerk
12 / 268 BESLU

Bijlage(n)
17

Geachte heer/mevrouw [REDACTED]

Overeenkomstig uw verzoek van 26 januari 2012 doe ik u de op de bovengenoemde procedure betrekking hebbende stukken in tweevoud toekomen.

Ter verweer wil ik voorlopig met het volgende volstaan:

Een voorlopige voorziening kan worden getroffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Op 21 oktober 2011 werd door mij het op 20 oktober 2011 gedateerde bezwaarschrift van verzoekster ontvangen, welk bezwaarschrift zich richt tegen mijn beslissing op bezwaar van 8 september 2011. Omdat het bezwaarschrift van verzoekster door mij niet binnen de zes weken termijn werd ontvangen, is verzoekster bij brief van 4 november 2011 in de gelegenheid gesteld om de redenen van de te late indiening van het bezwaarschrift aan mij kenbaar te maken. Nadat deze redenen door verzoekster middels een brief van 15 november 2011 aan mij kenbaar zijn gemaakt, is verzoekster bij brief van 9 december 2011 uitgenodigd voor een op 12 januari 2012 geplande hoorzitting. Op verzoek van verzoekster is deze hoorzitting vervolgens echter verplaatst. De hoorzitting staat nu gepland op 16 februari 2012.

Reeds gelet op het bovenstaande valt niet in te zien dat onverwijlde spoed gelet op de betrokken belangen een voorlopige voorziening elst. Immers, het in bezwaar bestreden besluit dateert reeds van 8 september 2011, terwijl het verzoek om een voorlopige voorziening dateert van 20 januari 2012. Indien er inderdaad sprake zou zijn van onverwijlde spoed, zou het verzoek niet pas na ruim 4 maanden gedaan zijn.

Het argument van verzoekster dat het voor haar niet in is te schatten op welke termijn duidelijkheid ontstaat over de inhoud van het bestreden besluit kan mijns inziens evenmin tot toewijzing van het verzoek leiden. Door mij had immers reeds een beslissing op bezwaar genomen kunnen zijn indien de op 12 januari 2012 geplande hoorzitting had plaatsgevonden en niet op verzoek van verzoekster verplaatst was.



Het verzoek van verzoekster is mede ingegeven door de Invorderingsbeschikking van 19 december 2011. Echter, volgens vaste jurisprudentie vormt een financieel belang op zichzelf geen reden om een voorlopige voorziening te treffen. Mij is tevens niet gebleken of bekend geworden dat er als gevolg van de besluiten van 8 september en 19 december 2011 sprake is van een zodanige financiële noodsituatie van verzoekster dan wel van een dreiging van de continuïteit van de onderneming van verzoekster dat een voorlopige voorziening dient te worden getroffen. Dit is overigens ook niet aannemelijk gelet op de hoogte van de dwangsom.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
9 februari 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

Gelet op het bovenstaande verzoek ik u dan ook het verzoek van verzoekster af te wijzen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL EN WEGVERVOER



**Inventarislijst inzake het verzoek om een voorlopige voorziening van ProRail B.V.
(procedurenummer AWB 12 / 268 BESLU)**

1. Rapport inspectie emplacement Venlo (4 augustus 2011);
2. Rapport inspectie emplacement Sloe (9 augustus 2011);
3. Rapport inspectie emplacement Sloe (29 augustus 2011);
4. Voornemen tot opleggen last onder dwangsom d.d. 1 juli 2011;
5. Zienswijze ProRail B.V. d.d. 14 juli 2011;
6. Definitieve beschikking d.d. 8 september 2011;
7. Bezwaarschrift (inclusief bijlage) d.d. 20 oktober 2011;
8. Aanvullende brief bezwaarschrift ProRail d.d. 24 oktober 2011;
9. Ontvangstbevestiging bezwaarschrift d.d. 26 oktober 2011;
10. Brief verzoek indienen redenen te late indiening d.d. 4 november 2011;
11. Ingevulde en op 7 november 2011 ondertekende hoorzittingsformulier retour;
12. Brief ProRail B.V. d.d. 15 november 2011 (betreft reactie op brief d.d. 4 november 2011);
13. Brief d.d. 9 december 2011 (uitnodiging hoorzitting);
14. Brief ProRail d.d. 20 december 2011 (verzoek verplaatsing hoorzitting);
15. Emailbericht d.d. 3 januari 2012;
16. Emailbericht d.d. 31 januari 2012;
17. Brief d.d. 1 februari 2012 (nieuwe uitnodiging hoorzitting);

BIJLAGE 37

Pleitnota hoorzitting 16-2-2012 ILenT, LOD 20-10-2011, kenmerk IenM/IVW-2011/10046 en Invorderingsbeschikking dwangsom 19-12-2011, kenmerk IenM/IVW-2011/14573

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (thans: Inspectie Infrastructuur en Leefomgeving, ILenT) heeft ProRail op 8 september 2011 een last onder dwangsom opgelegd vanwege handelen in strijd met artikel 3 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS), in samenhang met het bepaalde in de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG).

Graag maakt ProRail van de gelegenheid gebruik om in deze hoorzitting haar bezwaren tegen deze last toe te lichten.

Op 19 december 2011 heeft de Inspecteur IVW/RAIL- EN WEGVERVOER een invorderingsbeschikking dwangsom genomen. Hier tegen heeft op ProRail op 20 januari 2012 bezwaar aangetekend. Middels e-mailbericht van 9 februari 2012 is namens ILenT meegedeeld dat de zitting van vandaag tevens bedoeld is om ProRail te horen in verband met haar bezwaar tegen de invorderingsbeschikking. Van deze gelegenheid maakt ProRail gaarne gebruik.

Algemene context

Alvorens haar bezwaren op beide beschikkingen nader toe te lichten, hecht ProRail er aan om de context waarbinnen deze bezwaren gemaakt zijn toe te lichten.

ProRail vindt het belangrijk om bij treinincidenten de spoorwegondernemingen en overheidshulpdiensten zo goed mogelijk te faciliteren binnen haar wettelijke mogelijkheden. Dat betekent dat ProRail in geval van incidenten met gevaarlijke stoffen, zowel op het doorgaande spoor als op emplacementen, gegevens ten aanzien van aanwezigheid van gevaarlijke stoffen zo snel mogelijk deelt met de overheidshulpdiensten. In juridische zin wordt de basis voor deze informatieverstrekking ten aanzien van ProRail gevormd door artikel 4 Besluit spoorverkeer en omgevingsvergunningen voor emplacementen.

In dit kader beschikt ProRail over het Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS). Dit is een online applicatie waar vervoerders voor vertrek hun wagengegevens moeten indienen.

De vervoerder is zelf verantwoordelijk voor het aanleveren en de juistheid van deze gegevens. Het is de spoorwegonderneming verboden om te vertrekken indien deze gegevens niet zijn ingevoerd.

Daarnaast vindt er vanuit verkeersleiding ook nog controle plaats of de spoorwegonderneming de gegevens aangeleverd heeft. Blijkt dit zo te zijn, dan mag de trein vertrekken of zal toegelaten worden op het Nederlandse spoorweginet, in geval van een trein die uit het buitenland komt.

Mede door strenge veiligheidsvoorschriften bij het laden/lossen, het vervoer en ook de bouw van ketelwagens wordt de kans op het optreden van een incident met gevaarlijke stoffen op de vrije baan of emplacementen zo klein mogelijk gehouden.

Ondanks dat de kans op een dergelijk incident gering is, kan de impact wel groot zijn. Vandaar dat ProRail het belangrijk vindt om tijdig de door de spoorwegonderneming(en) aangeleverde informatie aan brandweer en andere overheidshulpdiensten te verstrekken.

In de Toegangsovereenkomst die ProRail met de Spoorwegondernemingen sluit worden daarom afspraken gemaakt inzake het aanleveren van gegevens over wagens die gevaarlijke stoffen vervoeren, of vervoerd hebben. Uiteindelijk dienen deze afspraken om in geval van calamiteiten het in samenwerking met overheidshulpdiensten opgestelde Calamiteitenplan Rail uit te kunnen voeren.

Deze afspraken vallen onder de zogeheten "operationele voorwaarden", welke via de website van ProRail te raadplegen zijn in paragraaf 4.2 van bijlage 6 van de Netverklaring van ProRail.

De daadwerkelijke procedures ten aanzien van het aanleveren van gegevens over treinen, wagens op emplacementen en beladingsgegevens in het algemeen zijn opgenomen in respectievelijk de "Handleiding aanleveren wagenlijsten", "Informatieverstrekking door spoorwegondernemingen over de samenstelling

van rangeerdelen op emplacementen" en de "handleiding aanleveren beladinggegevens". Deze documenten zijn op de internetsite van ProRail te raadplegen.

Het moge duidelijk zijn dat door ProRail aan het belang van adequate gegevensverstrekking ten aanzien van aanwezigheid van wagens met gevaarlijke stoffen niet wordt getwijfeld, getuige de met overheidshulpdiensten en spoorwegondernemingen afgestemde procedurevoorschriften.

ProRail hecht er tevens aan daar waar mogelijk en in haar macht de veiligheid verder te verbeteren. In dat verband heeft ProRail daarom aangeboden met ILenT in overleg te treden teneinde te onderzoeken op welke wijze regelgeving ten aanzien van het aanleveren van gegevens over wagens en/of treinen met gevaarlijke stoffen mogelijk verbeterd zou kunnen worden.

Dat raakt tevens aan het punt waarop de bezwaren van ProRail onder andere zien.

Toelichting op de bezwaren

In de last onder dwangsom wordt ProRail, als Beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur, opgedragen haar handelen in strijd met, kort gezegd, het VSG te staken voor wat betreft de voorschriften ten aanzien van aanlevering van gegevens en de juistheid daarvan. Zoals in het bezwaarschrift uiteengezet kent het VSG dergelijke voorschriften niet ten aanzien van de Beheerder.

Niettemin hanteren ProRail en de Spoorwegondernemingen de hierboven geschelde procedurevoorschriften, teneinde zeker te stellen dat in geval van een calamiteit de noodzakelijke gegevens aangeleverd kunnen worden aan overheidshulpdiensten. Daarmee wordt zo goed als mogelijk voorzien in de gegevensverstrekking aan overheidshulpdiensten.

Verzoeken om gegevens worden verwerkt door de meldkamer van ProRail, de zogenaamde "Back Office". Anders dan de naam wellicht doet vermoeden betreft dit het zenuwcentrum van calamiteitenbestrijding. Bij de BackOffice komen alle calamiteitenmeldingen voor het spoor binnen. De medewerkers alarmeren de (overheids)hulpdiensten en spoorpartijen en verzorgen alle communicatie binnen de spoorbranche over de voortgang van de afhandeling. Het voldoen aan extra informatieverzoeken door ILenT vormt een extra belasting van de medewerkers Back Office.

Van belang met betrekking tot de werkwijze van de Back Office is, dat wanneer een calamiteit plaatsheeft, alle activiteiten op de desbetreffende locatie worden "bevroren". Dat betekent dat de gegevens die op dat moment beschikbaar zijn en/of nog aangeleverd worden door Spoorwegondernemingen betrekking hebben op een statische situatie. Het is die statische situatie die door de (overheids-)hulpdiensten wordt bestreden.

Deze situatie wijkt daarmee af van die waarin de inspectie steekproeven doet. In dat geval wordt, in verband met zo'n verzoek, vanwege het ontbreken van een calamiteit, het treinverkeer of rangeerproces niet stilgelegd. Daarmee kunnen de gegevens die aangeleverd worden aan de Beheerder betrekking hebben op een situatie die inmiddels gewijzigd is. Voor een betrouwbaar oordeel van de inspecties is daarom zeer nauwkeurige plaats- en tijdsbepaling van belang, alsmede constatering van de feiten. De inspectie heeft de bevindingen van haar inspecties in dit opzicht onvoldoende gemotiveerd. Zo is blijkens de LOD op 29 augustus Sloe geïnspecteerd, waarbij op "verschillende" sporen vervoermiddelen als bedoeld in artikel 2 Wvgs aanwezig waren. Welke precies is niet duidelijk. Evenmin is duidelijk of de al dan niet aangetroffen wagens verplaatst waren. Met andere woorden: wat er precies waargenomen is en waar dat wel of niet mee in overeenstemming zou moeten zijn is onduidelijk. Daarmee ontbeert de last feitelijke grondslag.

Behalve de aan het besluit klevende gebreken op het gebied van zorgvuldigheid, evenredigheid en motivering zijn bij ProRail vragen gerezen ten aanzien van de bevoegdheid van de inspectie. De WvGS ziet immers niet op vervoer dat uitsluitend plaatsvindt binnen inrichtingen. .

Bovendien betekent het "ten allen tijde snel en onbeperkt toegang hebben" tot informatie in de visie van ILenT kennelijk dat realtime een compleet overzicht van alle aanwezige wagens en hun inhoud moet bestaan. Dit schrijft randnummer 1.4.3.6 onder b van bijlage 1 VSG echter niet voor. De beheerder moet te allen tijde gedurende het vervoer onbeperkt toegang hebben tot de informatie. De beheerder heeft 24 uur

per dag, 7 dagen per week toegang tot de Informatie, blijkens de met de spoorwegondernemingen afgesproken procedures. Spoorwegondernemingen en Beheerder hebben ten aanzien van deze informatieverstrekking geen beperkingen van welke aard dan ook afgesproken.

Gezien het standpunt van ILen T ten aanzien van de vermeende overtreding, namelijk dat de beheerder onjuiste informatie heeft aangeleverd, moet kennelijk begrepen worden dat de beheerder consequent dient te controleren of de door de Spoorwegonderneming aangeleverde informatie juist is. Daargelaten dat niet de Beheerder de toezichhouder is, of anderszins verplichtingen in deze zin opgelegd heeft gekregen, zou een dergelijk voorschrift in de praktijk voor ProRail nagenoeg onuitvoerbaar zijn, dan wel tegen zeer hoge kosten en inspanningen gerealiseerd kunnen worden.

Goederentreinen hebben typisch een lengte van 30 tot 40 wagens, corresponderend met een treinlengte van 600 tot 700 meter (750 meter maximaal). Zou ProRail toezicht op de juistheid van aangeleverde gegevens moeten houden, dan is een controle van dergelijke hoeveelheden wagens en informatie fysiek en procedureel niet inpasbaar in een dienstregeling. Het zou ook betekenen dat nota bene op grondgebied van de buurlanden, want voor passage van de Nederlandse grens, treinen opgehouden zouden moeten worden om deze controle uit te voeren.

Daargelaten dat het RID en VGS een zodanige verplichting aan de Beheerder niet opleggen, kan ProRail zich in redelijkheid niet voorstellen dat deze werkwijze beoogd is door de wetgever.

Al met al begrijpt ProRail het standpunt van ILenT aldus, dat ILenT kennelijk de wettelijke taak ten aanzien van het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen in meer of mindere mate aan ProRail, als beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur, toerekent. Dit standpunt is onjuist, alleen al omdat het de eigen verantwoordelijkheid van ILenT en de spoorwegondernemingen miskent.

ProRail verzoekt u, gezien bovenstaande en de eerder in haar bezwaarschrift van 20 oktober genoemde bezwaren, het besluit tot oplegging van een last onder dwangsom in te trekken.

Toelichting bezwaar verbeurte Dwangsom

Ten aanzien van de invorderingsbeschikking dwangsom in verband met een, naar de mening van ILenT, door een inspecteur van de IVW geconstateerde overtreding van de last merkt ProRail het volgende op.

De verbeurte vindt plaats op basis van de constatering dat een inspecteur op dinsdag 1 november 2011 geconstateerd heeft dat, na navraag bij ProRail over de op het spoorwegemplacement Onnen aanwezige wagens met stoffen, door ProRail de gevraagde informatie per e-mail is geleverd.

Gezien het dagelijks gebruik van emplacementen, zoals hierboven ook beschreven, behoeft het weinig betoog dat een enkele constatering waarvan onduidelijk is op welk moment deze binnen een geheel etmaal is gedaan, zonder nadere aanduiding of motivering onvoldoende is om aan te nemen dat er is gehandeld in strijd met de last,

Onduidelijk is overigens of met de veronderstelde overtreding van de last, waar de verbeurte op is gebaseerd, bedoeld wordt op onvolkomenheden in het rampenplan als bedoeld in randnummer 1.4.3.6 sub a. Daarop ziet de LOD immers in het geheel niet. Maar al zou dat wél het geval zijn, dan is onvoldoende duidelijk wat de overtreding in die context zou zijn. Het komt ProRail voor dat de onderdelen a en b van randnummer 1.4.3.6 een op rangeerterreinen verdergaande plicht uit hoofde van het interne rampenplan heeft dan ten aanzien van vervoer in het algemeen. Ondanks dat een dwangsom ten aanzien van het rampenplan wordt verbeurt, blijft volstrekt onduidelijk hoe ILenT de verplichtingen van de beheerder ten aanzien van de sub's a en b voor de Beheerder in dit verband beziet. Anders gezegd: de last is op dit punt kennelijk zodanig non-descript, dat het voor ProRail niet duidelijk is waar zij in verband hiermee aan gehouden is.

ProRail verzoekt u, in aanvulling op de in haar bezwaarschrift van 12 januari jl genoemde argumenten, het besluit tot invordering dwangsom in te trekken.

Intrekken van de besluiten van ILenT heeft voor de veiligheid op de hoofdspoorwegen en de naleving van de afspraken die ProRail met spoorwegondernemingen en overheidshulpdiensten heeft gemaakt geen

directe consequenties, echter voorkomt onnodige belasting van zowel het apparaat van IlenT als dat van de calamiteitenorganisatie van ProRail.



VOLMACHT

[specifieke machtiging t.b.v. procesvertegenwoordiging]

De ondergetekende:

ProRail B.V., gevestigd en (onder meer) kantoorhoudende te (3511 EP) Utrecht aan het Moreelsepark 3, hierna te noemen "ProRail":

te dezen vertegenwoordigd door haar statutair bestuurders, [redacted] = [redacted]
[redacted] en [redacted]

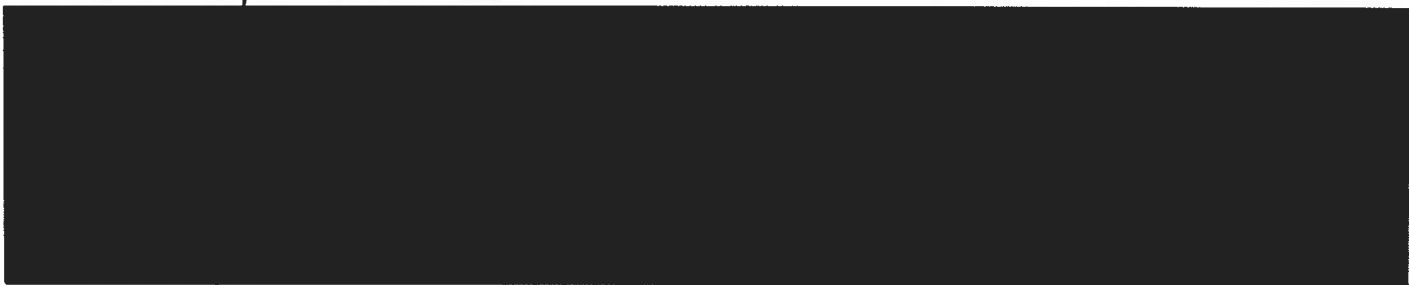
verklaart hierbij volmacht te verlenen aan:

1. [redacted] voor
ProRail;
2. [redacted] voor
ProRail;
3. [redacted] voor
ProRail;

om, samen en individueel, ProRail te vertegenwoordigen in de hoorzitting bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat in verband met het door ProRail ingediende bezwaarschrift van 20 oktober 2011 met kenmerk IenM/TVW-2011/10046 tegen de beschikking van de Minister van Infrastructuur en Milieu genomen beschikking van 8 september 2011 met kenmerk IenM/TVW-2011/10046 inzake het opleggen van een last onder dwangsom vanwege het beweerdelijk in strijd handelen door ProRail met de artikelen 4 en 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen,

en namens ProRail het woord te voeren en voorts al datgene te doen wat volmachthouder(s) noodzakelijk, nuttig of raadzaam voorkomt en meer in het bijzonder al datgene te verrichten wat ondergetekende, zelf tegenwoordig zijnde, zou mogen, moeten of kunnen doen.

Utrecht, 15 November 2012 [datum]



BIJLAGE 38



ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[Redacted]

T 070 [Redacted]
M +31 [Redacted]
[Redacted]@ILenT.nl

Datum
16 februari 2012

Bijlage(n)
pleitnota ProRail

verslag

Betreft	hoorzitting
Vergaderdatum en tijd	16 februari 2012 9.30 uur
Vergaderplaats	Utrecht, Europalaan 40
Deelnemers	Namens ProRail: [Redacted] [Redacted]
	Namens ILT: [Redacted] [Redacted] a en mevrouw [Redacted]
Kopie aan	Aanwezigen

De voorzitter van de bezwaarcommissie, [Redacted], heet de aanwezigen welkom. Hij stelt de aanwezigen van de zijde van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de Inspectie) voor en deelt mede dat hijzelf, [Redacted] niet bij de voorbereiding van de bestreden besluiten van 8 september 2011 (oplegging last onder dwangsom) en 19 december 2011 (invorderingsbeschikking dwangsom) betrokken zijn geweest. Beide bestreden besluiten zijn opgesteld door [Redacted].

Het gaat hier om de behandeling van twee bezwaarschriften, ter zake waarvan ILT twee beslissingen op bezwaar zal maken. Indien ProRail het niet eens is met die beslissingen op bezwaar kan daartegen beroep worden ingesteld bij de Rechtbank Utrecht. Vervolgens kan daarna eventueel nog hoger beroep worden ingediend bij de Raad van State. Voor het instellen van beroep is een griffiegeld verschuldigd. Een en ander zal worden vermeld in de beslissingen op bezwaar.

De voorzitter deelt zijn mening over de tijdigheid van het bezwaarschrift tegen de beschikking van 8 september 2011. Het bezwaarschrift is ontvangen op 21 oktober 2011, terwijl de termijn afliep op 20 oktober 2011. De Inspectie zal het echter aannemelijk achten dat het bezwaarschrift op 20 oktober 2011 ter post is bezorgd. Dat blijkt echter nergens uit. Hij deelt de aanwezigen mede dat ze er rekening mee moeten houden dat in een eventuele gerechtelijke procedure de rechter van mening kan zijn dat het bezwaarschrift eigenlijk niet-ontvankelijk verklaard had moeten worden.

ProRail krijgt vervolgens de gelegenheid om beide bezwaarschriften toe te lichten.

■■■■■■■■■■ overhandigt een volmacht aan de voorzitter en draagt een pleitnota voor, waarin zowel het bezwaar tegen de oorspronkelijke last onder dwangsom als het bezwaar tegen de Invorderingsbeschikking wordt toegelicht. De pleitnota is als bijlage bij dit verslag gevoegd.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Datum
16 februari 2012

Allereerst komt het bezwaar tegen de beschikking van 8 september 2011 aan de orde.

Met betrekking tot het bezwaar tegen de beschikking van 8 september 2011 vraagt de voorzitter of de feiten in die beschikking (de constatering in Sloe) door ProRail worden bestreden.

■■■■■■■■■■ antwoordt dat hij dat niet kan zeggen, omdat de beschikking naar zijn mening niet nauwkeurig genoeg is. Ter plaatse zijn meerdere sporen met nummer 53, maar dat zijn doorgaande sporen. Er zijn ook nog werksporen, maar dat zijn "500-nummers" bijv. 553. Bovendien is er geen nauwkeurig tijdstip aangegeven en de situatie op een emplacement verandert nogal eens.

■■■■■■■■■■ licht toe dat ProRail met de vervoerders is overeengekomen dat zij de informatie over de gevaarlijke stoffen binnen 15 minuten moeten aanleveren.

■■■■■■■■■■ merkt op dat, nog los van de norm zelf, uit de constatering van de Inspectie blijkt dat de informatie niet binnen 15 minuten beschikbaar is. Hij vraagt hoe hij dat moet rijmen met de opmerking in het bezwaarschrift dat vanaf 1 augustus 2011 alle informatie binnen 15 minuten beschikbaar is.

■■■■■■■■■■ benadrukt dat de processen binnen ProRail inmiddels zijn verbeterd, en dat de 15 minuten gehaald kunnen worden.

■■■■■■■■■■ is benieuwd naar de inhoud van die overeenkomsten met de vervoerders en hoe ProRail borgt dat ze worden nageleefd.

Daarvoor verwijst ■■■■■■■■■■ naar de 3 handleidingen die in de pleitnota worden genoemd: een over de vrije baan, de tweede over emplacementen en de derde is een combinatie van de eerste en de tweede. De derde handleiding staat al wel op de ProRailwebsite, maar de vervoerders zijn er nog niet over geconsulteerd. De drie handleidingen maken onderdeel uit van de toegangsovereenkomst en de spoorwegonderneming wordt erop aangesproken als de overeenkomst niet wordt nageleefd. Er bestaat ook de mogelijkheid tot het opleggen van boetes als de overeenkomst niet wordt nageleefd door de spoorwegonderneming.

■■■■■■■■■■ vraagt of dit ook is gebeurd in de drie gevallen die door de Inspectie zijn genoemd in de last onder dwangsom.

■■■■■■■■■■ antwoordt dat er toen nog geen boetes zijn opgelegd, maar met DB Schenker is wel gesproken naar aanleiding van de gebeurtenissen in Onnen.

■■■■■■■■■■ schetst de procedure rond het OVGS. De trein mag pas vertrekken als de wagennummers van de wagens met gevaarlijke stoffen zijn

ingevuld. Op emplacementen gaat het anders. Daar wordt door de medewerkers van de afdeling Ongevallenbestrijding van ProRail gecheckt hoe het zit met de tijdigheid van de informatieplicht van de vervoerders.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

■■■■■ vraagt of ProRail ook iets doet aan preventief toezicht.

Datum
16 februari 2012

■■■■■ vindt dat de hiervoor genoemde steekproeven ook een vorm van preventief toezicht zijn. In dit kader wijst hij er op dat de spoorwereld is opgedeeld in beheer en vervoer, en dat de verantwoordelijkheden ook zijn opgedeeld. ProRail is geen toezichthouder van de vervoerders. De vervoerders hebben een eigen verantwoordelijkheid bij het naleven van de informatieplicht.

Dit brengt ■■■■■ ertoe de opmerking bij randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG ter sprake te brengen. In die opmerking staat dat de wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Uit de tekst blijkt niet of dat een publiekrechtelijke regeling moet zijn (waar ProRail's bezwaarschrift van uit lijkt te gaan) of een privaatrechtelijke (zoals het nu lijkt te zijn geregeld). Hij vraagt ■■■■■ zijn standpunt hierover toe te lichten.

■■■■■ is van mening dat het RID een verdrag is, dat verplichtingen opdraagt aan de partijen bij dat verdrag. Dat wordt vastgelegd in de spoorse wetgeving. In Nederland is dit terecht gekomen in artikel 4 van het Besluit spoorverkeer. Daar staat niet alles in wat kennelijk gewenst is, maar dit is de publiekrechtelijke regeling. Verder kan het RID gezien worden als een opdracht aan de Staat om wetgeving te maken. In Nederland is dat gebeurd door het RID integraal onderdeel te maken van het VSG.

■■■■■ is van mening dat uit het woord 'regeling' in het RID niet blijkt dat het per se publiekrechtelijk moet worden geregeld, het zou ook best anders kunnen worden geregeld.

■■■■■ merkt op dat ProRail er van uit lijkt te gaan dat de informatie beschikbaar moet zijn op het moment van vertrek van een "trein". Het RID spreekt niet over trein, maar over "vervoer" en hanteert daarvoor een brede definitie. Ook stilstand, opslag en overslag vallen eronder. De inspanningen van ProRail hebben betrekking op het niet laten vertrekken van treinen, maar hoe zit het met de informatie van 'losse' wagens, die zich ergens op een emplacement bevinden?

■■■■■ erkent dat de definitie van het RID van het woord "vervoer" ruim is, maar zegt dat er bijna nooit calamiteiten gebeuren met stilstaande wagens. Een permanente real-time check van de lokatie en inhoud van die wagens is niet te doen. Bij bewegende treinen daarentegen is dat veel beter te organiseren.

■■■■■ vertelt dat ProRail de informatie zonder belemmeringen van de spoorwegondernemingen krijgt en dan meteen kan doorgeven aan de hulpdiensten. Aan de eis tot "snel en onbepert toegang hebben" voldoet ProRail we. Als iets een "trein" is, dan kan het worden ingevoerd in het systeem en, zoals gezegd, voor de andere situatie heeft ProRail afspraken gemaakt met de

spoorwegondernemingen.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

_____ wijst erop dat het RID er niet van uit gaat dat er minder calamiteiten gebeuren met losse wagens. Hij vraagt hoe ProRail de zorgplicht om snel en onbeperkt toegang te hebben zich verhoudt tot de 15-minuten-norm.

Datum
16 februari 2012

_____ antwoordt dat de norm voortkomt uit afspraken die ProRail heeft met de veiligheidsregio's. Vijftien minuten is de tijd die de brandweer nodig heeft om ter plaatse te zijn en in die tijd heeft ProRail de informatie voorhanden. ProRail is bezig om het proces van informatievergaring rond de gevaarlijke stoffen verder te vervolmaken, ook in verband met eisen vanuit de Arbo-wetgeving. Er wordt gestreefd naar een digitaal totaalpakket voor emplacementen, dat er ongeveer zoals OVGS moet uitzien.

_____ stelt de vraag of, gelet op de regie van randnummer 1.4.3.6 of het krijgen van informatie in dit verband wel hetzelfde is als "toegang hebben" tot die informatie.

_____ merkt op dat je, om toegang te hebben, de toegang moet krijgen.

_____ benadrukt dat ProRail altijd afhankelijk is van de informatie die de vervoerder of verlader aanlevert. Waarop de heer Tenpierik aanvult dat ProRail constant langs de wagens zou moeten lopen om een actueel beeld te hebben van de wagens en de inhoud ervan.

_____ vraagt zich af of het bewuste randnummer uit het RID misschien zo kan worden uitgelegd dat het de bevoegdheid geeft aan ProRail om in de systemen van de spoorwegondernemingen te kunnen kijken. Wat overigens niet past in de huidige ordening van de spoorwereld, die immers is vormgegeven op basis van het principe van gelijkwaardigheid tussen vervoerders en beheerder.

_____ wijst erop dat de WVGS uitgaat van een ketenverantwoordelijkheid, waarbij een bijzondere positie is neergelegd voor de inrabeheerder. _____ ziet ProRail als een soort centraal doorgeefluik, maar _____ is het daar niet mee eens. ProRail 'doet' de verkeersleiding en verschaft toegang aan de spoorwegondernemingen. Vanuit die taken bezien wordt er meer verwacht dan het slechts doorgeven van informatie.

ProRail wijst op het Besluit spoorverkeer, waar aan ProRail de verplichting wordt opgesteld om een noodplan op te stellen en vanuit die rol de hulpdiensten te informeren.

_____ heeft een vraag naar aanleiding van een passage in de pleitnota. Op de tweede pagina, bijna onderaan staat dat de Wvgs niet ziet op vervoer dat uitsluitend plaatsvindt binnen inrichtingen. Hij is het met die stelling niet eens.

_____ verdedigt die stelling. Hij zegt dat de Wet milieubeheer spreekt van inrichtingen en voor die verschillende inrichtingen het bevoegde gezag aanwijst. Hij heeft twijfels bij de bevoegdheid van de Inspectie om hier handhavend op te treden.

Vervolgens komt het bezwaar tegen de invorderingsbeschikking van 19 december 2011 aan de orde.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

De voorzitter legt uit dat uitsluitend bezwaren over de aan die beschikking ten grondslag liggende overtreding aan de orde kunnen komen. Bezwaren tegen de opgelegde last onder dwangsom kunnen hier niet behandeld worden.

Datum
16 februari 2012

█ geeft aan dat hij vindt dat in de invorderingsbeschikking niet duidelijk is gemaakt waar en hoe laat de bewuste constatering in Onnen heeft plaatsgevonden.

█ meldt dat die gegevens er wel zijn en dat het duidelijker vermeld had moet worden in de invorderingsbeschikking van 8 september 2011.

Vervolgens wijst █ erop dat de last onder dwangsom betrekking heeft op onderdeel b van het bewuste randnummer, terwijl in de invorderingsbeschikking alleen nog maar verwezen wordt naar het randnummer (niet meer naar onderdeel b). Daardoor is de inhoud van de last onduidelijk geworden. Onderdeel a gaat over de verplichting tot het opstellen van een rampenplan.

█ bevestigt dat de last inderdaad geen betrekking heeft op dat rampenplan.

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat geen van de aanwezigen nog vragen heeft, sluit de voorzitter de vergadering en bedankt de aanwezigen voor hun komst en toelichting.

BIJLAGE 39



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail B.V.

Postbus 2038

3500 GA UTRECHT

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV
Europeaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

T 070
M +31(0)
F 070-4564190

@ILenT.nl

Datum 17 februari 2012
Betreft Beslissing op bezwaar

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

Uw kenmerk
EDMS 2937420

Bijlage(n)
verslag hoorzitting

Geachte

Op 21 oktober 2011 ontving ik uw namens ProRail B.V. (hierna: ProRail) ingediende en op 20 oktober 2011 gedateerde bezwaarschrift, welk bezwaar gericht is tegen de beschikking van 8 september 2011 betreffende het opleggen van een last onder dwangsom (kenmerk: IenM/IVW-2011/10046).

Bij brief van 26 oktober 2011 is de ontvangst van uw bezwaarschrift bevestigd en bij brief van 9 december 2011 bent u uitgenodigd voor een op 12 januari 2012 geplande hoorzitting als bedoeld in artikel 7:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).

Nadat u bij brief van 20 december 2011 heeft verzocht deze op 12 januari 2012 geplande hoorzitting te verplaatsen, is de hoorzitting opnieuw gepland op 16 februari 2012. Het verslag van deze hoorzitting (inclusief de door u tijdens deze hoorzitting overgelegde pleitnota) treft u als bijlage bij deze beslissing op bezwaar aan.

Inhoud bezwaarschrift

Ter voorkoming van onnodige herhaling wordt hierbij voor de inhoud van het bezwaarschrift verwezen naar uw brief van 20 oktober 2011. De inhoud daarvan wordt hier als herhaald en ingelast beschouwd.

Van toepassing zijnde wet- en regelgeving

In artikel 4 respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wvgs voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor.

In artikel 3 van de Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in de VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij de VSG behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;



- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG luidt:

Datum
17 februari 2012

De infrastructuurbeheerder

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

In het kader van sectie 1.4.1 heeft de infrastructuurbeheerder in het bijzonder de volgende plichten. De infrastructuurbeheerder

a) moet ervoor zorgdragen dat voor rangeerterreinen interne rampenplannen overeenkomstig hoofdstuk 1.11 worden opgesteld;

b) moet ervoor zorgdragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot de volgende informatie:

- samenstelling van de trein,
- UN-nummers van de vervoerde gevaarlijke stoffen,
- plaats van deze wagens in de trein,
- massa van de lading.

Deze gegevens mogen alleen bekend gemaakt worden aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen.

Opmerking: *De wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.*

Artikel 46 van de Wvgs luidt:

Onze Minister is bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

Artikel 5:32, lid 1, Awb luidt:

Een bestuursorgaan dat bevoegd is een last onder bestuursdwang op te leggen, kan in plaats daarvan aan de overtreder een last onder dwangsom opleggen.

Ontvankelijkheid

Alvorens inhoudelijk in te gaan op uw bezwaarschrift dient vastgesteld te worden of het bezwaarschrift ontvankelijk is.

Op grond van artikel 8:1 in samenhang met artikel 7:1 en artikel 6:4 van de Awb dient het indienen van een bezwaarschrift tegen een besluit van een bestuursorgaan te geschieden door een belanghebbende. Artikel 1:2, eerste lid, van de Awb luidt: *'Onder belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.'* Als geadresseerde van de beschikking van 8 september 2011 is ProRail u aan te merken als primair belanghebbende en zijn de belangen van ProRail rechtstreeks bij het besluit betrokken. Daarnaast voldoet het bezwaarschrift aan de in artikel 6:5 van de Awb gestelde vereisten met betrekking tot de inhoud.

Door mij is vastgesteld dat het door u ingediende bezwaarschrift door mij niet binnen de daarvoor wettelijk vastgestelde termijn van zes weken na uitreiking of verzending van het aangevochten besluit is ontvangen. De termijn voor het indienen van het bezwaarschrift ving namelijk aan op 9 september 2011 (= de dag na de dag waarop het besluit aan u bekend is gemaakt) en eindigde op 20 oktober 2011 om 24:00 uur. Aangezien het bezwaarschrift door mij op 21 oktober



2011 is ontvangen, is het door mij niet voor het einde van de genoemde termijn ontvangen.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Bij verzending per post is een bezwaarschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn per post is bezorgd. Het is aan de indiener van het bezwaarschrift om het tijdstip van ontvangst aannemelijk te maken. Indien de indiener heeft gekozen voor bezorging per post dan is de datum van de poststempel voldoende bewijs voor de beantwoording van de vraag of het bezwaarschrift tijdig is ontvangen. Op de door u voor het verzenden van het bezwaarschrift gebruikte enveloppe is echter geen poststempel aangetroffen, aangezien het een zogenaamde port betaald-enveloppe betreft. Derhalve is er geen bewijs ten aanzien van het tijdstip van terpostbezorging (zie ook LJV: AB0013, Raad van State, 2000001893/P01).

Datum
17 februari 2012

Ons kenmerk
8-3-11-2023.001

Gelet echter op het feit dat uw bezwaarschrift door mij op 21 oktober 2011 is ontvangen, acht ik het aannemelijk dat het bezwaarschrift door u op 20 oktober ter post is bezorgd en derhalve tijdig is ingediend. Aldus stel ik vast dat uw bezwaarschrift ontvankelijk is.

Feiten en omstandigheden

Op 4, 9 en 29 augustus 2011 zijn door de Inspectie Leefomgeving en Transport (voorheen: Inspectie Verkeer en Waterstaat, hierna: de Inspectie) in het kader van de thema-actie "Weten wat er staat" inspecties uitgevoerd op emplacement Sloe en Venlo.

De tijdens deze inspecties door de Inspectie gedane constatering hebben de Inspectie aanleiding gegeven ProRail middels een beschikking van 8 september 2011 een last onder dwangsom op te leggen.

Tegen de beschikking van 8 september 2011 is door ProRail vervolgens een bezwaarschrift ingediend.

Overwegingen met betrekking tot uw bezwaarschrift

Hieronder wordt ingegaan op de door u naar voren gebrachte bezwaren tegen de beschikking van 8 september 2011. Daarbij wordt de volgorde aangehouden zoals gevolgd in het bezwaarschrift van 20 oktober 2011.

1.

U stelt in het bezwaarschrift op pagina 2 onderaan aangevoerd dat de Inspectie een essentieel onderdeel uit randnummer 1.4.3.6 niet heeft opgenomen in haar last, wat ontbreekt is dat de wijze van aanleveren van de gegevens volgens de aan dit randnummer toegevoegde opmerking moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. U stelt dat dit een opdracht aan de wetgever of Minister is om dit in publiekrechtelijke regelingen vast te leggen. Zolang dit niet het geval is, kunnen vervoerders en beheerders hieraan niet gehouden worden.

In randnummer 1.4.3.6 wordt de zorgplicht aan de beheerder opgelegd waar het in deze zaak om draait:

De beheerder moet ervoor zorg dragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot (kort weergegeven) de informatie over gevaarlijke stoffen in de trein.

Uw stelling dat het RID een opdracht aan de wetgever bevat om de wijze van aanleveren van de gegevens van de vervoerder vast te leggen wordt in het bezwaarschrift niet onderbouwd. Tijdens de hoorzitting van 16 februari 2012 is



door ProRail desgevraagd aangegeven dat u uw stelling baseert op het feit dat het RID een verdrag is en een opdracht aan de Lidstaten inhoud. Derhalve ziet u de opmerking bij randnummer 1.4.3.6 ook als een opdracht aan de Lidstaten en dus de wetgever.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Uw stelling dat er sprake dient te zijn van publiekrechtelijke regelingen wordt door mij niet onderschreven.

Datum
17 februari 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

Ten eerste heeft ProRail zelf voldoende middelen in handen om afspraken hierover met vervoerders vast te leggen. Immers, onder de in het RID aangehaalde regelingen voor het gebruik van de infrastructuur valt ook de toegangsovereenkomst. In deze toegangsovereenkomst ex. artikel 59 van de Spoorwegwet kunnen en worden afspraken gemaakt over het gebruik van capaciteit van de hoofdspoorweg. Daaronder vallen ook afspraken over de wijze van aanleveren van de bedoelde gegevens. Tijdens de hoorzitting van 16 februari 2012 (zie de tijdens de hoorzitting door ProRail overgelegde pleitnota) is door ProRail toegelicht op welke wijze er afspraken zijn gemaakt met de spoorwegondernemingen inzake het aanleveren van gegevens over wagens die gevaarlijke stoffen vervoeren of vervoerd hebben.

Ten tweede valt niet in te zien waarom deze afspraken tussen vervoerders en spoorwegonderneming in publiekrechtelijke regelingen vastgelegd moeten worden. Uit de tekst van het RID kan dit in ieder geval niet afgeleid worden. Blijkens artikel 2 van het VSG bevat bijlage 1 voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID. Bijlage 1 heeft hier derhalve niet meer de status van verdrag, maar is onderdeel van nationale regelgeving. Gesteld kan dan ook worden dat de opmerking bij randnummer 1.4.3.6 in deze niet als opdracht aan de lidstaat moet worden gelezen.

Ten derde past het in het algemeen bekende rijksbeleid tot deregulering om het maken van dergelijke afspraken over te laten aan de betreffende partijen. Ook indien niet in publiekrechtelijke regelgeving is bepaald wat de wijze van aanleveren van de gegevens moet zijn, kan de beheerder voldoen aan de verplichtingen uit het randnummer. Immers, in randnummer 1.4.3.6 wordt de beheerder opgedragen er zorg voor te dragen te allen tijde over de betreffende gegevens te beschikken. Uit de redactie van deze bepaling leidt de Inspectie de verplichting voor de beheerder af dat deze een actieve rol kiest om ervoor te zorgen dat hij over de juiste gegevens beschikt, naast dat natuurlijk ook aan de vervoerders vergelijkbare verplichtingen zijn opgelegd.

2.

In dezelfde alinea in het bezwaarschrift stelt u dat, aangaande wagens die niet zijn opgenomen in een trein, geen voorschriften in het RID zijn opgenomen. Dit leidt u af uit de definitie die krachtens de Spoorwegwet aan een trein wordt gegeven. Zo wordt door u een begrip uit de Spoorwegwet verbonden aan het RID. Blijkbaar ziet ProRail de Spoorwegwet c.a. als de in randnummer 1.4.3.6 bedoelde regelingen voor het gebruik van de infrastructuur.

Ik volg die redenering van ProRail niet. De Wvgs gaat over het vervoer van gevaarlijke stoffen. In randnummer 1.2.1 uit het RID wordt vervoer gedefinieerd als:



"de verplaatsing van gevaarlijke goederen, met inbegrip van voor het vervoer noodzakelijk oponthoud en met inbegrip van voor het verkeer noodzakelijk verblijf van voor het verkeer noodzakelijk verblijf van gevaarlijke goederen in de wagens, tanks en containers voor, tijdens en na de verplaatsing. "

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
17 februari 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

Zowel uit deze definitie als uit de definitie van artikel 2 van de Wvgs (dit artikel betreft de reikwijdte van de Wvgs) wordt duidelijk dat het begrip vervoer ruim wordt opgevat. Niet alleen op het moment dat een wagen is opgenomen in een trein, zoals is bedoeld in de Spoorwegwet c.a., gelden de bepalingen uit de Wvgs c.a., maar ook op het moment van overstaan van de wagens op een station, zoals het geval was bij de in de beschikking van 8 september vastgelegde overtredingen.

3.

Tenslotte stelt u in de laatste alinea op pagina 2 van het bezwaarschrift dat de tijd, die een spoorwegonderneming heeft om de gegevens aan de beheerder te leveren, niet is bepaald. Onduidelijk is welke conclusie ProRail hier uit trekt. Hoe dan ook, naar mijn mening is het niet nodig om die tijdseenheid vast te leggen nu in randnummer 1.4.3.6 is bepaald dat de beheerder te allen tijde tijdens het vervoer toegang moet hebben tot de informatie over de gevaarlijke stoffen. Ongeacht of de wagens dus overstaan op een spoorwegemplacement, zijn opgenomen in een trein of worden opgehouden voor overslag. Op ieder moment, dat een wagen met gevaarlijke stoffen zich op de bij ProRail in beheer zijnde spoorweg bevindt, moet ProRail ervoor zorg dragen dat zij toegang heeft tot de in randnummer 1.4.3.6 van het RID bepaalde informatie.

4.

Met hetgeen hierboven onder 3. door mij uiteen is gezet, meen ik ook de stelling op pagina 3 tweede alinea van het bezwaarschrift te hebben weerlegd. Daarin stelt u dat de wettelijke grondslag voor de Inspectie om toe te zien op de tijdigheid van aanleveren van informatie ontbreekt. Die stelling is onjuist, omdat in randnummer 1.4.3.6 is bepaald dat de informatie te allen tijde tijdens het vervoer beschikbaar moet zijn, zoals hierboven aangehaald. Het gaat in dit geval om het toezicht op een zorgplicht die door ProRail nader ingevuld moet worden binnen de kaders die de wetgever stelt en in voldoende mate gesteld zijn in dit geval.

Tijdens de hoorzitting van 16 februari 2011 is door ProRail (zie de door ProRail tijdens de hoorzitting overgelegde) pleitnota aangegeven dat er bij ProRail twijfels zijn gerezen over de bevoegdheid van de Inspectie omdat de Wvgs niet ziet op vervoer dat uitsluitend plaatsvindt binnen inrichtingen.

Zonder twijfel kan worden vastgesteld dat de Inspectie wel degelijk de bevoegdheid had om een last onder dwangsom op te leggen. Er is een overtreding van randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG geconstateerd. De bijlage maakt dus onderdeel uit van het VSG en op grond van artikel 46 Wvgs ben ik bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

5.

Overigens heeft de Inspectie er wel degelijk oog voor dat er sprake is van een overgangssituatie. Er wordt door de spoorwegbranche gewerkt aan verbetering van de informatievoorziening en de toegankelijkheid van informatie over gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer.



ProRail en vervoerders geven aan de in randnummer 1.4.3.6 bepaalde informatie binnen 15 minuten te kunnen leveren. Bij inspecties wordt op dit moment gecontroleerd op deze norm. Het mag duidelijk zijn dat dit slechts een tijdelijke situatie kan zijn en dat binnen redelijke tijd voldaan moet worden aan de Wvgs c.a.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
17 februari 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

6.

Op pagina 3 van het bezwaarschrift stelt u dat ProRail haar zorgplicht slechts kan uitvoeren als de vervoerders informatie aanleveren.

Voordat ik Inga op deze stelling, ga ik eerst in op de verplichtingen van vervoerders.

De vervoerders zijn verplicht, vanwege randnummer 1.4.2.2.5, om te waarborgen dat de beheerder te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de informatie uit randnummer 1.4.3.6. Dus als het gaat om informatie over de gevaarlijke stoffen in de trein hebben zowel de vervoerder als de beheerder een zorgplicht opgelegd gekregen.

Het is nu de vraag wat precies de reikwijdte van die zorgplicht is. U gaat blijkens uw genoemde stelling uit van een beperkte reikwijdte. Als ProRail niet de juiste gegevens aangereikt krijgt dan kan ProRail niets doen, zo leid ik uit uw stelling af.

Dat is een te beperkte opvatting van de op uw rustende zorgplicht. Deze zorgplicht gaat verder dan het organiseren van aangeleverde informatie. De reikwijdte van de zorgplicht die op ProRail rust moet worden uitgelegd aan de hand van de inhoud van de Wvgs c.a. en de specifieke rol die ProRail heeft binnen het railsysteem. De Wvgs roept namelijk (o.a. in het RID, randnummer 1.4.1.1) een ketenverantwoordelijkheid in het leven, mede om te voorkomen dat individuele partijen zich terugtrekken op hun eigen verantwoordelijkheid. Daarnaast heeft ProRail als beheerder een bijzonder positie. ProRail is aangewezen als toedeler van capaciteit op de hoofdspoorweg en verantwoordelijk voor het leiden van het verkeer. Vanuit die verantwoordelijkheden kan ProRail de haar ter beschikking staande middelen inzetten om invulling te geven aan de zorgplicht uit randnummer 1.4.3.6. Dat doet ProRail nu niet, althans onvoldoende.

Meer concreet: ik ben van oordeel dat ProRail in het kader van de zorgplicht uit randnummer 1.4.3.6 de verplichting heeft de haar beschikbare middelen, zoals de toegangsovereenkomst, te gebruiken om betere afspraken te maken met vervoerders over het aanleveren van gegevens en te borgen dat deze afspraken nagekomen worden. Zolang ProRail deze mogelijkheden niet afdoende benut is zij in gebreke en kan ProRail, indien geconstateerd wordt dat niet de juiste informatie over het vervoer bij haar aanwezig is, zich er niet op beroepen dat de vervoerder niet de juiste informatie heeft aangeleverd. Voor de volledigheid benadruk ik dat de Inspectie ook vervoerders aanspreekt op haar zorgplicht bij het ontbreken van de juiste informatie en zondig sancties oplegt en heeft opgelegd.

7.

Tenslotte stelt u dat aan ProRail in de beschikking van 8 september geen begunstigingstermijn is gesteld. Hoewel uit de tekst van de Awb (artikel 5:32a, tweede lid) blijkt dat een begunstigingstermijn als het gaat om een last die gericht is op voorkomen van herhaling van een overtreding, zoals hier het geval is, geen termijn hoeft te worden gegund, is op pagina 3 van de beschikking van 8 september 2011 in de alinea boven het kopje "rechtsbescherming" de begunstigingstermijn gesteld op een week.



Gelet op het bovenstaande dien ik uw bezwaarschrift gericht tegen de beschikking van 8 september 2011 ongegrond te verklaren.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

BESLUIT

Ik verklaar uw bezwaarschrift gericht tegen de beschikking van 8 september 2011 ongegrond.

Datum
17 februari 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

beroep

Indien u het met deze beslissing niet eens bent, kunt u daartegen binnen zes weken nadat de beslissing u is toegezonden beroep instellen bij de rechtbank te Utrecht, sector Bestuursrecht. Voor het instellen van beroep is griffiegeld verschuldigd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL EN WEGVERVOER

mr. M.B. Gschwind

BIJLAGE 40



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail B.V.
[REDACTED]
Postbus 2038
3500 GA UTRECHT

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[REDACTED]
T 070-[REDACTED]
M +31-[REDACTED]
F 070-4564190
[REDACTED]@ilenT.nl

Datum 17 februari 2012
Betreft Beslissing op bezwaar

Ons kenmerk
B-3-12-0146.001

Uw kenmerk

Bijlage(n)

- verslag hoorzitting
- inspectierapport
- procesverbaal

Geachte [REDACTED]

Bij brief van 20 januari 2012 heeft u namens ProRail B.V. (hierna: ProRail) bezwaar gemaakt tegen de invorderingsbeschikking dwangsom van 19 december 2011 (kenmerk: IenM/IVW-2011/14573).

Bij brief van 6 februari 2012 is de ontvangst van uw bezwaarschrift bevestigd en op 16 februari 2012 heeft een hoorzitting als bedoeld in artikel 7:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) plaatsgevonden. Het verslag van deze hoorzitting (inclusief de door u tijdens deze hoorzitting overgelegde pleitnota) treft u als bijlage bij deze beslissing op bezwaar aan.

Inhoud bezwaarschrift

Ter voorkoming van onnodige herhaling wordt hierbij voor de inhoud van het bezwaarschrift verwezen naar uw brief van 20 januari 2012. De inhoud daarvan wordt hier als herhaald en ingelast beschouwd.

Van toepassing zijnde wet- en regelgeving

In artikel 4 respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wvgs voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor.

In artikel 3 van de Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in de VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij de VSG behoren de volgende bijlagen:

- Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

Randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG luidt:



De infrastructuurbeheerder

In het kader van sectie 1.4.1 heeft de infrastructuurbeheerder in het bijzonder de volgende plichten. De infrastructuurbeheerder

a) moet ervoor zorgdragen dat voor rangeerterreinen interne rampenplannen overeenkomstig hoofdstuk 1.11 worden opgesteld;

b) moet ervoor zorgdragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot de volgende informatie:

- samenstelling van de trein,*
- UN-nummers van de vervoerde gevaarlijke stoffen,*
- plaats van deze wagens in de trein,*
- massa van de lading.*

Deze gegevens mogen alleen bekend gemaakt worden aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen.

***Opmerking:** De wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.*

Artikel 46 van de Wvgs luidt:

Onze Minister is bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

Artikel 5:32, lid 1, Awb luidt:

Een bestuursorgaan dat bevoegd is een last onder bestuursdwang op te leggen, kan in plaats daarvan aan de overtreder een last onder dwangsom opleggen.

Artikel 5:33 Awb luidt:

Een verbeurde dwangsom wordt betaald binnen zes weken nadat zij van rechtswege is verbeurd.

Artikel 5:37, lid 1, Awb luidt:

Alvorens aan te manen tot betaling van de dwangsom beslist het bestuursorgaan bij beschikking omtrent de invordering van een dwangsom.

Ontvankelijkheid

Alvorens inhoudelijk in te gaan op uw bezwaarschrift dient vastgesteld te worden of het bezwaarschrift ontvankelijk is.

Op grond van artikel 8:1 in samenhang met artikel 7:1 en artikel 6:4 van de Awb dient het indienen van een bezwaarschrift tegen een besluit van een bestuursorgaan te geschieden door een belanghebbende. Artikel 1:2, eerste lid, van de Awb luidt: 'Onder belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.' Als geadresseerde van de beschikking van 19 december 2011 is ProRail aan te merken als primair belanghebbende en zijn de belangen van ProRail rechtstreeks bij het besluit betrokken. Daarnaast voldoet het bezwaarschrift aan de in artikel 6:5 van de Awb gestelde vereisten met betrekking tot de inhoud.

Aldus stel ik vast dat uw bezwaarschrift ontvankelijk is.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
17 februari 2012

Ons kenmerk
B-3-12-146.001



Felten en omstandigheden

Bij beschikking van 8 september 2011 is door de Inspectie Leefomgeving en Transport (voorheen: Inspectie Verkeer en Waterstaat, hierna: de Inspectie) aan ProRail een last onder dwangsom opgelegd. Deze last houdt in dat ProRail te allen tijde voldoet aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, in casu randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij het VSG.

ILT
Rad en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
17 februari 2012

Ons kenmerk
B-3-12-146.001

Op 1 november 2011 heeft de Inspectie geconstateerd dat er door uw vennootschap in strijd met deze last is gehandeld. Als gevolg van deze overtreding is de opgelegde dwangsom van rechtswege verbeurd. Dit is u bij brief van 8 november 2011 medegedeeld en tevens is in dezelfde brief verzocht om binnen 6 weken tot betaling van de verbeurde dwangsom over te gaan.

Nadat door mij is vastgesteld dat ProRail aan het genoemde verzoek tot betaling geen gehoor heeft gegeven, is door mij bij brief van 19 december 2011 tot het Invorderen van de verschuldigde dwangsom besloten. Tegen deze invorderingsbeschikking van 19 december 2011 is door u bij brief van 20 januari 2012 bezwaar gemaakt.

Overwegingen met betrekking tot uw bezwaarschrift

Alvorens ik in ga op de door u naar voren gebrachte bezwaren tegen de invorderingsbeschikking dient benadrukt te worden dat de bestreden beschikking een invorderingsbeschikking betreft en er derhalve met betrekking tot deze invorderingsbeschikking geen bezwaar kan worden gemaakt tegen de aan ProRail opgelegde last onder dwangsom. De last onder dwangsom is namelijk eerder middels een beschikking van 8 september 2011 aan ProRail opgelegd en tegen deze beschikking stond voor ProRail de mogelijkheid van bezwaar open. Van deze mogelijkheid tot bezwaar is door ProRail ook gebruik gemaakt en voor de inhoud van de beslissing op dat bezwaar verwijs ik u dan ook naar mijn beslissing op bezwaar van 17 februari 2012 met kenmerk: B-3-11-2023.001.

Tijdens de hoorzitting van 16 februari 2012 (zie ook de door ProRail tijdens de hoorzitting overgelegde pleitnota) is door ProRail aangegeven dat in de bestreden invorderingsbeschikking geen tijdstip wordt genoemd en evenmin duidelijk is op welk spoor de betreffende wagens stonden. Daardoor is onduidelijk waar en op welk moment de constatering door de Inspectie heeft plaatsgevonden en dit is onvoldoende om aan te nemen dat er door ProRail gehandeld is in strijd met de last.

Het is inderdaad juist dat er in de invorderingsbeschikking geen spoor en tijdstip is opgenomen. Uit het door de betreffende inspecteur van de Inspectie opgemaakte proces-verbaal en inspectierapport van 4 november 2011 (welke beide bijlagen als bijlage bij deze beslissing op bezwaar zijn gevoegd) blijkt echter duidelijk dat de constatering op dinsdag 1 november 2011 omstreeks 10:30 uur heeft plaatsgevonden. Tevens blijkt uit het proces-verbaal op welk spoor de wagens zich bevonden. Mij is niet gebleken dan wel niet aannemelijk is gemaakt dat de door deze inspecteur in het proces-verbaal en het inspectierapport weergegeven waarnemingen onjuist zijn.

Uitgaande van de juistheid van het inspectierapport en het proces-verbaal kan ik niet anders dan vaststellen dat door ProRail in strijd met de in de beschikking van 8 september 2011 opgelegde last onder dwangsom is gehandeld. Immers, deze



last houdt in, zoals hierboven ook reeds aangegeven, dat ProRail te allen tijde voldoet aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, in casu randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij het VSG. Uit de door de inspecteur van de Inspectie vastgelegde waarnemingen in het inspectierapport van 4 november 2011 blijkt namelijk dat door ProRail niet de juiste informatie is geleverd omtrent de aanwezige reservoirwagens met gevaarlijke stoffen.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
17 februari 2012

Ons kenmerk
B-3-12-146.001

In het bezwaarschrift en tijdens de hoorzitting van 16 februari 2012 is voorts aangegeven dat het onduidelijk is of de veronderstelde overtreding van de last doelt op onderdeel a of onderdeel b van randnummer 1.4.3.6.

Deze vermeende onduidelijkheid komt mij vreemd voor. Immers, uit de beschikking van 8 september, waarin de last onder dwangsom aan ProRail is opgelegd, volgt duidelijk dat de last geen betrekking heeft op onderdeel a van randnummer 1.4.3.6. Niet valt dan ook in te zien dat hierover bij ProRail onduidelijkheid zou kunnen bestaan.

Gelet op het bovenstaande dien ik uw bezwaarschrift gericht tegen de Invorderingsbeschikking van 19 december 2011 ongegrond te verklaren. Voor zover deze invorderingsbeschikking gebreken zou hebben, worden deze door middel van deze beslissing op bezwaar hersteld.

BESLUIT

Ik verklaar uw bezwaarschrift gericht tegen de invorderingsbeschikking van 19 december 2011 ongegrond.

beroep

Indien u het met deze beslissing niet eens bent, kunt u daartegen binnen zes weken nadat de beslissing u is toegezonden beroep instellen bij de rechtbank te Utrecht, sector Bestuursrecht. Voor het instellen van beroep is griffiegeld verschuldigd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL EN WEGVERVOER

Mr. M.B. Gschwind

BIJLAGE 41



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

Rechtbank Utrecht
Sector Bestuursrecht
De heer/mevrouw [REDACTED]
Postbus 13023
3507 LA Utrecht

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

T [REDACTED]
M +31(0)6-[REDACTED]
F 070-4562799
[REDACTED]@ILenT.nl

Datum 20 februari 2012
Betreft Verzoek voorlopige voorziening ProRail B.V.

Ons kenmerk
T-3-12-0003.001

Uw kenmerk
12 / 268 BESLU V27

Bijlage(n)
Beslissing op bezwaar

Geachte heer/mevrouw [REDACTED]

Met betrekking tot het bovengenoemde verzoek van ProRail B.V. deel ik u mede dat door mij op 17 februari 2012 een beslissing op het bezwaarschrift van ProRail B.V. is genomen. Een afschrift van deze beslissing op bezwaar treft u als bijlage bij dit schrijven aan.

Gelet op het feit dat inmiddels een beslissing op het bezwaar is genomen, verneem ik graag van u of u het nog nodig acht dat de voorlopig naar 28 februari 2012 verplaatste zitting doorgang zal hebben.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL EN WEGVERVOER



BIJLAGE 42

BIJLAGE 43



tussenuitspraak

RECHTBANK UTRECHT

Sector bestuursrecht

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T, SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

tussenuitspraak van de voorzieningenrechter van 25 april 2012 in de zaak tussen

ProRail B.V., te Utrecht, eiseres
(gemachtigde: mr. E. Broeren),

en

de Minister van Infrastructuur en Milieu, verweerder
(gemachtigden: mr. M.B. Gschwind en mr. P. Hoekstra).

Procesverloop

Bij besluit van 8 september 2011 heeft verweerder aan eiseres een last onder dwangsom opgelegd. De last houdt in dat eiseres te allen tijde moet voldoen aan de voor haar onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke goederen, te weten randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG (Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen).

Bij besluit van 19 december 2011 heeft verweerder een volgens hem verbeurde dwangsom van € 5.000,- ingevorderd.

Eiseres heeft de voorzieningenrechter verzocht om een voorlopige voorziening in de bezwaarzaken over beide primaire besluiten.

Bij afzonderlijke besluiten van 17 februari 2012 (de bestreden besluiten) heeft verweerder het bezwaar van eiseres tegen deze twee primaire besluiten ongegrond verklaard.

Eiseres heeft tegen de bestreden besluiten beroep ingesteld. De al gedane verzoeken om een voorlopige voorziening gelden als gedaan hangende het beroep.

Het onderzoek ter zitting heeft plaatsgevonden op 13 maart 2012. Voor eiseres zijn verschenen mr. P.M. Tenpiet, mr. dra. D. van Bommel en de hierboven genoemde gemachtigde. Verweerder heeft zich laten vertegenwoordigen door zijn gemachtigden.

Overwegingen

1. De voorzieningenrechter overweegt ambtshalve het volgende. Ingevolge artikel 5:39, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) heeft het bezwaar, beroep of hoger beroep tegen de last onder dwangsom mede betrekking op een beschikking die strekt tot invordering van de dwangsom, voor zover de belanghebbende deze beschikking betwist. Dit betekent dat het bezwaar dat eiseres heeft gemaakt tegen de invordering van de dwangsom had moeten worden betrokken in het al lopende bezwaar tegen de last onder

van eiseres tegen deze twee primaire besluiten.

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 2

dwangsom. Ten onrechte heeft verweerder het bezwaar gericht tegen de invordering als afzonderlijk bezwaar aangemerkt. Verweerder had vervolgens strikt genomen in één besluit op bezwaar moeten beslissen over zowel de last onder dwangsom als de daaropvolgende invordering. Omdat verweerder de bezwaren op een zelfde hoorzitting aan de orde heeft gesteld en op dezelfde datum heeft beslist op die bezwaren, ziet de voorzieningenrechter geen aanleiding voor de conclusie dat verweerder materieel in strijd heeft gehandeld met artikel 5:39, eerste lid, van de Awb. De rechtbank moet echter wel de twee verzoeken om een voorlopige voorziening en de twee beroepen die eiseres bij de rechtbank heeft ingediend, in overeenstemming met artikel 5:39, eerste lid, van de Awb teruggbracht achten tot één verzoek om voorlopige voorziening en één beroep. Het griffierecht dat eiseres heeft betaald voor de twee ten onrechte aangebrachte procedures, een verzoek om een voorlopige voorziening (ter hoogte van € 302,-) en een beroep (ter hoogte van € 310,-), zal door de griffie van de rechtbank worden terugbetaald.

2. De voorzieningenrechter treft op grond van artikel 8:81, eerste lid, van de Awb alleen een voorlopige voorziening als "onverwijlde spoed" dat vereist. Bij een louter financieel geschil is dat niet snel het geval. In beginsel kan namelijk na afloop van de bodemzaak het bedrag waarover het geschil gaat, alsnog worden (terug)betaald of vergoed, zo nodig met wettelijke rente als de uitkomst van dat geschil daartoe aanleiding geeft. Als er geen onomkeerbare situatie dreigt, bijvoorbeeld faillissement, of acute financiële nood is, neemt de voorzieningenrechter aan dat spoedeisend belang ontbreekt, zodat hij alleen al daarom geen voorlopige voorziening treft.

3. Eiseres heeft hierover aangevoerd dat verweerder is overgegaan tot het invorderen van dwangsommen en zij, bij gelijkblijvende omstandigheden, geconfronteerd zal kunnen worden met meer invorderingen. Het is eiseres niet helder waarom zij niet aan haar wettelijke verplichting voldoet.

4. De voorzieningenrechter stelt vast dat ten tijde van de zitting het maximum aan dwangsommen van € 50.000,- (nog) niet is verbeurd, zodat eiseres het risico loopt dat zij, indien zij zich niet houdt aan wat verweerder haar heeft gelast op de wijze waarop verweerder voorstaat, meer dwangsommen verbeurt. Ter zitting is gesteld dat het wegnemen van de overtreding zoals deze in de vroege van verweerder nu wordt begaan met de huidige werkwijze van eiseres, van eiseres grote inspanningen vergt. De voorzieningenrechter ziet daarom geen aanleiding om te oordelen dat elk spoedeisend belang bij schorsing van de last onder dwangsom ontbreekt.

5. In artikel 8:86, eerste lid, van de Awb is voorts bepaald dat, indien het verzoek om een voorlopige voorziening wordt gedaan indien beroep bij de rechtbank is ingesteld en de voorzieningenrechter van oordeel is dat na de zitting nader onderzoek redelijkerwijs niet kan bijdragen aan de beoordeling van de zaak, deze onmiddellijk uitspraak kan doen in de hoofdzaak. Nu in dit geval het beroepschrift pas enkele dagen voor de zitting is ontvangen, heeft verweerder, ter zitting er op gewezen dat hij tijdens die zitting op zo veel mogelijk punten zal ingaan, maar nog niet alle punten volledig heeft kunnen overdenken. Ook als de voorzieningenrechter er rekening mee houdt dat verweerder maar een beperkte verweermogelijkheid heeft gehad, is het in dit geval echter mogelijk om ook te beslissen op het beroep. De redenen daarvoor is dat bijna alle punten naar de huidige stand van zaken voldoende helder liggen. Op één punt wordt een bestuurlijke lus toegepast in deze uitspraak, zodat verweerder genoeg gelegenheid heeft daarop te reageren. Ten slotte zijn er enige

over de overtreding zoals deze in de vroege van verweerder nu wordt begaan met de huidige werkwijze van eiseres, van eiseres grote inspanningen vergt. De voorzieningenrechter ziet daarom geen aanleiding om te oordelen dat elk spoedeisend belang bij schorsing van de last onder dwangsom ontbreekt.

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 3

aspecten die afhankelijk zijn van de uitkomst van de bestuurlijke lus, zodat daarop pas bij einduitspraak zal worden beslist.

6. De voorzieningenrechter zal hieronder ingaan op de last onder dwangsom.

7. Verweerder heeft aan eiseres een last onder dwangsom opgelegd op de grond dat zij in strijd heeft gehandeld met artikel 4 respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs). Ter uitvoering van artikel 3 van de Wvgs, waarnaar artikel 5 van de Wvgs verwijst, is de VSG opgesteld. Bijlage 1 bevat voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses). Eiseres heeft volgens verweerder gehandeld in strijd met paragraaf 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG. Hierin wordt eiseres - kort gezegd - verplicht er voor zorg te dragen dat zij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbepaald toegang heeft tot informatie over gevaarlijke stoffen in treinwagens. Deze gegevens mogen alleen bekend worden gemaakt aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging en noodmaatregelen. Verweerder heeft aan de last onder dwangsom drie overtredingen van dit paragraaf ten grondslag gelegd. Deze overtredingen zijn door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, thans de Inspectie Leefomgeving en Transport (Inspectie) geconstateerd op twee emplacementen, te weten op emplacement Venlo en emplacement Sloe.

8. Eiseres heeft zich op het standpunt gesteld dat emplacementen inrichtingen zijn als bedoeld in artikel 1.1 van de Wet milieubeheer (Wm). Artikel 2, vierde lid, van de Wvgs bepaalt dat deze wet niet van toepassing is op handelingen als bedoeld in het eerste lid voor zover deze betrekking hebben op het vervoer dat uitsluitend plaatsvindt binnen een inrichting als bedoeld in artikel 1.1 van de Wm, tenzij dit vervoer plaatsvindt over de openbare weg. De door verweerder geconstateerde overtredingen zien op handelingen die hebben plaatsgevonden op emplacementen en dus in een inrichting. Deze kunnen dus vallen onder de uitzondering van artikel 2, vierde lid, van de Wvgs. Paragraaf 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG is op emplacementen dus niet altijd van toepassing en verweerder had hier niet zonder nadere motivering waarin hij uitlegt dat op de aangetroffen situatie de Wvgs van toepassing was, handhavend mogen optreden op grond van die wet.

9. Artikel 2, eerste lid, van de Wvgs bepaalt dat deze wet van toepassing is op meer dan alleen het daadwerkelijke transport van gevaarlijke stoffen, namelijk op een keten van handelingen die samenhangen met het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals het aanbieden en aannemen daarvan, het laten staan en het laden en lossen. Beoordeeld naar hun aard zijn alle handelingen die plaatsvinden op emplacementen handelingen die vallen onder het eerste lid van artikel 2 van de Wvgs. Dat betekent dat voor de vraag of de Wvgs van toepassing is op een emplacement van algemeen belang is wat wordt bedoeld met "vervoer dat uitsluitend plaatsvindt binnen een inrichting", zoals opgenomen in de uitzondering van artikel 2, vierde lid, van de Wvgs.

10. Met vervoer dat uitsluitend plaatsvindt binnen inrichtingen is naar het oordeel van de voorzieningenrechter bedoeld het zogenaamde interne vervoer dat samenhangt met het productieproces dat plaatsvindt of de andere bedrijfsactiviteiten die plaatsvinden binnen een inrichting. In de memorie van toelichting bij de wijziging van de Wvgs in 2006 (Kamerstukken II 2005/06 30 328, nr. 3, p. 12) staat als voorbeeld van intern vervoer genoemd het met een vrachtwagen vervoeren van nog gedeeltelijk onverpakte gevaarlijke

11. Artikel 2, eerste lid, van de Wvgs bepaalt dat deze wet van toepassing is op meer dan alleen het daadwerkelijke transport van gevaarlijke stoffen, namelijk op een keten van handelingen die samenhangen met het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals het aanbieden en aannemen daarvan, het laten staan en het laden en lossen.

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 4

stoffen van het ene magazijn naar het andere. Maar ook valt te denken aan een volledig geautomatiseerd systeem waarmee containers binnen een terminal worden verplaatst. Niet de vervoersactiviteiten, maar de bedrijfsactiviteiten staan hierbij naar het oordeel van de voorzieningenrechter op de voorgrond.

11. Met de terugtrekking van de Wvgs bij vervoer van gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen wordt, zo volgt uit de hiervoor genoemde memorie van toelichting bij de wijziging van de Wvgs, pagina 4-5, teruggeslagen naar de situatie in de voorloper van de Wvgs, te weten de Wet gevaarlijke stoffen (Wgs). In tegenstelling tot de Wvgs had de Wgs slechts een aanvullend karakter. De wet en regelgeving van andere ministeries werd dan ook voldoende geacht voor het zogenaamde "intern transport". De komst van de Wvgs is geen aanleiding geweest voor het wijzigen van die wet- en regelgeving, die daarmee nog steeds adequate waarborgen stelt voor alles wat binnen een inrichting plaatsvindt. Voor de terminologie is dan ook aangesloten bij die van de Wm. De bewoording van de internationale regelgeving in deze geeft daarbij de indruk niet van toepassing te zijn op het intern transport. Gezien de specifieke technische voorschriften die internationaal worden vastgesteld, is dit ook begrijpelijk. De aard van de voorschriften is zo dat binnen een inrichting niet altijd hieraan kan worden voldaan en dat het over het algemeen niet zinvol is deze voorschriften van toepassing te laten zijn op vervoer van gevaarlijke stoffen tijdens een productieproces. Deze stoffen zijn niet als product gereed voor vervoer en het productieproces wordt al met de nodige veiligheidsmaatregelen omgeven. Met het terugtrekken van de Wvgs op dit punt wordt de regelgeving die van toepassing is op inrichtingen in hoeveelheid ruim vermindert, zonder dat hierbij de veiligheid in het geding komt, aldus de genoemde memorie van toelichting. De Europese richtlijn 96/49/EG van 23 juli 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (PbEG L 235), die (onder meer) aan de genoemde wijziging van de Wvgs ten grondslag ligt, regelt voor vervoer over het spoor vele verplichtingen voor het daadwerkelijke transport, laden en lossen, overladen naar een andere vervoersmodaliteit en onderbrekingen van het daadwerkelijke transport. De bijlage bij het hiervoor al genoemde RID wordt in deze richtlijn als verplichting voor zowel lidstaatintern als internationaal transport opgelegd. Ook in die richtlijn wordt een uitzondering gemaakt voor intern transport, in die zin dat de definitie van vervoer in artikel 2 wordt besloten met "vervoer dat volledig binnen het terrein van een bedrijf plaatsvindt, valt niet onder deze definitie". Het zou een onlogische interpretatie van deze richtlijn zijn als een emplacement onder "bedrijf" valt, omdat daarmee een groot deel van de juist in diezelfde richtlijn opgenomen verplichtingen betekenisloos zou zijn. Artikel 2, vierde lid, van de Wvgs gaat terug op (onder meer) deze uitzondering.

12. De voorzieningenrechter is van oordeel dat bij het uitvoeren van handelingen zoals genoemd in artikel 2, eerste lid, van de Wvgs op emplacementen zoals Venlo en Sloe, niet de bedrijfsactiviteiten voorop staan, maar het vervoerselement doorslaggevend is. Verweerder heeft de Wvgs dus terecht van toepassing geacht op deze handelingen. Hierbij is betekenis toegekend dat kenmerkend is voor emplacementen dat het altijd gaat om (al dan niet tijdelijk onderbroken) vervoerbewegingen van en naar het terrein. De op het emplacement uitgevoerde keten van vervoershandelingen, zoals omschreven in artikel 2, eerste lid, van de Wvgs, heeft verweerder daarom terecht niet aanmerkt als intern vervoer.

13. Waar elacres ter onderbouwing van haar standpunt dat een groot aantal handelingen op het emplacement niet onder de Wvgs valt, heeft betoogd dat bij een andere lezing een dubbel regime van toepassing zou zijn, te weten de milieuvergunning krachtens de Wm en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de regels van en krachtens de Wvgs, volgt

an deze richtlijn zijn als een emplacement

dat wat de juist in diezelfde richtlijn opgenomen

artikel 2, vierde lid, van de Wvgs gaat terug

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 5

de voorzieningenrechter haar niet. Hij wijst in dit verband ten eerste op de hiervoor aangehaalde memorie van toelichting waarin op pagina 7 staat vermeld:
"Met deze herziening is bekeken of de nu voorgestane uitbreiding van de Wvgs die noodzakelijk is zal leiden tot enige overlap tussen deze wet en de daarop gebaseerde regelgeving en die op het terrein van de Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM),

(...)

Hierbij is onder andere aandacht geschonken aan: de Wm,

(...)

Gebliken is dat voor zover de uitbreiding tot overlap leidt in de regelgeving, dit niet betekent dat er tegenstrijdige voorschriften voor een onderwerp worden geregeld, maar dat daarentegen de voorschriften elkaar aanvullen vanuit hun verschillende doelstellingen, waarover hieronder meer. Het blijft derhalve mogelijk om ten aanzien van de in artikel 2 genoemde handelingen, voor zover die handelingen plaatsvinden binnen een inrichting in de zin van de Wm, regels te stellen of aan de milieuvergunning voorschriften te verbinden in het belang van de bescherming van het milieu, de externe veiligheid daaronder begrepen." Het voorgaande betekent dat bij de invoering van artikel 2, vierde lid, van de Wvgs is onderkend dat op bijvoorbeeld een emplacement verschillende regimes van toepassing kunnen zijn.

14. Ten tweede wijst de voorzieningenrechter erop dat in een aantal gevallen de Wm juist terugtreedt ten gunste van de Wvgs. In dit verband wijst de voorzieningenrechter op artikel 22, 1, zesde en achtste lid, van de Wm waar expliciet is bepaald dat op bepaalde handelingen die vallen onder de Wvgs, deze laatste wet voorgaat.

15. De lezing van artikel 2, vierde lid, van de Wvgs, zoals eiseres die bepleit, komt meer overeen met de wijze van regelen zoals die is neergelegd in het voorgestelde artikel 14, vierde lid, van de Wvgs, opgenomen in het bij de Tweede Kamer aanhangige wetsvoorstel Wet Basiswet (Kamerstukken II 2010/11 32 862, nr. 2). Maar dat is een andere wijze van regelen dan is gebeurd in artikel 2, vierde lid, van de Wvgs.

16. Eiseres heeft zich op het standpunt gesteld dat verweerder ten onrechte heeft vastgesteld dat sprake is van een overtreding van zowel artikel 4 als artikel 5 van de Wvgs. Ingevolge artikel 4 van de Wvgs is het kort gezegd verboden om handelingen te verrichten met gevaarlijke stoffen en met vervoermiddelen die zijn aangewezen ingevolge artikel 3, onderdeel a. Ingevolge artikel 5 van de Wvgs is het verboden om die handelingen te verrichten met gevaarlijke stoffen en met vervoermiddelen die zijn aangewezen ingevolge artikel 3, onderdeel b, anders dan met inachtneming van de in dat onderdeel bedoelde regels. Verweerder stelt dat eiseres zich niet heeft gehouden aan de nadere regelgeving, in dit geval randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG. Dit betekent dat eiseres zich niet aan artikel 5 van de Wvgs zou hebben gehouden. Artikel 4 van de Wvgs is niet van toepassing in deze situatie en het besluit van verweerder om een last onder dwangsom op te leggen is reeds daarom onrechtmatig. Hetzelfde geldt volgens eiseres voor de algemene vaststelling van verweerder dat eiseres randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG heeft overtreden. Er wordt daarbij geen onderscheid gemaakt naar onderdeel a en b van dit randnummer, terwijl duidelijk is dat van een overtreding van randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG onder a, dat betrekking heeft op de eisen waaraan rampenplannen op emplacementen moeten voldoen, hier geen rol speelt.

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 6

17. De voorzieningenrechter stelt vast dat uit de motivering van de besluiten van verweerder van 8 september 2011 en 17 februari 2012 over de last onder dwangsom eenduidig blijkt dat het hier gaat om een overtreding van artikel 5 van de Wvgs en dat artikel 4 van de Wvgs bij de overtreding en de last geen rol spelen. Tevens blijkt eenduidig uit die besluiten dat verweerder zich op het standpunt stelt dat eiseres heeft gehandeld in strijd met randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG onderdeel b. Dit blijkt vooral uit het feit dat verweerder deze bepaling heeft geïnterpreteerd onder weglating van onderdeel a. Naar het oordeel van de voorzieningenrechter heeft bij eiseres redelijkerwijs geen onduidelijkheid kunnen bestaan over de wettelijke grondslag. De voorzieningenrechter volgt eiseres dan ook niet in deze grond.

18. Eiseres heeft betoogd dat verweerder in randnummer 1.4.3.6 ten onrechte een algemene zorgplicht leest. Randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG onderdeel b bepaalt, zoals al onder 7 overwogen, dat - kort gezegd - de beheerder van de spoorweginfrastructuur verplicht is er voor zorg te dragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot informatie over wagons met gevaarlijke stoffen. Deze plicht volgt uit het RID, waarin volgens eiseres juist wordt uitgegaan van een ketenverantwoordelijkheid. Zij ziet steun voor dit standpunt in het feit dat andere onderdelen van het RID wel een duidelijke algemene zorgplicht bevatten, zoals die in randnummer 1.4.1.1. Verder kan verweerder de vervoerders zelf ook aanspreken, zoals ook is gebeurd. Eiseres is volgens haar niet aansprakelijk voor de juistheid en volledigheid van de informatie die zij van vervoerders moet krijgen. Randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG onderdeel b strekt niet verder dan dat eiseres toegang heeft tot informatie, zijnde informatie van vervoerders.

Verweerder heeft op de bijzondere positie van eiseres als infrastructuurbeheerder gewezen. Hij houdt haar verantwoordelijk voor de volledigheid en juistheid van de informatie. Dat volgt uit de tekst van het randnummer, aldus verweerder. Ook verweerder gaat uit van een ketenaansprakelijkheid, maar leest daar juist in dat geen van de betrokkenen zich kan onttrekken aan de bijdrage aan de totale verantwoordelijkheid, door zich als het ware terug te trekken op de eigen verantwoordelijkheid.

19. De voorzieningenrechter volgt eiseres niet in haar standpunt. Uit Randnummer 1.4.2.2.5 bij de VSG volgt dat een vervoerder voor zover het zijn activiteiten betreft, moet waarborgen dat de beheerder van de infrastructuur te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot de informatie die het die beheerder mogelijk maakt te voldoen aan de voorschriften van randnummer 1.4.3.6 onderdeel b. Dit betekent dat verweerder ook de vervoerders kan aanspreken als deze informatie niet snel en niet volledig beschikbaar is. Dit betekent echter ook dat de plicht die in dit verband op de vervoerder rust, er op gericht is te zorgen dat de beheerder aan zijn plicht kan voldoen. De positie van de beheerder, eiseres dus, is daarom een wezenlijk andere dan die van de vervoerders en op hem rust een bijzondere verplichting als beheerder van de spoorweginfrastructuur. Van een nevenschikking van beheerder en vervoerders is naar het oordeel van de voorzieningenrechter daarom geen sprake. Dat de beheerder dus feitelijk afhankelijk is van de juistheid en volledigheid van de informatie die zij van de vervoerder krijgt, maakt nog niet dat hij daarmee de verantwoordelijkheid voor de juistheid en de volledigheid bij die vervoerder kan laten liggen. Het gaat hier dus niet om een algemene zorgplicht in de zin van een in globale termen gestelde parapluzorgplicht, maar om een specifieke verplichting die rust op de infrastructuurbeheerder als knooppunt van alle relevante informatie. Bij die bijzondere positie, waaronder die van contactpunt met hulpdiensten in geval van incidenten en anderen die toegang tot deze informatie moeten verkrijgen voor doeleinden van

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 7

veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen, hoort ook dat eiseres geen neutraal "doorgesluit" van informatie van de vervoerders is, maar ook verantwoordelijk wordt gehouden voor de juistheid en volledigheid van die informatie. Het randnummer is immers ook geformuleerd als een resultaatverplichting ("zorg dragen voor") en niet als een inspanningsverplichting.

20. Eiseres heeft verder gesteld dat het haar niet duidelijk is wat op dit punt van haar wordt verwacht. De norm van randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG onderdeel b is volgens haar te vaag om zich te lenen voor handhaving op de wijze waarop verweerder dat doet. Verweerder heeft zich op het standpunt gesteld dat de uitleg van eiseres te beperkt is en heeft uiteengezet op welke punten méér van eiseres wordt gevergd. Hij heeft, bij wijze van voorlopige en minimale verplichting, gewezen op de tijdslimiet die eiseres zichzelf heeft opgelegd, te weten 15 minuten.

21. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRVS) moet een in het kader van bestuurlijke handhaving gegeven last, gezien de daaraan verbonden verstrekkende gevolgen, zo duidelijk en concreet zijn geformuleerd dat degene tot wie de last is gericht niet in het duister hoeft te tasten over wat moet worden gedaan of nagelaten om toepassing van de aangekondigde dwangmaatregelen te voorkomen. De voorzieningenrechter wijst op de uitspraak van de ABRvS van 10 augustus 2011 (LJN: BR4631).

22. De voorzieningenrechter stelt vast dat verweerder de last als volgt heeft verwoord: "De last houdt in dat ik u sommeer te allen tijde te voldoen aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke goederen, in casu randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij het VSG." Zoals hiervoor overwogen is alleen onderdeel b van het genoemde randnummer van belang. Dat onderdeel houdt in dat de infrastructuurbeheerder er voor zorg moet dragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot de informatie over de samenstelling van de trein, de zogeheten UN-nummers en de positie/volgorde van de wagons. Deze gegevens mogen, zo vervolgt het randnummer, alleen bekend worden gemaakt aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen. Daaraan is in het randnummer nog een opmerking toegevoegd: De wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgesteld in de regeling voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

23. Eiseres heeft zichzelf voor die handelingen, waarvan ook zij vindt dat deze onder de norm vallen, een maximumtermijn van 15 minuten gesteld. Dit blijkt uit de zienswijze van 14 juli 2011 die eiseres heeft gegeven op verweerders voornemen van 1 juli 2011 om haar een last onder dwangsom op te leggen. Zij heeft dit als volgt verwoord: "Vanaf 1 augustus a.s. is het mogelijk om in geval van een incident binnen 15 minuten de hulpdiensten de relevante informatie te verschaffen over wagons met gevaarlijk stoffen die stil staan of rangeren op een emplacement, voor zover dit valt binnen de taak en verantwoordelijkheden van ProRail als spoorbeheerder."

24. Verweerder heeft in het besluit tot het opleggen van de last onder dwangsom overwogen dat de tijdsperiode van 15 minuten te lang kan zijn in noodsituaties. Verder is eiseres erop gewezen dat de informatie niet alleen bij incidenten beschikbaar moet zijn maar op elk moment waarop dat nodig is. De informatievoorziening mag niet alleen beperkt worden tot de hulpdiensten, maar moet beschikbaar zijn voor alle instanties die de gegevens

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 8

nodig hebben in verband met veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen. Vervolgens heeft verweerder eiseres gesommeerd te allen tijde te voldoen aan de voor haar onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke goederen.

25. Zoals is vermeld in de beslissing op bezwaar heeft verweerder voorlopig ingestemd met een duur van 15 minuten om de informatie beschikbaar te hebben, zij het dat dat slechts tijdelijk kan zijn en dat een kortere duur nodig kan zijn. Hiermee is een verdere (voor de korte termijn geldende) invulling gegeven aan de normstelling die voor eiseres geldt, maar wat hierover is overwogen in het primaire besluit is hiermee voldoende in lijn. Ook is duidelijk dat de beschikbaarheid van de informatie alleen in geval zich een incident voordoet, niet voldoende is. De term "te allen tijde" rechtvaardigt zo'n inperking ook niet. Dat de bekendmaking aan "hulpdiensten" te beperkt is, is eveneens duidelijk. Naar het oordeel van de voorzieningenrechter is de last in het licht van de daaraan voorafgaande motivering voldoende duidelijk.

26. Eiseres heeft zich op het standpunt gesteld dat randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG onderdeel b geen afzonderlijke registratievoorschriften bevat, zoals in andere delen van de regeling wel zijn opgenomen. Dat zij toegang tot informatie moet hebben, is niet hetzelfde als steeds "real time" al over de informatie beschikken en die bijhouden, aldus eiseres. De voorzieningenrechter stelt vast dat deze constatering van eiseres op zichzelf juist is, maar dat dit onverlet laat dat als de Inspectie eiseres binnen haar inspectietaak controleert, eiseres desgevraagd moet laten zien dat zij zich aan de verplichting kan houden. In wat eiseres heeft aangevoerd, ligt geen aanleiding om te oordelen dat de Inspectie hier haar inspectietaak te buiten is gegaan. Dat eiseres dan moet laten zien dat zij zich aan de verplichting kan houden, is geen zelfstandige verplichting die door verweerder in het randnummer zou worden ingelezen. Of eiseres daarmee toch een compleet registratiesysteem zou moeten opzetten om al deze informatie beschikbaar te hebben, is in de eerste plaats aan eiseres. Zij zal moeten kiezen wat zij moet doen om zich aan haar verplichtingen te houden. De voorzieningenrechter wijst er wel op dat het nemen van tussenstappen om de informatie boven tafel te krijgen, zoals telefoontjes, mails en dergelijke naar derden, zeker als deze tussenstappen ingewikkelder en wat uitkomst betreft onzekerder worden, op gespannen voet staan met het "onbeperkt" toegang hebben tot informatie. De door eiseres op dit punt op pagina 11 en 12 van haar beroepschrift genoemde bron voor de uitleg van het randnummer (the RID Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods) gaat over het RID. De citaten vormen wel een gezaghebbende bron, maar zijn op dit punt niet doorslaggevend. De terughoudende positie die door het comité wordt ingenomen heeft uitdrukkelijk te maken met de verschillen tussen landen. Verder hebben beide citaten wisselend betrekking op de informatieverstrekking door de infrastructuurbeheerder aan de hulpdiensten en op de toegang van de infrastructuurbeheerder tot de informatie. De voorzieningenrechter maakt bij dat laatste overigens niet dat het onderwerp van de twee bronnen (42nd Session of the RID Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, Final Report, vanaf 80, en een bijeenkomst op 24 oktober 2005) waaruit die citaten afkomstig zijn, specifiek het dataverkeer naar de railinfrastructuurbeheerder is. De voorzieningenrechter tekent wel aan dat op het tweede citaat dat eiseres noemt, een passage volgt, te weten: "It emerged in further discussions that (-) In various states, there already existed an obligation on the part of the carrier to provide advance information to the infrastructure manager (Belgium, Netherlands, Switzerland)". Nu het in dit geval gaat om de "vertaling" van het RID via een Europese richtlijn in nationale wetgeving, komt verweerder een zekere ruimte toe om nadere uitleg te geven aan de inhoud van de normstelling in de

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 9

Nederlandse situatie. Dat ten slotte in de last wordt gesproken over "informatieverstrekking" slaat, zoals verweerder ter zitting heeft toegelicht, niet op de Inspectie binnen haar toezichtstaak, maar op de hulpdiensten en anderen aan wie de informatie moet worden verstrekt. Het gebruik van dat woord in de last duidt dus niet op een ten opzichte van het randnummer nieuwe verplichting.

Het voorgaande leidt tot de conclusie dat randnummer 1.4.3.6 op zichzelf eiseres alleen verplicht tot het hebben van toegang tot bepaalde informatie, maar dat de term "onbeperkt" in de weg staat aan een complexe, meerlagige, wat uitkomst betreft onzekere en van derden te zeer afhankelijke gegevensverzameling op het moment dat een hulpdienst of een andere rechthebbende daar om vraagt.

27. Waar eiseres heeft betoogd dat de verplichting niet van toepassing zou zijn op wagons die leeg en ongereinigd zijn dan wel dat de inspecteur bij zijn verzoek om informatie aan eiseres specifiek had moeten vragen naar lege en ongereinigde wagons, gaat dat niet op. Gelet op artikel 2, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wvgs heeft deze wet ook betrekking op vervoermiddelen met resten van gevaarlijke stoffen en heeft de inspecteur bij zijn verzoek om informatie geen onderscheid hoeven maken naar lege en ongereinigde wagons. Overigens moet worden aangenomen dat de inspecteur van de Inspectie bij zijn rondgang op een emplacement toch vooral zal afgaan op de oranje borden op wagons met het gevaarsindicatie- en stofindicatienummer en die UN-nummering is precies datgene waaraan de verplichting van randnummer 1.4.3.6 is gekoppeld.

28. Ook het standpunt van eiseres dat niet moet worden gekeken naar de duur tussen het moment dat de inspecteur informatie opvraagt en het leveren daarvan, maar naar de duur tussen het moment dat eiseres informatie opvraagt bij een vervoerder en het moment dat die die informatie levert, faalt. Dat betoog zou de essentie van de verplichting miskennen en afhankelijk zijn van het toevallige moment waarop eiseres de informatie opvraagt.

29. Het betoog van eiseres dat blijkens de opmerking bij het randnummer er een publiekrechtelijke regeling moet zijn voor de gegevensverstrekking, snijdt geen hout. De wijze van aanlevering van de gegevens is in deze zaak niet als zodanig aan de orde. Verweerder vereist in de last onder dwangsom bijvoorbeeld niet dat alle vervoerders alle gegevens al tevoren aan eiseres verstrekken, maar vereist alleen dat eiseres, indien daarop gecontroleerd door de Inspectie, er blijk van geeft snel en onbeperkt toegang te hebben tot de informatie. Of al of niet is voldaan aan de verplichting een regeling te maken als bedoeld in de noot bij het randnummer, doet niet af aan de gelding of de handhaafbaarheid van de norm in dat randnummer.

30. Eiseres heeft in de gedingstukken en ter zitting toegelicht hoe zij informatie verkrijgt over het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor. Daarbij geldt een onderscheid tussen emplacementen en het spoor. Vanaf 1 augustus 2011 geldt dat de rijwegen niet eerder worden vrijgegeven voor vertrek van gereedstaande goederentreinen dan nadat de op grond van het Besluit Spoorverkeer vereiste informatie van de vervoerder door de beheerder is ontvangen. Er bestaat een link tussen het Online registratiesysteem Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS) en het verkeersleidingsysteem. Deze beide systemen moeten met elkaar matchen. Sinds 1 augustus 2011 controleren de verkeersleiders dit ook vóór vertrek. Als de informatie niet voorhanden is, zal de trein niet vertrekken. Het voorgaande heeft tot gevolg dat op het spoor gesproken kan worden van een 'real time' informatiesysteem. Op emplacementen is dat systeem er niet. Daar wordt na een melding van een incident door de BackOffice een treinincidententekening vastgesteld. De gemeenschappelijke meldkamer

wordt, gelet op de opkomsttijden van de hulpdiensten, direct gealarmeerd. Er vindt vervolgens een automatische alarmering naar de vervoerders plaats en deze dienen binnen vijf minuten de informatie over eventueel aanwezige gevaarlijke stoffen per e-mail aan de BackOffice te verstrekken.

31. In het proces-verbaal van 4 augustus 2011 maakt de Inspectie melding van een controle op emplacement Venlo. Tijdens de inspectie zag de Inspecteur op drie sporen reservoirwagens staan, voorzien van een codering die inhoudt dat daarin gevaarlijke stoffen werden vervoerd. Om 08:55 uur heeft de inspecteur telefonisch contact opgenomen met de BackOffice met een verzoek om informatie. Hierop is om 09:25 uur gereageerd. Daarbij is informatie verschaft over twee treinen met gevaarlijke stoffen. De derde trein had het emplacement om 09:15 uur verlaten. Van deze trein konden geen gegevens worden verstrekt. De inspecteur heeft geconcludeerd dat de benodigde informatie niet binnen de door eiseres gehanteerde termijn van 15 minuten is verstrekt.

Het proces-verbaal van 9 augustus 2011 betreft een inspectie op emplacement Sloe. Hier zag de inspecteur op diverse sporen reservoirwagens met gevaarlijke stoffen. Om 10:07 uur is telefonisch contact opgenomen met de BackOffice van eiseres. Omstreeks 10:38 uur is de inspecteur teruggebeld en zijn de overzichten van de wagens met gevaarlijke stoffen per fax en per e-mail aan hem verzonden. De inspecteur heeft geconcludeerd dat de informatie niet binnen de gehanteerde termijn van 15 minuten was aangeleverd.

Het proces-verbaal van 29 augustus 2011 gaat wederom over een controle op emplacement Sloe. Op diverse sporen stonden reservoirwagens met gevaarlijke stoffen. De inspecteur heeft om 09:51 uur contact opgenomen met de BackOffice van eiseres. Daarna is op verschillende tijdstippen telefonisch contact geweest met de BackOffice. Om 11:02 uur zijn twee wagenlijsten van DB Schenker per fax aan de inspecteur toegezonden. Uit de inspectie van de aanwezige wagons bleek dat er 2 wagons overeenkwamen met de toegezonden lijst. Acht wagons op de toegezonden wagenlijst werden op het emplacement niet aangetroffen. Van andere wel aanwezige wagons werd geen informatie van eiseres aangetroffen. Het ging hier om lege ongereinigde wagons. De inspecteur heeft geconcludeerd dat de benodigde informatie niet binnen de gestelde termijn van 15 minuten is geleverd en dat deze tevens onvolledig was. De medewerker van de BackOffice deelde de inspecteur mee dat men afhankelijk was van drie vervoerders en dat het langer duurde, omdat men tijdens het verzoek te maken had met drie calamiteiten die eerst door de BackOffice moesten worden behandeld.

32. Daar waar eiseres zich op het standpunt heeft gesteld dat van overtredingen van de norm in de drie hiervoor genoemde gevallen geen sprake is, volgt de voorzieningenrechter haar niet. Een complexe, meerlagige, wat uitkomst betreft onzekere en van derden te zeer afhankelijke gegevensverzameling is zoals gezegd onder 26 een belemmering die zich niet verdraagt met de norm. In deze drie gevallen duidt de uitkomst erop dat het telefonisch of per e-mail opvragen van informatie bij de vervoerders geen onbepaalde toegang opleverde. Ook de handelwijze van eiseres dat alleen bij incidenten een alarmering naar de vervoerder gaat en deze binnen vijf minuten moet reageren op het verzoek om informatie dat daarmee kennelijk is gedaan, verdraagt zich niet met de eis dat eiseres te allen tijde toegang heeft tot de informatie over het vervoer van gevaarlijke stoffen. De voorzieningenrechter gaat hierop nader in onder 33 en 34. Evenmin kan worden volgehouden dat eiseres snel heeft beschikt over de gevraagde gegevens. Zij heeft niet binnen de door haar zelf gestelde 15-minutennorm, die vervoerder - zoals ter zitting nogmaals is bevestigd - uit courtoise voorlopig nog hanteert, de gegevens aan de Inspectie verstrekt.

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 11

33. Eiseres heeft in dit verband gesteld dat zij, als sprake is van een incident, wel aan de norm zal kunnen voldoen, omdat dan andere "spelregels" in werking treden. In dat geval zullen activiteiten op de locatie waar het incident zich afspeelt, namelijk worden bevroren. Dat wordt niet gedaan bij een verzoek om informatie van de inspectie met als gevolg dat de situatie op de locatie kan veranderen en de informatie die wordt verstrekt niet spoort met de door de inspecteur ter plaatse geconstateerde situatie. Verder heeft eiseres betoogd dat incidenten, zoals die zich hebben afgespeeld bij de laatste controle in Sloe, vóór gaan op een verzoek van de inspectie. Dit verklaart waarom de 15-minutennorm in Sloe op 29 augustus 2011 niet is gehaald.

34. De voorzieningenrechter stelt vast dat de inspectie tot drie keer toe een verzoek om informatie over gevaarlijke stoffen op emplacementen heeft gericht tot eiseres en dat eiseres tot drie keer toe niet in staat is geweest om de door haar zelf vastgestelde tijdslimiet van 15 minuten te halen; de informatie kwam drie keer te laat. Tevens was sprake van onvolledige informatie. Verweerder heeft eiseres er in het besluit tot oplegging van de last onder dwangsom terecht op gewezen dat het voorbehoud dat zij heeft gemaakt met het kunnen beschikken over informatie als het gaat om incidenten, zich niet verdraagt met de norm die voor haar op grond van randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG onderdeel b geldt. Eiseres heeft hiertoe een te beperkte opvatting gegeven van de verplichting die op haar rust.

Eiseres had aan de inspectie moeten laten zien dat zij in staat is om de norm na te leven. Gelet op het feit dat het eiseres tot drie keer toe niet is gelukt om hieraan te voldoen, maakt dat haar redenering onder welke verelsten zij wel aan de gestelde voorwaarden zou kunnen voldoen, te weinig gewicht in de schaal legt. Het is, met andere woorden, niet overtuigend.

35. Er is dus sprake van drie overtredingen voorafgaande aan de oplegging van de last onder dwangsom.

36. Eiseres heeft meer in het algemeen een beroep gedaan op enige algemene beginselen van behoorlijk bestuur. De in dit verband aangevoerde gronden vormen geen nieuwe twistpunten ten opzichte van haar inhoudelijke beroepsgronden. Wat eiseres hierover in algemene zin heeft aangevoerd, slaagt niet. Voor het overige wijst de voorzieningenrechter naar wat hiervoor al is overwogen.

37. Eiseres heeft aangevoerd dat de begunstigingstermijn van een week te kort is. Zij kan op die termijn niet voorkomen dat nogmaals een overtreding plaatsvindt indien wordt vastgehouden aan de omschrijving van overtreding zoals verweerder die voorstaat. Verweerder heeft zich hierover op het standpunt gesteld dat het hier niet gaat om het voortduren van een overtreding, maar om het voorkomen van herhaling daarvan. Eigenlijk zou dan een begunstigingstermijn van nul dagen ook volstaan, aldus verweerder. Hij beroept zich daarbij op de wetgeschiedenis bij artikel 5:32a van de Awb (memorie van toelichting bij de Vierde tranche Awb, Kamerstukken II, 2003/04 29 702, nr. 3, p. 163).

38. Het betoog van eiseres slaagt. Aangezien een last onder dwangsom een herstelsanctie en geen punitieve sanctie is, moet de begunstigingstermijn precies zo lang zijn dat juist geen dwangsom verbuurt onder omstandigheden die betrokkene niet kan voorkomen. Dat in de regel bij een last onder dwangsom die strekt tot het voorkomen van herhaling van een overtreding de begunstigingstermijn op nul kan worden gesteld, heeft er dus mee te maken dat het dan doorgaans ter vrije keuze van betrokkene is of hij de overtreding herhaalt. Onder die omstandigheid is een begunstigingstermijn van nul dagen aangewezen. In dit geval

Eiseres heeft aangevoerd dat de begunstigingstermijn

van nul dagen niet voorkomt dat nogmaals een

overtreding plaatsvindt

echter is op grond van wat eiseres heeft aangedragen duidelijk dat zij haar informatieproces anders zal moeten inrichten om te voldoen aan de norm van het al meer genoemde randnummer in de lezing zoals verweerder die heeft gegeven en zoals de voorzieningenrechter hiervoor heeft geoordeeld. Dat anders inrichten van haar informatieproces zal moeten gebeuren door hetzij optimalisering, inhoudelijke verbetering en borging van haar huidige wijze van toegang hebben, zodat deze kan gelden als "te allen tijde", "snel en onbeperkt", hetzij alsnog installering van een systeem waarbij vooraf alle informatie naar eiseres wordt gezonden, zodat zij ook te allen tijde, snel en onbeperkt toegang heeft. Daarbij geldt voor beide varianten dat deze in de eerste plaats door verweerder genoegzaam zullen moeten worden bevonden in termen van resultaat. De toezegging van eiseres dat zij binnen 15 minuten de benodigde informatie boven tafel kan krijgen, gold alleen binnen de in de brief van 14 juli 2011 genoemde restricties. Nu verweerder die lezing van eiseres in de last onder dwangsom te beperkt heeft geacht, waarmee de voorzieningenrechter hiervoor heeft ingestemd, trad een nieuwe situatie in waarin eiseres niet met ingang van een termijn van een week kon worden gehouden aan die duur van 15 minuten.

39. De voorzieningenrechter ziet aanleiding om een bestuurlijke lus toe te passen.

40. Zoals volgt uit wat is overwogen onder overweging 38 is het bestreden besluit in strijd met artikel 5:32a van de Awb in die zin dat de begunstigingstermijn te kort is. Op grond van artikel 8:51a, eerste lid, van de Awb, gelezen in samenhang met artikel 8:86 van die wet, kan de voorzieningenrechter het bestuursorgaan in de gelegenheid stellen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen. Op grond van artikel 8:80a van de Awb, eveneens gelezen in samenhang met artikel 8:86 van die wet, doet de voorzieningenrechter dan een tussenuitspraak. De voorzieningenrechter ziet aanleiding om verweerder in de gelegenheid te stellen het gebrek te herstellen. Dat herstellen kan slechts met een nieuwe beslissing op bezwaar, na of tegelijkertijd met intrekking van het relevante deel van het nu bestreden besluit. Om het gebrek te herstellen, moet verweerder eiseres in de gelegenheid stellen nadere informatie in te dienen over de duur waarop zij kan voldoen aan de plicht van het randnummer. Eiseres is daarbij, indien zij invloed wenst te behouden op de uitkomst van de nadere besluitvorming, gehouden zich coöperatief op te stellen en zij zal zich dan ook moeten houden aan de lezing van het randnummer zoals die hierboven is geoordeeld. Als zij dat niet doet, mag verweerder zo goed mogelijk met de hem dan ter beschikking staande informatie de begunstigingstermijn bepalen. De voorzieningenrechter bepaalt de termijn waarbinnen verweerder het gebrek kan herstellen op vier weken na verzending van deze tussenuitspraak.

41. Als verweerder geen gebruik maakt van de gelegenheid het gebrek te herstellen, moet hij dat op grond van artikel 8:51b, eerste lid, van de Awb en om nodeloze vertraging te voorkomen zo spoedig mogelijk mededelen aan de voorzieningenrechter. Als verweerder wel gebruik maakt van die gelegenheid, zal de voorzieningenrechter eiseres in de gelegenheid stellen binnen vier weken te reageren op de herstellepoging van verweerder. In beide gevallen en in de situatie dat verweerder de herstelletermijn ongebruikt laat verstrijken, zal de voorzieningenrechter in beginsel zonder tweede zitting uitspraak doen op het beroep.

42. Gelet op de toepasselijkheid van artikel 8:88 van de Awb op deze tussenuitspraak, zoals bepaald in artikel 8:80a, tweede lid, van de Awb, is de voorzieningenrechter in de eindspraak gehouden aan zijn als definitief geformuleerde oordelen in deze tussenuitspraak, behoudens bijzondere omstandigheden. Dergelijke bijzondere

omstandigheden, mag verweerder zo goed mogelijk met de hem dan ter beschikking staande informatie de begunstigingstermijn bepalen.

De voorzieningenrechter doet uitspraak op het beroep en op de last onder dwangsom. De voorzieningenrechter doet uitspraak op het beroep en op de last onder dwangsom. De voorzieningenrechter doet uitspraak op het beroep en op de last onder dwangsom.

zaaknummers: SBR 12/267 T; SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 13

omstandigheden zouden dan in beginsel moeten zijn gelegen in nieuw gebleken feiten of gewijzigde omstandigheden, voor zover relevant voor de beoordeling van dit geschil. Het heeft dus voor partijen geen zin in reactie op deze tussenuitspraak te formuleren dat en waarom zij het mogelijk niet eens zijn met deze tussenuitspraak. Slechts bijzondere omstandigheden als hierboven bedoeld kunnen voor die als definitief geformuleerde oordelen nog een rol spelen bij de einduitspraak. Wat de overige, hier onbesproken beroepsgronden betreft, staat het partijen vanzelfsprekend vrij zich hierover uit te laten in de herstel poging van verweerder (dat geldt in zoverre dan als verweerschrift) of in de reactie daarop van eiseres.

43. De voorzieningenrechter houdt iedere verdere beslissing aan tot de einduitspraak op het beroep, tevens de uitspraak op het verzoek om voorlopige voorziening. Aangezien het oordeel over de rechtmatigheid van de invorderingsbeslissing afhankelijk is of kan zijn van de nadere besluitvorming, bespreekt de voorzieningenrechter dat onderwerp ook pas in de einduitspraak. Het aanhouden van iedere verdere beslissing betekent ook dat de voorzieningenrechter over de proceskosten en het griffierecht nu nog geen beslissing neemt.

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 14

Beslissing

De voorzieningenrechter:

- stelt verweerder in de gelegenheid om binnen vier weken na verzending van deze tussenuitspraak het gebrek te herstellen met inachtneming van de overwegingen en aanwijzingen in deze tussenuitspraak;
- houdt iedere verdere beslissing aan.

Deze uitspraak is gedaan door mr. D.A. Verburg, voorzieningenrechter, in aanwezigheid van mr. M.E.C. Bakker, griffier. De beslissing is in het openbaar uitgesproken op 25 april 2012.



griffier



voorzieningenrechter

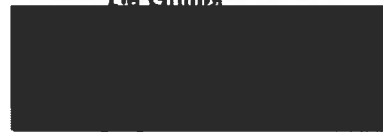
Afschrift verzonden aan partijen op: 25 APR 2012

Rechtsmiddel

Tegen deze tussenuitspraak staat nog geen hoger beroep open. Tegen deze tussenuitspraak kan hoger beroep worden ingesteld tegelijkertijd met hoger beroep tegen de (eventuele) eindspraak in deze zaak.



Voor copie conform
De Griffier



Rechtsmiddel

Tegen deze tussenuitspraak staat nog geen hoger beroep open. Tegen deze tussenuitspraak kan hoger beroep worden ingesteld tegelijkertijd met hoger beroep tegen de (eventuele) eindspraak in deze zaak.

BIJLAGE 44

A35

FAX

AAN Voorzieningenrechter
Rechtbank Utrecht
mr. [REDACTED]
Sector bestuursrecht, Cluster C

VAN [REDACTED]
TELEFOON + 31 [REDACTED]
FAX + 31 88 253 5934
E-MAIL [REDACTED]@akd.nl

FAX 030 223 34 98

BEZOEKAADRES Bijster 1
4617 HX Breda
POSTADRES Postbus 4714
4803 ES Breda

DATUM 3 mei 2012

INTERNET www.akd.nl

ONDERWERP ProRail – last onder dwangsom Wvgs
UW KENMERK SBR 12/267 T, SBR 12/268 T, SBR 12/881 T en SBR 12/882 T
ONS KENMERK 242742.19848 esb
KOPIE AAN
BLADZIJDEN 2 (inclusief dit blad)

DIT FAXBERICHT IS UITSLUITEND BESTEMD VOOR DE GEDRESSEERDE(N) EN KAN VERTROUWELIJKE INFORMATIE BEVATTEN. INDIEN DIT FAXBERICHT PER VERGISSING BIJ U IS TOEGEKOMEN, WILT U ONS DAN DIRECT Bellen.

Geachte Voorzieningenrechter,

Bij tussenuitspraak van 25 april 2012 heeft u in bovengenoemde zaken verweerder met toepassing van artikel 8:51a lid 1 Awb in de gelegenheid gesteld om het door u geconstateerde gebrek te herstellen. Iedere verdere beslissing heeft u aangehouden waaronder de beslissing op het verzoek om voorlopige voorziening.

Prorail B.V. wenst uitdrukkelijk niet voorbij te gaan aan uw overwegingen omtrent de wijze en het moment waarop kan worden gereageerd op de inhoud van de tussenuitspraak. Gezien de betrokken belangen ziet zij zich echter gedwongen het volgende onder uw aandacht te brengen.

ProRail begrijpt uw beslissing, voor zover hier relevant, aldus dat op het verzoek om voorlopige voorziening pas zal worden beslist in de einduitspraak en dat geen gebruik is gemaakt van de bevoegdheid tot het ambtshalve treffen van een voorlopige voorziening ex artikel 8:80b lid 3 Awb. Naar het oordeel van ProRail verhoudt zich dit niet met de gehoudeheid ingevolge artikel 8:84 lid 1 Awb tot het zo spoedig mogelijk doen van een uitspraak op het verzoek om voorlopige voorziening.

AKD is een handelsnaam van AKD Prinsen Van Wijmen N.V., statutair gevestigd te Rotterdam (ingeschreven in het handelsregister onder nummer 24366820). Alle diensten en (andere) werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst van opdracht met AKD Prinsen Van Wijmen N.V. Op de overeenkomst zijn, onder uitsluiting van enige andere algemene voorwaarden, de algemene voorwaarden van toepassing die zijn gedeponeerd ter drijf van de rechtbank te Rotterdam onder nummer 44/2009 en waarna onder meer een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen. Iedere aansprakelijkheid is beperkt tot het bedrag dat in het desbetreffende geval onder de beroepsaansprakelijkheidsverzekering wordt uitbetaald met inbegrip van het bedrag van het eigen risico. Op verzoek worden de algemene voorwaarden kosteloos toegezonden. Zij kunnen ook worden geraadpleegd op www.akd.nl.

AKD:34407636v2



DATUM 3 mei 2012
ONS KENMERK 242742.19848 esb
PAGINA 2 van 2

Dit geldt des te meer nu de eindspraak, naar ProRail aanneemt, nog enige tijd op zich zal laten wachten en in de tussenspraak is overwogen dat -kort gezegd- er sprake is van een spoedeisend belang én een besluit waar een gebrek aan kleeft. Namens ProRail verzoek ik u dan ook dringend om alsnog op zo kort mogelijke termijn haar verzoek om voorlopige voorziening toe te wijzen dan wel ambtshalve een voorlopige voorziening te treffen.

Mocht het voorgaande berusten op een verkeerde interpretatie van de tussenspraak, in de zin dat hierin tevens moeten worden gelezen een schorsing van de bestreden besluiten tot in ieder geval de datum van de eindspraak, dan verneemt ProRail dat uiteraard ook graag.

Een kopie van deze fax wordt toegezonden aan verweerder.

Hoogachtend,


advocaat

AKD.#4407636v2

BIJLAGE 45



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail B.V.

Postbus 2038

3500 GA UTRECHT

ILT

Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

T 070-
M +31-
F 070-4564190

ilLenT.nl

Datum 11 mei 2012
Betreft Begunstigingstermijn inzake opgelegde last onder dwangsom

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

Uw kenmerk
EDMS 2937420

Bijlage(n)

Geachte

Op 21 oktober 2011 ontving ik uw namens ProRail B.V. (hierna: ProRail) ingediende en op 20 oktober 2011 gedateerde bezwaarschrift, welk bezwaar gericht is tegen de beschikking van 8 september 2011 betreffende het opleggen van een last onder dwangsom (kenmerk: IenM/IVW-2011/10046).

Bij beslissing op bezwaar van 17 februari 2012 is het bezwaar door mij ongegrond verklaard en tegen deze beslissing op bezwaar is door ProRail beroep ingesteld bij de rechtbank Utrecht en tevens is aan de rechtbank Utrecht verzocht om een voorlopige voorziening tijdens beroep te treffen.

De voorzieningenrechter is op 25 april 2012 tot een tussenuitspraak gekomen (zaaknummers SBR 12/267 T, SBR 12/268 T, SBR 12/881 T en SBR 12/882 T), die er kort gezegd op neer komt dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de Inspectie) in de gelegenheid wordt gesteld om een gebrek in het bestreden besluit betreffende de begunstigingstermijn te herstellen:

40. Zoals volgt uit wat is overwogen onder overweging 38 is het bestreden besluit in strijd met artikel 5:32a van de Awb in die zin dat de begunstigingstermijn te kort is. Op grond van artikel 8:51a, eerste lid, van de Awb, gelezen in samenhang met artikel 8:86 van die wet, kan de voorzieningenrechter het bestuursorgaan in de gelegenheid stellen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen. Op grond van artikel 8:80a van de Awb, eveneens in samenhang gelezen met artikel 8:86 van die wet, doet de voorzieningenrechter dan een tussenuitspraak. De voorzieningenrechter ziet aanleiding om verweerder in de gelegenheid te stellen het gebrek te herstellen. Dat herstellen kan slechts met een nieuwe beslissing op bezwaar, na of tegelijkertijd met intrekking van het relevante deel van het nu bestreden besluit. Om het gebrek te herstellen, moet verweerder eiseres in de gelegenheid stellen nadere informatie in te dienen over de duur waarop zij kan voldoen aan de plicht van het randnummer. Eiseres is daarbij, indien zij invloed wenst te behouden op de uitkomst van de nadere besluitvorming, gehouden zich coöperatief op te stellen en zij zal zich



dan ook moeten houden aan de lezing van het randnummer zoals die hierboven is geaccordeerd. Als zij dat niet doet, mag verweerder zo goed mogelijk met de hem dan ter beschikking staande informatie de begunstigingstermijn bepalen. De voorzieningenrechter bepaalt de termijn waarbinnen verweerder het gebrek kan herstellen op vier weken na verzending van deze tussenuitspraak.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
11 mei 2012

Ons kenmerk
B 3 11 2023.001

Inmiddels is er over de tussenuitspraak tussen ProRail en de Inspectie telefonisch contact geweest, waarbij ProRail heeft aangegeven er behoefte aan te hebben een en ander nog eens mondeling te willen bespreken. Daartoe heeft de Inspectie met ProRail een afspraak gemaakt op dinsdag 8 mei 2012, maar deze afspraak is door ProRail afgezegd. ProRail heeft aangegeven zelf het initiatief te nemen tot het maken van een nieuwe afspraak, maar tot op heden is door ProRail hierover nog geen contact opgenomen met de Inspectie.

Gelet op de beperkte termijn die door de voorzieningenrechter aan de Inspectie is verleend voor het herstellen van het gebrek aan de bestreden beslissing op bezwaar verzoek ik u mij zo spoedig mogelijk de hierboven in rechtsoverweging 40 genoemde informatie te doen toekomen, zodat door mij tot het nemen van een nieuwe beslissing op bezwaar kan worden overgegaan.

Door de voorzieningenrechter is in rechtsoverweging 41 van de tussenuitspraak aangegeven dat als ik van de gelegenheid gebruik maak het gebrek te herstellen de voorzieningenrechter u in de gelegenheid stelt binnen vier weken te reageren op mijn herstel poging.

Indien de door mij aan u gevraagde informatie niet binnen vier weken wordt ontvangen, zal ik op grond van de mij ter beschikking staande informatie een nieuwe begunstigingstermijn vaststellen.

Een afschrift van deze brief zal tevens aan de voorzieningenrechter van de rechtbank Utrecht worden verzonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL EN WEGVERVOER



BIJLAGE 46

BIJLAGE 47

ProRail

Vertrouwelijk

ILT
 Rail en Wegvervoer
 Handhaving Wegvervoer IV
 [REDACTED]
 Postbus 1511
 3500 BM Utrecht

Datum	4 juni 2012	Behandeld door	[REDACTED]
Uw brief van	11 mei 2012		
Ons kenmerk	EDMS 2037420		
Pagina(r)			
Onderwerp	Begunstigingstermijn inzake opgelegde last onder dwangsom		

Geachte [REDACTED]

Operatie Vakverzekering

Bezoekadres
 Admiraal Heerhofsplein 1
 3527 KV Utrecht

Postadres
 Postbus 2038
 3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

In uw brief van 11 mei 2012 verzoekt u ProRail informatie in te dienen over de duur waarop zij kan voldoen aan de plicht van randnummer 1.4.3.6 van het RID. Een en ander als bedoeld in rechtsoverweging 40 van de tussenuitspraak van de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Utrecht van 25 april 2012. Daarbij draagt de Voorzieningenrechter ProRail op zich cooperatief op te stellen, waarbij de lezing van de Voorzieningenrechter van randnummer 1.4.3.6 RID dient te worden gevolgd, op straffe van een naar inzicht van de Minister van Infrastructuur en Milieu te bepalen begunstigingstermijn.

In dit kader heeft op 21 mei jongstleden overleg plaatsgehad tussen medewerkers van de Inspectie Leefomgeving en Transport (IenT) en ProRail.

Aangezien rechtsmiddelen tegen de einduitspraak van de Rechtbank Utrecht open staan en ProRail de lezing van IenT en de Voorzieningenrechter niet deelt, zoals zij in bezwaar en ter zitting betoogd heeft, kan ProRail zich niet verenigen met de tussenuitspraak en een eventueel gelijddende einduitspraak. Dat neemt niet weg dat los van deze uitspraak en in het kader van informatievoorziening ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen, rangeren en stilstand daaronder begrepen, ProRail, Koninklijke Vervoer Nederland, Veiligheidsregio's en Spoorwegondernemingen de informatievoorziening ten behoeve van Overheidshulpdiensten (OHD) wensen te optimaliseren, waarbij de veiligheid van het spoorverkeer voorop staat. Concreet worden daartoe door deze partijen onderling afspraken gemaakt.

Deze afspraken worden getiteld en gewenst door de betrokken partijen. De invulling vindt plaats middels het project 'Informatie Gevaarlijke Stoffen op emplacementen' (IGS). IGS is een initiatief vanuit infrabeheerder, KNV Spoorgoederenvervoer en Veiligheidsregio's dat thans wording krijgt. Uitgangspunt van IGS zijn de vigerende wettelijke kaders en daarmee samenhangende / daaruit voortvloeiende de verantwoordelijkheden van de verschillende partijen voor gegevensverstrekking inzake vervoer van gevaarlijke stoffen. Dat betekent onder andere dat de Spoorwegonderneming jegens de Infrastructuurbeheerder verantwoordelijk is en blijft voor de juistheid en compleetheid van de door de Spoorwegonderneming aan ProRail geleverde gegevens. Door de in het kader van IGS

ProRail b.v, KvK 30124349, RBS 451852014

ProRail

gemaakte afspraken neemt de juistheid en compleetheid van geleverde informatie toe ten opzichte van de huidige situatie. Een en ander daargelaten de lezing van ILenT van referentie 1.4.3.6.

Conform planning van IGS betekent een en ander concreet dat vanaf medio 2014 de betrokken partijen weten welke wagens met welke gevaarlijke stoffen zich op een emplacement bevinden. Vanaf medio 2015 voorziet het systeem, volgens planning, tevens in een locatiebepaling van dergelijke wagens. De lengte van deze termijn wordt in belangrijke mate bepaald door de complexiteit van het vraagstuk, het aantal betrokken partijen, bijbehorend pricings-vraagstuk, introductie van werkwijzen gericht op juistheid en volledigheid en het doordenken en implementeren van de bijbehorende geautomatiseerde oplossing.



Admiraal Helfrichlaan 1
3527 KV Utrecht
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

088 -

@prorail.nl

Vertrouwelijk

2/2

BIJLAGE 48



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail B.V.

Postbus 2038

3500 GA UTRECHT

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

T [REDACTED]
M 131/016- [REDACTED]
F 070-456419C
[REDACTED]@il.enT.nl

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

Uw kenmerk
EDMS 2937420

Bijlage(n)

Datum 15 juni 2012
Betreft Nieuwe beslissing op bezwaar naar aanleiding van de
tussenuitspraak van de voorzieningenrechter d.d. 25 april
2012

Geachte [REDACTED]

Op 21 oktober 2011 ontvang ik uw namens ProRail B.V. (hierna: ProRail) ingediende en op 20 oktober 2011 gedateerde bezwaarschrift, welk bezwaar gericht is tegen de beschikking van 8 september 2011 betreffende het opleggen van een last onder dwangsom (kenmerk: IenM/IVW-2011/10046).

Bij brief van 26 oktober 2011 is de ontvangst van uw bezwaarschrift bevestigd en bij brief van 9 december 2011 bent u uitgenodigd voor een op 12 januari 2012 geplande hoorzitting als bedoeld in artikel 7:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).

Nadat u bij brief van 20 december 2011 heeft verzocht deze op 12 januari 2012 geplande hoorzitting te verplaatsen, is de hoorzitting opnieuw gepland op 16 februari 2012. Het verslag van deze hoorzitting (inclusief de door u tijdens deze hoorzitting overgelegde pleitnota) is u reeds eerder toegezonden.

Bij brief van 20 januari 2012 heeft u namens ProRail eveneens bezwaar gemaakt tegen de invorderingsbeschikking dwangsom van 19 december 2011 (kenmerk: IenM/IVW-2011/14573).

Bij brief van 6 februari 2012 is de ontvangst van uw bezwaarschrift bevestigd en ook met betrekking tot dit bezwaarschrift heeft op de genoemde 16 februari 2012 een hoorzitting als bedoeld in artikel 7:2 van de Awb plaatsgevonden.

Op 17 februari 2012 zijn de bezwaren tegen zowel de beschikking van 8 september 2011 als tegen de invorderingsbeschikking van 19 december 2011 ongegrond verklaard.

Tegen de beide beslissingen op bezwaar van 17 februari 2012 is door ProRail beroep ingesteld bij de rechtbank Utrecht en tevens is aan de rechtbank Utrecht verzocht om een voorlopige voorziening tijdens beroep te treffen.

De voorzieningenrechter is op 25 april 2012 tot een tussenuitspraak gekomen (zaaknummers SBR 12/267 T, SBR 12/268 T, SBR 12/881 T en SBR 12/882 T), die er kort gezegd op neer komt dat de Inspectie Leefomgeving en Transport



(voorheen: de Inspectie Verkeer en Waterstaat, hierna: de Inspectie) in de gelegenheid wordt gesteld om een gebrek betreffende de begunstigingstermijn te herstellen in het bestreden besluit inzake de opgelegde last onder dwangsom. De voorzieningenrechter heeft in rechtsoverweging 40 het volgende aangegeven:

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
15 juni 2012
Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

40. Zoals volgt uit wat is overwogen onder overweging 38 is het bestreden besluit in strijd met artikel 5:32a van de Awb in die zin dat de begunstigingstermijn te kort is. Op grond van artikel 8:51a, eerste lid, van de Awb, gelezen in samenhang met artikel 8:86 van die wet, kan de voorzieningenrechter het bestuursorgaan in de gelegenheid stellen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen. Op grond van artikel 8:80a van de Awb, eveneens in samenhang gelezen met artikel 8:86 van die wet, doet de voorzieningenrechter dan een tussenuitspraak. De voorzieningenrechter ziet aanleiding om verweerder in de gelegenheid te stellen het gebrek te herstellen. Dat herstellen kan slechts met een nieuwe beslissing op bezwaar, na of tegelijkertijd met intrekking van het relevante deel van het nu bestreden besluit. Om het gebrek te herstellen, moet verweerder eiseres in de gelegenheid stellen nadere informatie in te dienen over de duur waarop zij kan voldoen aan de plicht van het randnummer. Eiseres is daarbij, indien zij invloed wenst te behouden op de uitkomst van de nadere besluitvorming, gehouden zich coöperatief op te stellen en zij zal zich hierboven is geaccordeerd. Als zij dat niet doet, mag verweerder zo goed mogelijk met de hem dan ter beschikking staande informatie de begunstigingstermijn bepalen. De voorzieningenrechter bepaalt de termijn waarbinnen verweerder het gebrek kan herstellen op vier weken na verzending van deze tussenuitspraak.

Op grond van het bovenstaande doe ik u daarom een nieuwe beslissing op bezwaar toekomen waarin het door de voorzieningenrechter geconstateerde gebrek met betrekking tot de begunstigingstermijn door mij hersteld is.

Inhoud bezwaarschrift

Ter voorkoming van onnodige herhaling wordt hierbij voor de inhoud van het bezwaarschrift verwezen naar uw brieven van 20 oktober 2011 en 20 januari 2012. De inhoud daarvan wordt hier als herhaald en ingelast beschouwd.

Van toepassing zijnde wet- en regelgeving

In artikel 4 respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wvgs voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor.

In artikel 3 van de Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in de VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij de VSG behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.



Randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG luidt:

De infrastructuurbeheerder

In het kader van sectie 1.4.1 heeft de infrastructuurbeheerder in het bijzonder de volgende plichten. De infrastructuurbeheerder

a) moet ervoor zorgdragen dat voor rangeerterreinen interne rampenplannen overeenkomstig hoofdstuk 1.11 worden opgesteld;

b) moet ervoor zorgdragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot de volgende informatie:

- samenstelling van de trein,
- UN-nummers van de vervoerde gevaarlijke stoffen,
- plaats van deze wagens in de trein,
- massa van de lading.

Deze gegevens mogen alleen bekend gemaakt worden aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen.

Opmerking: *De wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.*

Artikel 46 van de Wvgs luidt:

Onze Minister is bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

Artikel 5:32, lid 1, Awb luidt:

Een bestuursorgaan dat bevoegd is een last onder bestuursdwang op te leggen, kan in plaats daarvan aan de overtreder een last onder dwangsom opleggen.

Ontvankelijkheid

Alvorens inhoudelijk in te gaan op uw bezwaarschrift dient vastgesteld te worden of het bezwaarschrift ontvankelijk is.

Op grond van artikel 8:1 in samenhang met artikel 7:1 en artikel 6:4 van de Awb dient het indienen van een bezwaarschrift tegen een besluit van een bestuursorgaan te geschieden door een belanghebbende. Artikel 1:2, eerste lid, van de Awb luidt: 'Onder belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.' Als geadresseerde van de beschikking van 8 september 2011 is ProRail u aan te merken als primair belanghebbende en zijn de belangen van ProRail rechtstreeks bij het besluit betrokken. Daarnaast voldoet het bezwaarschrift aan de in artikel 6:5 van de Awb gestelde vereisten met betrekking tot de inhoud.

Door mij is vastgesteld dat het door u ingediende bezwaarschrift door mij niet binnen de daarvoor wettelijk vastgestelde termijn van zes weken na uitreiking of verzending van het aangevochten besluit is ontvangen. De termijn voor het indienen van het bezwaarschrift ving namelijk aan op 9 september 2011 (= de dag na de dag waarop het besluit aan u bekend is gemaakt) en eindigde op 20 oktober 2011 om 24:00 uur. Aangezien het bezwaarschrift door mij op 21 oktober 2011 is ontvangen, is het door mij niet voor het einde van de genoemde termijn ontvangen.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
15 juni 2012

Sis nummer
B-3-11-2023.001



Bij verzending per post is een bezwaarschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn per post is bezorgd. Het is aan de indiener van het bezwaarschrift om het tijdstip van ontvangst aannemelijk te maken. Indien de indiener heeft gekozen voor bezorging per post dan is de datum van de poststempel voldoende bewijs voor de beantwoording van de vraag of het bezwaarschrift tijdig is ontvangen. Op de door u voor het verzenden van het bezwaarschrift gebruikte enveloppe is echter geen poststempel aangetroffen, aangezien het een zogenaamde port betaald-enveloppe betreft. Derhalve is er geen bewijs ten aanzien van het tijdstip van terpostbezorging (zie ook LJN: AB0013, Raad van State, 2000001893/P01).

Gelet echter op het feit dat uw bezwaarschrift door mij op 21 oktober 2011 is ontvangen, acht ik het aannemelijk dat het bezwaarschrift door u op 20 oktober ter post is bezorgd en derhalve tijdig is ingediend. Aldus stel ik vast dat uw bezwaarschrift ontvankelijk is.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
15 juni 2012
Oms kenmerk
8-3-11-2023.001

Feiten en omstandigheden

Op 4, 9 en 29 augustus 2011 zijn door de Inspectie in het kader van de thema-actie "Weten wat er staat" inspecties uitgevoerd op emplacement Sloe en Venlo. De tijdens deze inspecties door de Inspectie gedane constatering hebben de Inspectie aanleiding gegeven ProRail middels een beschikking van 8 september 2011 een last onder dwangsom op te leggen.

Tegen de beschikking van 8 september 2011 is door ProRail vervolgens een bezwaarschrift ingediend.

Overwegingen met betrekking tot uw bezwaarschrift

Hieronder wordt ingegaan op de door u naar voren gebrachte bezwaren tegen de beschikking van 8 september 2011. Daarbij wordt de volgorde aangehouden zoals gevolgd in het bezwaarschrift van 20 oktober 2011.

1.

U stelt in het bezwaarschrift op pagina 2 onderaan aangevoerd dat de Inspectie een essentieel onderdeel uit randnummer 1.4.3.6 niet heeft opgenomen in haar last, wat ontbreekt is dat de wijze van aanleveren van de gegevens volgens de aan dit randnummer toegevoegde opmerking moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. U stelt dat dit een opdracht aan de wetgever of Minister is om dit in publiekrechtelijke regelingen vast te leggen. Zolang dit niet het geval is, kunnen vervoerders en beheerders hieraan niet gehouden worden.

In randnummer 1.4.3.6 wordt de zorgplicht aan de beheerder opgelegd waar het in deze zaak om draait:

De beheerder moet ervoor zorg dragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot (kort weergegeven) de informatie over gevaarlijke stoffen in de trein.

Uw stelling dat het RID een opdracht aan de wetgever bevat om de wijze van aanleveren van de gegevens van de vervoerder vast te leggen wordt in het bezwaarschrift niet onderbouwd. Tijdens de hoorzitting van 16 februari 2012 is door ProRail desgevraagd aangegeven dat u uw stelling baseert op het feit dat het RID een verdrag is en een opdracht aan de Lidstaten inhoud. Derhalve ziet u de opmerking bij randnummer 1.4.3.6 ook als een opdracht aan de Lidstaten en dus de wetgever.



Uw stelling dat er sprake dient te zijn van publiekrechtelijke regelingen wordt door mij niet onderschreven.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Ten eerste heeft ProRail zelf voldoende middelen in handen om afspraken hierover met vervoerders vast te leggen. Immers, onder de in het RID aangehaalde regelingen voor het gebruik van de infrastructuur valt ook de toegangsovereenkomst. In deze toegangsovereenkomst ex. artikel 59 van de Spoorwegwet kunnen en worden afspraken gemaakt over het gebruik van capaciteit van de hoofdspoorweg. Daaronder vallen ook afspraken over de wijze van aanleveren van de bedoelde gegevens. Tijdens de hoorzitting van 16 februari 2012 (zie de tijdens de hoorzitting door ProRail overgelegde pleitnota) is door ProRail toegelicht op welke wijze er afspraken zijn gemaakt met de spoorwegondernemingen inzake het aanleveren van gegevens over wagens die gevaarlijke stoffen vervoeren of vervoerd hebben.

Datum
15 juni 2012
Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

Ten tweede valt niet in te zien waarom deze afspraken tussen vervoerders en spoorwegonderneming in publiekrechtelijke regelingen vastgelegd moeten worden. Uit de tekst van het RID kan dit in ieder geval niet afgeleid worden. Blijkens artikel 2 van het VSG bevat bijlage 1 voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID. Bijlage 1 heeft hier derhalve niet meer de status van verdrag, maar is onderdeel van nationale regelgeving. Gesteld kan dan ook worden dat de opmerking bij randnummer 1.4.3.6 in deze niet als opdracht aan de lidstaat moet worden gelezen.

Ten derde past het in het algemeen bekende rijksbeleid tot deregulering om het maken van dergelijke afspraken over te laten aan de betreffende partijen. Ook indien niet in publiekrechtelijke regelgeving is bepaald wat de wijze van aanleveren van de gegevens moet zijn, kan de beheerder voldoen aan de verplichtingen uit het randnummer. Immers, in randnummer 1.4.3.6 wordt de beheerder opgedragen er zorg voor te dragen te allen tijde over de betreffende gegevens te beschikken. Uit de redactie van deze bepaling leidt de Inspectie de verplichting voor de beheerder af dat deze een actieve rol kiest om ervoor te zorgen dat hij over de juiste gegevens beschikt, naast dat natuurlijk ook aan de vervoerders vergelijkbare verplichtingen zijn opgelegd.

2.

In dezelfde alinea in het bezwaarschrift stelt u dat, aangaande wagens die niet zijn opgenomen in een trein, geen voorschriften in het RID zijn opgenomen. Dit leidt u af uit de definitie die krachtens de Spoorwegwet aan een trein wordt gegeven. Zo wordt door u een begrip uit de Spoorwegwet verbonden aan het RID. Blijkbaar ziet ProRail de Spoorwegwet c.a. als de in randnummer 1.4.3.6 bedoelde regelingen voor het gebruik van de infrastructuur.

Ik volg die redenering van ProRail niet. De Wvgs gaat over het vervoer van gevaarlijke stoffen. In randnummer 1.2.1 uit het RID wordt vervoer gedefinieerd als:

"de verplaatsing van gevaarlijke goederen, met inbegrip van voor het vervoer noodzakelijk oponthoud en met inbegrip van voor het verkeer noodzakelijk verblijf van voor het verkeer noodzakelijk verblijf van gevaarlijke goederen in de wagens, tanks en containers voor, tijdens en na de verplaatsing."



Zowel uit deze definitie als uit de definitie van artikel 2 van de Wvgs (dit artikel betreft de reikwijdte van de Wvgs) wordt duidelijk dat het begrip vervoer ruim wordt opgevat. Niet alleen op het moment dat een wagen is opgenomen in een trein, zoals is bedoeld in de Spoorwegwet c.a., gelden de bepalingen uit de Wvgs c.a., maar ook op het moment van overstaan van de wagens op een station, zoals het geval was bij de in de beschikking van 8 september vastgelegde overtredingen.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
15 juni 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

3.

Tenslotte stelt u in de laatste alinea op pagina 2 van het bezwaarschrift dat de tijd, die een spoorwegonderneming heeft om de gegevens aan de beheerder te leveren, niet is bepaald. Onduidelijk is welke conclusie ProRail hier uit trekt. Hoe dan ook, naar mijn mening is het niet nodig om die tijdseenheid vast te leggen nu in randnummer 1.4.3.6 is bepaald dat de beheerder te allen tijde tijdens het vervoer toegang moet hebben tot de informatie over de gevaarlijke stoffen. Ongeacht of de wagens dus overstaan op een spoorwegemplacement, zijn opgenomen in een trein of worden opgehouden voor overslag. Op ieder moment, dat een wagen met gevaarlijke stoffen zich op de bij ProRail in beheer zijnde spoorweg bevindt, moet ProRail ervoor zorg dragen dat zij toegang heeft tot de in randnummer 1.4.3.6 van het RID bepaalde informatie.

4.

Met hetgeen hierboven onder 3. door mij uiteen is gezet, meen ik ook de stelling op pagina 3 tweede alinea van het bezwaarschrift te hebben weerlegd. Daarin stelt u dat de wettelijke grondslag voor de Inspectie om toe te zien op de tijdigheid van aanleveren van informatie ontbreekt. Die stelling is onjuist, omdat in randnummer 1.4.3.6 is bepaald dat de informatie te allen tijde tijdens het vervoer beschikbaar moet zijn, zoals hierboven aangehaald. Het gaat in dit geval om het toezicht op een zorgplicht die door ProRail nader ingevuld moet worden binnen de kaders die de wetgever stelt en in voldoende mate gesteld zijn in dit geval.

Tijdens de hoorzitting van 16 februari 2012 is door ProRail (zie de door ProRail tijdens de hoorzitting overgelegde) pleitnota aangegeven dat er bij ProRail twijfels zijn gerezen over de bevoegdheid van de Inspectie omdat de Wvgs niet ziet op vervoer dat uitsluitend plaatsvindt binnen inrichtingen. Zonder twijfel kan worden vastgesteld dat de Inspectie wel degelijk de bevoegdheid had om een last onder dwangsom op te leggen. Er is een overtreding van randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG geconstateerd. De bijlage maakt dus onderdeel uit van het VSG en op grond van artikel 46 Wvgs ben ik bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

5.

Overigens heeft de Inspectie er wel degelijk oog voor dat er sprake is van een overgangssituatie. Er wordt door de spoorwegbranche gewerkt aan verbetering van de informatievoorziening en de toegankelijkheid van informatie over gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer. ProRail en vervoerders geven aan de in randnummer 1.4.3.6 bepaalde informatie binnen 15 minuten te kunnen leveren. Bij inspecties wordt op dit moment gecontroleerd op deze norm. Het mag duidelijk zijn dat dit slechts een tijdelijke situatie kan zijn en dat binnen redelijke tijd voldaan moet worden aan de Wvgs c.a.



6.

Op pagina 3 van het bezwaarschrift stelt u dat ProRail haar zorgplicht slechts kan uitvoeren als de vervoerders informatie aanleveren.

Voordat ik inga op deze stelling, ga ik eerst in op de verplichtingen van vervoerders.

De vervoerders zijn verplicht, vanwege randnummer 1.4.2.2.5, om te waarborgen dat de beheerder te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de Informatie uit randnummer 1.4.3.6. Dus als het gaat om informatie over de gevaarlijke stoffen in de trein hebben zowel de vervoerder als de beheerder een zorgplicht opgelegd gekregen.

Het is nu de vraag wat precies de reikwijdte van die zorgplicht is. U gaat blijkens uw genoemde stelling uit van een beperkte reikwijdte. Als ProRail niet de juiste gegevens aangereikt krijgt dan kan ProRail niets doen, zo leid ik uit uw stelling af.

Dat is een te beperkte opvatting van de op uw rustende zorgplicht. Deze zorgplicht gaat verder dan het organiseren van aangeleverde informatie. De reikwijdte van de zorgplicht die op ProRail rust moet worden uitgelegd aan de hand van de inhoud van de Wvgs c.a. en de specifieke rol die ProRail heeft binnen het railsysteem. De Wvgs roept namelijk (o.a. in het RID, randnummer 1.4.1.1) een ketenverantwoordelijkheid in het leven, mede om te voorkomen dat individuele partijen zich terugtrekken op hun eigen verantwoordelijkheid. Daarnaast heeft ProRail als beheerder een bijzonder positie. ProRail is aangewezen als toedeler van capaciteit op de hoofdspoorweg en verantwoordelijk voor het leiden van het verkeer. Vanuit die verantwoordelijkheden kan ProRail de haar ter beschikking staande middelen inzetten om invulling te geven aan de zorgplicht uit randnummer 1.4.3.6. Dat doet ProRail nu niet, althans onvoldoende.

Meer concreet: ik ben van oordeel dat ProRail in het kader van de zorgplicht uit randnummer 1.4.3.6 de verplichting heeft de haar beschikbare middelen, zoals de toegangsovereenkomst, te gebruiken om betere afspraken te maken met vervoerders over het aanleveren van gegevens en te borgen en te controleren dat deze afspraken nagekomen worden. Zolang ProRail deze mogelijkheden niet afdoende benut is zij in gebreke en kan ProRail, indien geconstateerd wordt dat niet de juiste informatie over het vervoer bij haar aanwezig is, zich er niet op beroepen dat de vervoerder niet de juiste informatie heeft aangeleverd. Voor de volledigheid benadruk ik dat de Inspectie ook vervoerders aanspreekt op haar zorgplicht bij het ontbreken van de juiste informatie en zo nodig sancties oplegt en heeft opgelegd.

7.

Tenslotte stelt u dat aan ProRail in de beschikking van 8 september 2011 geen begunstigingstermijn is gesteld.

Zoals in de genoemde uitspraak van de voorzieningenrechter is aangegeven, is de door mij aan u gegeven begunstigingstermijn van een week te kort.

Bij brief van 11 mei 2012 heb ik u in de gelegenheid gesteld mij de in rechtsoverweging 40 genoemde informatie binnen vier weken te doen toekomen.

Bij brief van 4 juni 2012 heeft u mij een reactie op mijn brief van 11 mei 2012 doen toekomen. In uw brief van 4 juni 2012 geeft u, kort gezegd, aan dat ProRail, Koninklijk Vervoer Nederland, Veiligheidsregio's en Spoorwegondernemingen de informatievoorziening ten behoeve van overheidshulpdiensten (OHD) wensen te

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
15 juni 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001



optimaliseren, waarbij de veiligheid van het spoorverkeer voorop staat. Daartoe worden door deze partijen onderling afspraken (waardoor de juistheid en compleetheid van geleverde informatie toeneemt ten opzichte van de huidige situatie) gemaakt en de invulling daarvan vindt plaats middels het project Informatie Gevaarlijke Stoffen op emplacementen (IGS) dat nu wording krijgt. Concreet betekent een en ander dat vanaf medio 2014 bekend is welke wagens met welke gevaarlijke stoffen zich op een emplacement bevinden. Vanaf medio 2015 voorziet het systeem tevens in een locatiebepaling van dergelijke wagens.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
15 juni 2012

Ons kenmerk
8-3-11-2023.001

Uit uw reactie maak ik op dat u van mening bent dat ik ProRail minimaal een begunstigingstermijn van 2 jaar zou moeten geven.

Vastgesteld dient te worden dat door u in uw brief van 4 juni 2012 niet wordt aangegeven waaruit de genoemde optimalisering precies bestaat en waarom het nog twee jaar zal moeten gaan duren om tot deze optimalisering te komen. Evenmin wordt aangegeven wat nu precies de planning is, waarop deze planning is gebaseerd (de onderhavige kwestie lijkt hierbij bijvoorbeeld geen enkele rol te spelen) en of en waarom deze planning reëel te noemen is. Er wordt slechts aangegeven dat de lengte van de termijn in belangrijke mate bepaald wordt door de complexiteit van het vraagstuk, het aantal betrokken partijen, bijbehorend prijsings-vraagstuk, introductie van werkwijzen gericht op juistheid en volledigheid en het doordenken en implementeren van de bijbehorende geautomatiseerde oplossing.

Gelet op het feit dat:

- door mij is vastgesteld dat bij uw collega beheerders in het buitenland, en dus vermoedelijk op de markt, realtime-systemen beschikbaar zijn;
- ProRail al vanaf mei 2011 bekend was met het feit dat niet voldaan werd aan randnummer 1.4.3.6 en ProRail dus al een jaar de mogelijkheid heeft gehad concrete stappen te ondernemen om te voldoen aan randnummer 1.4.3.6;
- Het genoemde project IGS op dit moment nog in de 'wordings'fase verkeert;

Is voor mij een begunstigingstermijn van 2 jaar gelet op de belangen die gemoeld zijn met het naleven van randnummer 1.4.3.6 geenszins aanvaardbaar en acht ik het reëel om ProRail een begunstigingstermijn lopende tot 1 februari 2013 te verlenen. Daarbij ga ik er overigens vanuit en verwacht ik dat ProRail er gedurende deze tot 1 februari 2013 lopende begunstigingstermijn voor zorg draagt dat door ProRail in alle gevallen binnen de 15 minuten zoals genoemd in de brief van 14 juli 2011 de volledige en juiste informatie als bedoeld in randnummer 1.4.3.6 zal kunnen worden geleverd.

Invorderingsbeschikking dwangsom van 19 december 2011

Gelet op het feit dat de voorzieningenrechter in de genoemde tussenuitspraak heeft uitgesproken dat de door mij in eerste instantie verleende begunstigingstermijn van 1 week te kort is, kan de invorderingsbeschikking van 19 december 2011 niet in stand blijven. Deze invorderingsbeschikking komt dientengevolge te vervallen.



BESLUIT

Ik verklaar uw bezwaarschrift gericht tegen de beschikking van 8 september 2011 gegrond voor zover het betreft de begunstigingstermijn. Voor het overige verklaar ik uw bezwaarschrift gericht tegen de beschikking van 8 september 2011 ongegrond.

Ik verklaar uw bezwaarschrift gericht tegen de invorderingsbeschikking van 19 december 2011 gegrond. De invorderingsbeschikking van 19 december 2011 is door mij Ingetrokken.

beroep

Indien u het met deze beslissing niet eens bent, kunt u daartegen binnen zes weken nadat de beslissing u is toegezonden beroep instellen bij de rechtbank te Utrecht, sector Bestuursrecht. Voor het instellen van beroep is griffiegeld verschuldigd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR RAIL EN WEGVERVOER

Mr. M. B. V. G. Schwind

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
15 Juni 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

BIJLAGE 49



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

Rechtbank Utrecht
Sector Bestuursrecht
De heer/mevrouw [REDACTED]
Postbus 13023
3507 LA Utrecht

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[REDACTED]
T 070-[REDACTED]
M +31([REDACTED])
F 070-4562799
[REDACTED]@ILenT.nl

Datum 15 juni 2012
Betreft Verzoek voorlopige voorziening ProRail B.V.

Ons kenmerk
T-3-12-0003.001

Uw kenmerk
12 / 267 en 268 BESLU V27

Bijlage(n)
Nieuwe bob

Geachte mevrouw [REDACTED]

Bij brief van 14 mei 2012 heb ik u bericht dat door mij, naar aanleiding van uw tussenuitspraak van 25 april 2012, aan ProRail B.V. (hierna: ProRail) een termijn van vier weken is gegeven (zie uw rechtsoverweging 41) om mij nadere informatie te verschaffen over de duur waarop ProRail kan voldoen aan de plicht van het betreffende randnummer.

ProRail heeft bij brief van 4 juni 2012 gereageerd op mijn verzoek om informatie te verschaffen. Vervolgens is door mij overgegaan tot het nemen van een nieuwe beslissing op bezwaar, waarin het door u geconstateerde gebrek hersteld is. Een afschrift van deze nieuwe beslissing op bezwaar treft u als bijlage bij dit schrijven aan.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en zie uw einduitspraak met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL EN WEGVERVOER



BIJLAGE 50

**AANTEKENEN**

AAK Voorzieningenrechter
 Rechtbank Utrecht
 Sector Bestuursrecht
 [REDACTED]
 Postbus 13023
 3511 EX Utrecht

VAN [REDACTED]
 Advocaat

TELEFOON +31 88 [REDACTED]

FAX +31 88 2 [REDACTED]

E-MAIL [REDACTED]

BEZOEKADRES Bijster 1
 4817 HX BREDA
 POSTADRES Postbus 4714
 4803 ES BREDA
 Nederland
 INTERNET www.akd.nl

Tevens per fax: 030 223 34 98

DATUM 11 juli 2012

ONDERWERP ProRail/last onder dwangsom Wvgs
 UW KERMERK SBR 12/267 T, 12/268 T, 12/881 T en
 12/882 T

OWE KERMERK 242742.19848 [REDACTED]

ZIENSWIJZE ex artikel 8:51b lid 3 Awb tevens houdende BEROEPSCHRIFT

Geeachte Voorzieningenrechter,

I. Inleiding

Op 25 april 2012 heeft U een tussenuitspraak gedaan in de bovengenoemde zaken. Kort weergegeven, gaat het om het beroep van ProRail B.V. (hierna: ProRail) tegen de beslissingen op bezwaar van de Minister van Infrastructuur en Milieu (hierna: verweerder) van 17 februari 2012 en de hiertegen gerichte verzoeken tot het treffen van een voorlopige voorziening. De bestreden besluiten strekken tot het ongegrond verklaren van de bezwaren van ProRail tegen de beslissing van verweerder tot het opleggen van een last onder dwangsom op grond van de beweerdelijke overtreding van de artikelen 4 en 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) en de hierop gebaseerde invorderingsbeschikking.

In de tussenuitspraak heeft U overwogen dat de last onder dwangsom in strijd is met artikel 5:32a Awb in die zin dat de begunstigingstermijn te kort is. U heeft verweerder, met toepassing van artikel 8:51a, eerste lid Awb gelezen in samenhang met artikel 8:86 Awb, in de gelegenheid gesteld om dit gebrek te herstellen. U heeft overwogen dat herstellen slechts kan met een nieuwe beslissing op bezwaar, na of tegelijkertijd met intrekking van het relevante deel van het besluit in kwestie. Daarnaast heeft u overwogen dat om het gebrek te herstellen, verweerder ProRail in de gelegenheid moet stellen om nadere informatie in te dienen over de duur waarop zij kan voldoen aan de plicht van het randnummer.

Verweerder heeft gebruik gemaakt van de door U geboden mogelijkheid door het nemen van een nieuwe beslissing op bezwaar op 15 juni 2012 (bijlage 1). U heeft ProRail bij brief van 18 juni 2012 in de gelegenheid gesteld om binnen vier weken na dagtekening haar zienswijze over het herstel kenbaar te maken. Hierbij maken wij namens ProRail graag ge-

AKD is een handelsnaam van AKD Prinsen Van Wijmen N.V. Derdenrekening: 67.80.01.677. Voor algemene voorwaarden en beperking van de aansprakelijkheid zie achterzijde.

AKD:446418124



DATUM 11 juli 2012
ONS KENMERK 242742.19848
PAGINA 2 van 6

bruik van deze mogelijkheid.

II. Nieuwe beslissing op bezwaar

Uitgaande van het dictum strekt de beslissing van 15 juni 2012 tot:

1. gegrondverklaring van de bezwaren van ProRail tegen de last onder dwangsom van 8 september 2011 voor zover het betreft de begunstigingstermijn ;
2. ongegrondverklaring van de overige bezwaren van ProRail tegen de last onder dwangsom van 8 september 2011;
3. gegrondverklaring van de bezwaren van ProRail tegen de Invorderingsbeschikking van 19 december 2011;
4. intrekking van de Invorderingsbeschikking van 19 december 2011.

ProRail concludeert mede op basis hiervan dat verweerder:

1. geen gevolg heeft gegeven aan Uw opdracht om het relevante deel van de bestreden besluiten (vooraf of gelijktijdig) in te trekken;
2. de primaire besluiten niet conform artikel 7:11 Awb heeft herroepen en, voor zover nodig, in de plaats daarvan een nieuw besluit heeft genomen althans in ieder geval niet voor zover het de last onder dwangsom betreft;
3. de inhoud van de beslissing op bezwaar zich niet beperkt tot de begunstigingstermijn die is verbonden aan de last onder dwangsom van 8 september 2011 maar hierin tevens alle overige overwegingen van dit besluit (nagenoeg letterlijk) zijn herhaald.

Met het oog hierop merkt ProRail volledigheidshalve het volgende op.

Gezien het bepaalde in de artikelen 6:18 en 6:19 Awb gaat ProRail ervanuit dat het door haar ingediende beroep wordt geacht mede gericht te zijn tegen de beslissing op bezwaar d.d. 15 juni 2012. Voor zover U van oordeel zou zijn dat deze artikelen niet van toepassing zijn, verzoekt ProRail Uw rechtbank om deze brief aan te merken als een beroepschrift tegen de beslissing op bezwaar van 15 juni 2012 en zorg te dragen voor gezamenlijke behandeling met het reeds ingediende beroep. Het verschuldigde griffierecht kan worden voldaan via de rekening-courant verhouding van mijn kantoor. In beide gevallen verwijst ProRail voor een nadere onderbouwing van het beroep naar het reeds ingediende beroepschrift en verzoekt u de inhoud hiervan als herhaald en ingelast te beschouwen. ProRail behoudt zich uitdrukkelijk het recht voor om de gronden van haar beroep nader te motiveren en aan te vullen.

Voor de goede orde merken wij nog op dat ProRail er vanuit gaat dat het besluit tot intrekking van de Invorderingsbeschikking wordt aangemerkt als (onderdeel van de) beslissing op

AKD:04541812v4



DATEM 11 juli 2012
OMS KENMERK 242742.19848
PAGINA 3 van 6

bezwaar. Indien u van oordeel zou zijn dat dit besluit moet worden aangemerkt als een primair besluit verzoek ik u om doorzending van deze brief ex artikel 6:15 Awb.

III. Standpunt ProRail

Verweerder heeft in de beslissing op bezwaar van 15 juni 2012 een begunstigingstermijn opgenomen die afloopt op 1 februari 2013. ProRail kan zich hier uitdrukkelijk niet vinden. Deze termijn is naar haar oordeel onredelijk kort.

Alvorens in te gaan op de redenen waarom, benadrukt ProRail dat zij vasthoudt aan het door haar in beroep (primair) ingenomen standpunt en in het bijzonder aan de stelling dat zij, samengevat, ingevolge randnummer 1.4.3.6 niet gehouden is tot het beschikbaar hebben van 'realtime' informatie over wagons met gevaarlijke stoffen en verantwoordelijk is voor de volledigheid en de juistheid van de informatie die terzake wordt aangeleverd door de spoorwegondernemingen. Zij behoudt zich terzake dan ook uitdrukkelijk alle rechten en waren voor.

ProRail kan zich niet vinden in het hanteren van een begunstigingstermijn die afloopt op 1 februari 2013. Dit betekent namelijk dat zij binnen een termijn van ruim 7 maanden:

- 1) een nieuwe, landelijke werkwijze moet overeenkomen met alle goederenvervoerders en veiligheidsregio's in Nederland en deze werkwijze moet implementeren;
- 2) een ondersteunend informatiesysteem -dat voldoet aan de eisen die verweerder hieraan stelt- moet laten ontwikkelen, installeren, implementeren, testen en in gebruik nemen.

Dit is praktisch gezien onmogelijk binnen de gestelde termijn. Hierbij is onder meer het volgende van belang.

Op dit moment beschikt ProRail niet over een landelijk, digitaal informatiesysteem voor gegevens over wagons met gevaarlijke stoffen die aanwezig zijn op emplacementen. Het aanpassen van een eventueel bestaand systeem is dan ook, reeds om die reden, geen optie.

Ook het toepassen van een bestaand systeem dat wordt toegepast in andere landen is op basis van de huidige informatie geen optie nu deze, kort gezegd, niet 1 op 1 kunnen worden toegepast in Nederland en aanpassing hiervan veel extra tijd en geld gaat kosten. Bovendien moet een dergelijk systeem integraal worden aangepast om aan te kunnen sluiten op de reeds bestaande, onderliggende systemen van de betrokken partijen in Nederland en moeten laatstgenoemde systemen zelf ook worden aangepast.

AKD: 0454181244



DATUM 11 juli 2012
ONS KENMERK 242742.19848 [REDACTED]
PAGINA 4 van 6

Hiermee rest de mogelijkheid van het toepassen van een geheel nieuw systeem.¹ De ontwikkeling hiervan is reeds voorzien in het project "Informatie Gevaarlijke Stoffen op emplacementen" (IGS) dat geruime tijd terug -onverplicht en los van de onderhoudige procedure- is gestart. ProRail heeft het IGS-project en de bijbehorende planning, die is gemaakt in nauw overleg met de betrokken systeemontwikkelaars, toegelicht tijdens besprekingen met verweerder en in haar brief van 4 juni 2012 (bijlage 2). Wij verzoeken u om de inhoud hiervan als hier herhaald en ingelast te beschouwen.

Het IGS-systeem zal er, samengevat, voor zorgen dat vervoerders, beheerders en overheidshulpdiensten rechtstreeks toegang hebben tot dezelfde (nagenoeg 'realtime') informatie over wagons met gevaarlijke stoffen op emplacementen binnen Nederland. De juistheid en volledigheid van de gegevens wordt gewaarborgd door middel van onder meer systeemvalidaties.

Het in nauw overleg met alle betrokken partijen ontwikkelen en implementeren van een dergelijk landelijk systeem is complex en vergt -noodgedwongen- de nodige tijd. Ter illustratie: het IGS-systeem moet geschikt zijn voor gebruik op 24 emplacementen door in totaal 44 partijen (2 beheerders, 17 vervoerders en 25 veiligheidsregio's). Daarnaast moeten alle bestaande werkwijzen en systemen van de betrokken partijen worden aangepast en aangesloten op het IGS-systeem (door middel van uniforme aansluitingen; interfaces).

Inmiddels heeft intensief overleg plaatsgevonden met alle betrokken partijen en zijn de (technische) eisen bekend waaraan het systeem (in fase 1) moet voldoen. Het systeem wordt nu op basis hiervan ontwikkeld. Om een en ander zo efficiënt mogelijk te laten verlopen, wordt samengewerkt met Portbase dat informatiesystemen en diensten voor (logistische) informatie-uitwisseling heeft ontwikkeld voor de partijen in de havens van Rotterdam en Amsterdam.

De planning is dat het IGS-systeem medio 2013 zal worden getest met behulp van een pilot en medio 2014 landelijk wordt ingevoerd (fase 1). Daarna wordt het systeem uitgebreid met de mogelijkheid om de locatie van een specifieke wagon te bepalen (fase 2). Op dit moment wordt bekeken op welke wijze dit mogelijk kan worden gemaakt. Onduidelijk is nog of bestaande technieken kunnen worden toegepast of dat ook hiervoor een geheel nieuwe voorziening moet worden gerealiseerd. Hierna volgt wederom een pilot alvorens de aangepaste versie van het systeem vermoedelijk medio 2015 in gebruik zal worden genomen.

In afwachting van de ingebruikname van het IGS-systeem heeft ProRail -wederom onverplicht en los van de onderhoudige procedure- diverse korte termijn maatregelen getroffen. Zo vinden er tweewekelijks inspecties/oefeningen plaats in het kader van de informatiever-

¹ Uitgangspunt hierbij is de huidige uitvoering van wagons. Het stellen van (technische) eisen aan wagons, zoals het mogelijk in de verre toekomst hiervan uitrusten met GPS, vindt plaats door middel van wetgeving op Europees niveau.

AKD:04904201204



DATUM 11 juli 2012
ORG. KENNERS 242742.19848
PAGINA 5 van 6

strekking over wagons met gevaarlijke stoffen op emplacements. De uitkomsten hiervan worden geïnventariseerd, geëvalueerd en waar nodig worden hier concrete acties aan gekoppeld. Voorts ziet ProRail er op toe dat voor de treinen binnen het beheersgebied wagonlijsten voorhanden zijn en er wordt gekeken naar de mogelijkheid van het maken van aanvullende afspraken in de Toegangsovereenkomsten met de betrokken vervoerders.

IV. Standpunt verweerder

Hetgeen verweerder opmerkt ter onderbouwing van de gehanteerde begunstigingstermijn wijzigt het standpunt van ProRail niet. Samengevat, stelt verweerder dat:

1. ProRail onvoldoende inzicht heeft verschaft in de inhoud van het IGS-systeem en de tijd die is benodigd voor implementatie hiervan;
2. een termijn van twee jaar te lang is omdat a) in andere landen realtime-systemen worden toegepast b) het project IGS in de 'wording-fase' is en c) ProRail sinds 2011 bekend is met de gestelde overtreding van randnummer 1.4.3.6.
3. er vanuit wordt gegaan en wordt verwacht dat ProRail tot 1 februari 2013 er voor zorg draagt dat in alle gevallen binnen de 15 minuten zoals genoemd in de brief van 14 juli 2011 de volledige en juiste informatie als bedoeld in randnummer 1.4.3.6 zal kunnen worden geleverd.

Ad 1.

Zoals aangegeven, is ProRail tijdens de besprekingen met verweerder en in de brief 4 juni 2012 uitvoerig ingegaan op de inhoud van het IGS-systeem en de planning voor ontwikkeling en implementatie hiervan.

Ad 2.

Los van het feit dat, naar het oordeel van ProRail, de last onder dwangsom noch de tussenuitspraak dwingt tot het in gebruik nemen van een 'realtime'-systeem heeft ProRail op basis van de op dit moment beschikbare informatie geconcludeerd dat dergelijke, bestaande systemen niet 1 op 1 kunnen worden toegepast in Nederland.

De stelling dat het IGS-project slechts 'in wording' is, betwist ProRail onder verwijzing naar hetgeen hiervoor is opgemerkt over de planning van het IGS-project en de huidige stand van zaken. Hierbij merken wij volledigheidshalve op dat de opmerking in de brief van 4 juni 2012 dat IGS een initiatief is dat nog "in wording-fase zit", ziet op (de ontwikkeling van) het systeem en niet op het project als zodanig.

Voor de opmerking dat ProRail sinds 2011 op de hoogte is van de gestelde overtreding geldt dat conform vaste jurisprudentie dit, kort weergegeven, niet als rechtvaardiging kan dienen

AKD: 4454181200



DATUM 11 juli 2012
ONS KENMERK 242742.19848
PAGINA 6 van 6

voor het stellen van een onredelijk korte termijn.²

Ad 3.

Zoals aangegeven in Uw tussenuitspraak (slot van rechtsoverweging 38) is de mededeling van ProRail dat zij streeft naar het aanleveren van de betrokken informatie binnen 15 minuten gedaan onder bepaalde uitgangspunten en condities waaronder de uitleg die ProRail geeft aan het betrokken randnummer. Deze uitleg is wezenlijk anders dan de uitleg die wordt gehanteerd in de last onder dwangsom en de tussenuitspraak. De aanneme dat ProRail per direct invulling kan en zal geven aan haar streven, uitgaande van deze andere uitleg, is dan ook niet juist. Mede om die reden heeft verweerder dit dan ook ten onrechte betrokken bij de besluitvorming.

V. Conclusie

Op grond van het voorgaande concludeert ProRail dat de begunstigingstermijn onredelijk kort is. Het besluit van 15 juni 2012 is naar het oordeel van ProRail op dit punt dan ook in strijd met artikel 5:32a, tweede lid Awb. Daarnaast is het besluit in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en in het bijzonder het zorgvuldigheidsbeginsel (artikel 3:2 Awb) en het motiveringsbeginsel (artikel 3:46 juncto artikel 7:12 Awb).

Verweerder heeft onder meer onvoldoende onderzoek gedaan naar en rekening gehouden met de complexiteit van het ontwikkelen en het invoeren van een systeem waarmee kan worden voldaan aan de last en de tijd die hiermee is gemoeld. Daarnaast heeft verweerder bijvoorbeeld ten onrechte niet onderbouwd welke specifieke systemen beschikbaar zijn in andere landen, waaruit volgt dat hiermee kan worden voldaan aan de last, dat deze kunnen worden toegepast binnen Nederland én dat een dergelijk systeem landelijk kan worden ingevoerd vóór 1 februari 2013.

ProRail verzoekt u om mede op grond hiervan haar verzoek toe te wijzen respectievelijk haar beroep gegrond te verklaren onder veroordeling van verweerder respectievelijk de Staat der Nederlanden in de kosten van de procedure waaronder begrepen het verschuldigde griffierecht.

Hoogachtend,

[Redacted signature block]

AKD

² Onder meer ABRS 6 oktober 2010, zaaknr. 201004702/1/112 en meer recent Rechtbank Arnhem 31 mei 2011, zaaknr. 10/3291.

AKD104541011-4

Bijlage 1



**Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu**

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail B.V.
ir. B.P. Smolders MBA
Postbus 2038
3500 GA UTRECHT

INGEKOMEN
18 JUN 2012
Sector bestuursrecht
Rechtbank Utrecht

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV
Europeaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht
Contactpersoon
T
M
F 070-4564190
Diensten

Datum 15 juni 2012
Betreft Nieuwe beslissing op bezwaar naar aanleiding van de tussenuitspraak van de voorzieningenrechter d.d. 25 april 2012

Ons kenmerk
B-9-11-2011.001
Uw kenmerk
EDMS 2937420
Bijlage(n)

Geachte heer Smolders,

Op 21 oktober 2011 ontving ik uw namens ProRail B.V. (hierna: ProRail) ingediende en op 20 oktober 2011 gedateerde bezwaarschrift, welk bezwaar gericht is tegen de beschikking van 8 september 2011 betreffende het opleggen van een last onder dwangsom (kenmerk: IenM/IVW-2011/10046).

Bij brief van 26 oktober 2011 is de ontvangst van uw bezwaarschrift bevestigd en bij brief van 9 december 2011 bent u uitgenodigd voor een op 12 januari 2012 geplande hoorzitting als bedoeld in artikel 7:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).

Nadat u bij brief van 20 december 2011 heeft verzocht deze op 12 januari 2012 geplande hoorzitting te verplaatsen, is de hoorzitting opnieuw gepland op 16 februari 2012. Het verslag van deze hoorzitting (inclusief de door u tijdens deze hoorzitting overgelegde plaitnota) is u reeds eerder toegezonden.

Bij brief van 20 januari 2012 heeft u namens ProRail eveneens bezwaar gemaakt tegen de invorderingsbeschikking dwangsom van 19 december 2011 (kenmerk: IenM/IVW-2011/14573).

Bij brief van 6 februari 2012 is de ontvangst van uw bezwaarschrift bevestigd en ook met betrekking tot dit bezwaarschrift heeft op de genoemde 16 februari 2012 een hoorzitting als bedoeld in artikel 7:2 van de Awb plaatsgevonden.

Op 17 februari 2012 zijn de bezwaren tegen zowel de beschikking van 8 september 2011 als tegen de invorderingsbeschikking van 19 december 2011 ongegrond verklaard.

Tegen de beide beslissingen op bezwaar van 17 februari 2012 is door ProRail beroep ingesteld bij de rechtbank Utrecht en tevens is aan de rechtbank Utrecht verzocht om een voorlopige voorziening tijdens beroep te treffen.

De voorzieningenrechter is op 25 april 2012 tot een tussenuitspraak gekomen (zaaknummers SBR 12/267 T, SBR 12/268 T, SBR 12/881 T en SBR 12/882 T), die er kort gezegd op neer komt dat de Inspectie Leefomgeving en Transport



(voorheen: de Inspectie Verkeer en Waterstaat, hierna: de Inspectie) in de gelegenheid wordt gesteld om een gebrek betreffende de begunstigingstermijn te herstellen in het bestreden besluit inzake de opgelegde last onder dwangsom. De voorzieningenrechter heeft in rechtsoverweging 40 het volgende aangegeven:

ILT
Rij en Wegvervoer
Randnaving Wegvervoer IV

Datum
15 juni 2012
Oms kenmerk
B-3-11-2023.001

40. Zoals volgt uit wat is overwogen onder overweging 38 is het bestreden besluit in strijd met artikel 5:32a van de Awb in die zin dat de begunstigingstermijn te kort is. Op grond van artikel 8:51a, eerste lid, van de Awb, gelezen in samenhang met artikel 8:86 van die wet, kan de voorzieningenrechter het bestuursorgaan in de gelegenheid stellen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen. Op grond van artikel 8:80a van de Awb, eveneens in samenhang gelezen met artikel 8:86 van die wet, doet de voorzieningenrechter dan een tussenuitspraak. De voorzieningenrechter ziet aanleiding om verweerder in de gelegenheid te stellen het gebrek te herstellen. Dat herstellen kan slechts met een nieuwe beslissing op bezwaar, na of tegelijkertijd met intrekking van het relevante deel van het nu bestreden besluit. Om het gebrek te herstellen, moet verweerder anderszins in de gelegenheid stellen nadere informatie in te dienen over de duur waarop zij kan voldoen aan de plicht van het randnummer. Anderszins is daarbij, indien zij invloed wenst te behouden op de uitkomst van de nadere besluitvorming, gehouden zich coöperatief op te stellen en zij zal zich dan ook moeten houden aan de lezing van het randnummer zoals die hierboven is geaccordeerd. Als zij dat niet doet, mag verweerder zo goed mogelijk met de hem dan ter beschikking staande informatie de begunstigingstermijn bepalen. De voorzieningenrechter bepaalt de termijn waarbinnen verweerder het gebrek kan herstellen op vier weken na verzending van deze tussenuitspraak.

Op grond van het bovenstaande doe ik u daarom een nieuwe beslissing op bezwaar toekomen waarin het door de voorzieningenrechter geconstateerde gebrek met betrekking tot de begunstigingstermijn door mij hersteld is.

Inhoud bezwaarschrift

Ter voorkoming van onnodige herhaling wordt hierbij voor de inhoud van het bezwaarschrift verwezen naar uw brieven van 20 oktober 2011 en 20 januari 2012. De inhoud daarvan wordt hier als herhaald en ingelast beschouwd.

Van toepassing zijnde wet- en regelgeving

In artikel 4 respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wvgs voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor.

In artikel 3 van de Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in de VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij de VSG behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.



Randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG luidt:

De infrastructuurbeheerder

In het kader van sectie 1.4.1 heeft de infrastructuurbeheerder in het bijzonder de volgende plichten. De infrastructuurbeheerder

a) moet ervoor zorgdragen dat voor rangeerterrainen interne rampenplannen overeenkomstig hoofdstuk 1.11 worden opgesteld;

b) moet ervoor zorgdragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbepaald toegang heeft tot de volgende informatie:

- samenstelling van de trein,
- UN-nummers van de vervoerde gevaarlijke stoffen,
- plaats van deze wagens in de trein,
- massa van de lading.

Deze gegevens mogen alleen bekend gemaakt worden aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen.

Opmerking: De wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Artikel 46 van de Wvgs luidt:

Onze Minister is bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

Artikel 5:32, lid 1, Awb luidt:

Een bestuursorgaan dat bevoegd is een last onder bestuursdwang op te leggen, kan in plaats daarvan aan de overtreder een last onder dwangsom opleggen.

Ontvankelijkheid

Alvorens inhoudelijk in te gaan op uw bezwaarschrift dient vastgesteld te worden of het bezwaarschrift ontvankelijk is.

Op grond van artikel 8:1 in samenhang met artikel 7:1 en artikel 5:4 van de Awb dient het indienen van een bezwaarschrift tegen een besluit van een bestuursorgaan te geschieden door een belanghebbende. Artikel 1:2, eerste lid, van de Awb luidt: *'Onder belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.'* Als geadresseerde van de beschikking van 8 september 2011 is ProRail u aan te merken als primair belanghebbende en zijn de belangen van ProRail rechtstreeks bij het besluit betrokken. Daarnaast voldoet het bezwaarschrift aan de in artikel 6:5 van de Awb gestelde vereisten met betrekking tot de inhoud.

Door mij is vastgesteld dat het door u ingediende bezwaarschrift door mij niet binnen de daarvoor wettelijk vastgestelde termijn van zes weken na uitreiking of verzending van het aangevochten besluit is ontvangen. De termijn voor het indienen van het bezwaarschrift ving namelijk aan op 9 september 2011 (= de dag na de dag waarop het besluit aan u bekend is gemaakt) en eindigde op 20 oktober 2011 om 24:00 uur. Aangezien het bezwaarschrift door mij op 21 oktober 2011 is ontvangen, is het door mij niet voor het einde van de genoemde termijn ontvangen.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer JV

Datum
15 juni 2012
Sis nootmark
B-3-11-2012.001



Bij verzending per post is een bezwaarschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn per post is bezorgd. Het is aan de indiener van het bezwaarschrift om het tijdstip van ontvangst aannemelijk te maken. Indien de indiener heeft gekozen voor bezorging per post dan is de datum van de poststempel voldoende bewijs voor de beantwoording van de vraag of het bezwaarschrift tijdig is ontvangen. Op de door u voor het verzenden van het bezwaarschrift gebruikte enveloppe is echter geen poststempel aangetroffen, aangezien het een zogenaamde port betaald-enveloppe betreft. Derhalve is er geen bewijs ten aanzien van het tijdstip van terpostbezorging (zie ook LJN: AB0013, Raad van State, 2000001893/P01).

Gelet echter op het feit dat uw bezwaarschrift door mij op 21 oktober 2011 is ontvangen, acht ik het aannemelijk dat het bezwaarschrift door u op 20 oktober ter post is bezorgd en derhalve tijdig is ingediend. Aldus stel ik vast dat uw bezwaarschrift ontvankelijk is.

RJ7
Rij en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
15 Juni 2012
Oms kenmerk
B-3-11-2013.001

Feiten en omstandigheden

Op 4, 9 en 29 augustus 2011 zijn door de Inspectie in het kader van de thema-actie "Weten wat er staat" inspecties uitgevoerd op emplacement Sioe en Venlo. De tijdens deze inspecties door de Inspectie gedane constatering hebben de Inspectie aanleiding gegeven ProRail middels een beschikking van 8 september 2011 een last onder dwangsom op te leggen.

Tegen de beschikking van 8 september 2011 is door ProRail vervolgens een bezwaarschrift ingediend.

Overwegingen met betrekking tot uw bezwaarschrift

Hieronder wordt ingegaan op de door u naar voren gebrachte bezwaren tegen de beschikking van 8 september 2011. Daarbij wordt de volgorde aangehouden zoals gevolgd in het bezwaarschrift van 20 oktober 2011.

1.

U stelt in het bezwaarschrift op pagina 2 onderaan aangevoerd dat de Inspectie een essentieel onderdeel uit randnummer 1.4.3.6 niet heeft opgenomen in haar last, wat ontbreekt is dat de wijze van aanleveren van de gegevens volgens de aan dit randnummer toegevoegde opmerking moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. U stelt dat dit een opdracht aan de wetgever of Minister is om dit in publiekrechtelijke regelingen vast te leggen. Zolang dit niet het geval is, kunnen vervoerders en beheerders hieraan niet gehouden worden.

In randnummer 1.4.3.6 wordt de zorgplicht aan de beheerder opgelegd waar het in deze zaak om draait:

De beheerder moet ervoor zorg dragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbepaald toegang heeft tot (kort weergegeven) de informatie over gevaarlijke stoffen in de trein.

Uw stelling dat het RID een opdracht aan de wetgever bevat om de wijze van aanleveren van de gegevens van de vervoerder vast te leggen wordt in het bezwaarschrift niet onderbouwd. Tijdens de hoorzitting van 16 februari 2012 is door ProRail desgevraagd aangegeven dat u uw stelling baseert op het feit dat het RID een verdrag is en een opdracht aan de Lidstaten inhoud. Derhalve ziet u de opmerking bij randnummer 1.4.3.6 ook als een opdracht aan de Lidstaten en dus de wetgever.



Uw stelling dat er sprake dient te zijn van publiekrechtelijke regelingen wordt door mij niet onderschreven.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Ten eerste heeft ProRail zelf voldoende middelen in handen om afspraken hierover met vervoerders vast te leggen. Immers, onder de in het RID aangehaalde regelingen voor het gebruik van de infrastructuur valt ook de toegangsovereenkomst. In deze toegangsovereenkomst ex. artikel 59 van de Spoorwegwet kunnen en worden afspraken gemaakt over het gebruik van capaciteit van de hoofdspoorweg. Daaronder vallen ook afspraken over de wijze van aanleveren van de bedoelde gegevens. Tijdens de hoorzitting van 16 februari 2012 (zie de tijdens de hoorzitting door ProRail overgelegde pleitnota) is door ProRail toegelicht op welke wijze er afspraken zijn gemaakt met de spoorwegondernemingen inzake het aanleveren van gegevens over wagens die gevaarlijke stoffen vervoeren of vervoerd hebben.

Datum
15 juni 2012
ONG Kennmerk
B-3-11-2023.001

Ten tweede valt niet in te zien waarom deze afspraken tussen vervoerders en spoorwegonderneming in publiekrechtelijke regelingen vastgelegd moeten worden. Uit de tekst van het RID kan dit in ieder geval niet afgeleid worden. Blijkens artikel 2 van het VSG bevat bijlage 1 voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID. Bijlage 1 heeft hier derhalve niet meer de status van verdrag, maar is onderdeel van nationale regelgeving. Gesteld kan dan ook worden dat de opmerking bij randnummer 1.4.3.6 in deze niet als opdracht aan de lidstaat moet worden gelezen.

Ten derde past het in het algemeen bekende rijksbeleid tot deregulering om het maken van dergelijke afspraken over te laten aan de betreffende partijen. Ook indien niet in publiekrechtelijke regelgeving is bepaald wat de wijze van aanleveren van de gegevens moet zijn, kan de beheerder voldoen aan de verplichtingen uit het randnummer. Immers, in randnummer 1.4.3.6 wordt de beheerder opgedragen er zorg voor te dragen te allen tijde over de betreffende gegevens te beschikken. Uit de redactie van deze bepaling leidt de Inspectie de verplichting voor de beheerder af dat deze een actieve rol kiest om ervoor te zorgen dat hij over de juiste gegevens beschikt, naast dat natuurlijk ook aan de vervoerders vergelijkbare verplichtingen zijn opgelegd.

2.

In dezelfde alinea in het bezwaarschrift stelt u dat, aangaande wagens die niet zijn opgenomen in een trein, geen voorschriften in het RID zijn opgenomen. Dit leidt u af uit de definitie die krachtens de Spoorwegwet aan een trein wordt gegeven. Zo wordt door u een begrip uit de Spoorwegwet verbonden aan het RID. Blijkbaar ziet ProRail de Spoorwegwet c.a. als de in randnummer 1.4.3.6 bedoelde regelingen voor het gebruik van de infrastructuur.

Ik volg die redenering van ProRail niet. De Wvgs gaat over het vervoer van gevaarlijke stoffen. In randnummer 1.2.1 uit het RID wordt vervoer gedefinieerd als:

"de verplaatsing van gevaarlijke goederen, met inbegrip van voor het vervoer noodzakelijk oponthoud en met inbegrip van voor het verkeer noodzakelijk verblijf van voor het verkeer noodzakelijk verblijf van gevaarlijke goederen in de wagens, tanks en containers voor, tijdens en na de verplaatsing."



Zowel uit deze definitie als uit de definitie van artikel 2 van de Wvgs (dit artikel betreft de reikwijdte van de Wvgs) wordt duidelijk dat het begrip vervoer ruim wordt opgevat. Niet alleen op het moment dat een wagen is opgenomen in een trein, zoals is bedoeld in de Spoorwegwet c.a., gelden de bepalingen uit de Wvgs c.a., maar ook op het moment van overstaan van de wagens op een station, zoals het geval was bij de in de beschikking van 8 september vastgelegde overtredingen.

ILT
 Rijk en Wegvervoer
 Handhaving Wegvervoer IV

Datum
 15 Juni 2012
 Ons kenmerk
 B-3-11-2023.001

3.

Tenslotte stelt u in de laatste alinea op pagina 2 van het bezwaarschrift dat de tijd, die een spoorwegonderneming heeft om de gegevens aan de beheerder te leveren, niet is bepaald. Onduidelijk is welke conclusie ProRail hier uit trekt. Hoe dan ook, naar mijn mening is het niet nodig om die tijdseenheid vast te leggen nu in randnummer 1.4.3.6 is bepaald dat de beheerder te allen tijde tijdens het vervoer toegang moet hebben tot de informatie over de gevaarlijke stoffen. Ongeacht of de wagens dus overstaan op een spoorwegemplacement, zijn opgenomen in een trein of worden opgehouden voor overslag. Op ieder moment, dat een wagen met gevaarlijke stoffen zich op de bij ProRail in beheer zijnde spoorweg bevindt, moet ProRail ervoor zorg dragen dat zij toegang heeft tot de in randnummer 1.4.3.6 van het RID bepaalde informatie.

4.

Met hetgeen hierboven onder 3. door mij uiteen is gezet, meen ik ook de stelling op pagina 3 tweede alinea van het bezwaarschrift te hebben waarlegd. Daarin stelt u dat de wettelijke grondslag voor de Inspectie om toe te zien op de tijdigheid van aanleveren van informatie ontbreekt. Die stelling is onjuist, omdat in randnummer 1.4.3.6 is bepaald dat de informatie te allen tijde tijdens het vervoer beschikbaar moet zijn, zoals hierboven aangehaald. Het gaat in dit geval om het toezicht op een zorgplicht die door ProRail nader ingevuld moet worden binnen de kaders die de wetgever stelt en in voldoende mate gesteld zijn in dit geval.

Tijdens de hoorzitting van 16 februari 2012 is door ProRail (zie de door ProRail tijdens de hoorzitting overgelegde) pleitnota aangegeven dat er bij ProRail twijfels zijn gerazen over de bevoegdheid van de Inspectie omdat de Wvgs niet ziet op vervoer dat uitsluitend plaatsvindt binnen inrichtingen.

Zonder twijfel kan worden vastgesteld dat de Inspectie wel degelijk de bevoegdheid had om een last onder dwangsom op te leggen. Er is een overtreding van randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG geconstateerd. De bijlage maakt dus onderdeel uit van het VSG en op grond van artikel 46 Wvgs ben ik bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

5.

Overigens heeft de Inspectie er wel degelijk oog voor dat er sprake is van een overgangssituatie. Er wordt door de spoorwegbranche gewerkt aan verbetering van de informatievoorziening en de toegankelijkheid van informatie over gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer.

ProRail en vervoerders gaven aan de in randnummer 1.4.3.6 bepaalde informatie binnen 15 minuten te kunnen leveren. Bij inspecties wordt op dit moment gecontroleerd op deze norm. Het mag duidelijk zijn dat dit slechts een tijdelijke situatie kan zijn en dat binnen redelijke tijd voldaan moet worden aan de Wvgs c.o.



6. Op pagina 3 van het bezwaarschrift stelt u dat ProRail haar zorgplicht slechts kan uitvoeren als de vervoerders informatie aanleveren. Voordat ik inga op deze stelling, ga ik eerst in op de verplichtingen van vervoerders. De vervoerders zijn verplicht, vanwege randnummer 1.4.2.2.5, om te waarborgen dat de beheerder te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de informatie uit randnummer 1.4.3.6. Dus als het gaat om informatie over de gevaarlijke stoffen in de trein hebben zowel de vervoerder als de beheerder een zorgplicht opgelegd gekregen. Het is nu de vraag wat precies de reikwijdte van die zorgplicht is. U gaat blijkens uw genoemde stelling uit van een beperkte reikwijdte. Als ProRail niet de juiste gegevens aangereikt krijgt dan kan ProRail niets doen, zo leid ik uit uw stelling af.

ILT
 Rail en Wegvervoer
 Handhaving Wegvervoer JV

Datum
 15 juni 2012
 Ons kenmerk
 B-3-11-2023.001

Dat is een te beperkte opvatting van de op uw rustende zorgplicht. Deze zorgplicht gaat verder dan het organiseren van aangeleverde informatie. De reikwijdte van de zorgplicht die op ProRail rust moet worden uitgelegd aan de hand van de inhoud van de Wvgs c.a. en de specifieke rol die ProRail heeft binnen het railstelsel. De Wvgs roept namelijk (o.a. in het RID, randnummer 1.4.1.1) een ketenverantwoordelijkheid in het leven, mede om te voorkomen dat individuele partijen zich terugtrekken op hun eigen verantwoordelijkheid. Daarnaast heeft ProRail als beheerder een bijzonder positie. ProRail is aangewezen als toedeler van capaciteit op de hoofdspoorweg en verantwoordelijk voor het leiden van het verkeer. Vanuit die verantwoordelijkheden kan ProRail de haar ter beschikking staande middelen inzetten om invulling te geven aan de zorgplicht uit randnummer 1.4.3.6. Dat doet ProRail nu niet, althans onvoldoende.

Meer concreet: ik ben van oordeel dat ProRail in het kader van de zorgplicht uit randnummer 1.4.3.6 de verplichting heeft de haar beschikbare middelen, zoals de toegangsovereenkomst, te gebruiken om betere afspraken te maken met vervoerders over het aanleveren van gegevens en te borgen en te controleren dat deze afspraken nagekomen worden. Zolang ProRail deze mogelijkheden niet afdoende benut is zij in gebreke en kan ProRail, indien geconstateerd wordt dat niet de juiste informatie over het vervoer bij haar aanwezig is, zich er niet op beroepen dat de vervoerder niet de juiste informatie heeft aangeleverd. Voor de volledigheid benadruk ik dat de Inspectie ook vervoerders aanspreekt op haar zorgplicht bij het ontbreken van de juiste informatie en zo nodig sancties oplegt en heeft opgelegd.

Tenslotte stelt u dat aan ProRail in de beschikking van 8 september 2011 geen begunstigingstermijn is gesteld. Zoals in de genoemde uitspraak van de voorzieningenrechter is aangegeven, is de door mij aan u gegeven begunstigingstermijn van een week te kort.

Bij brief van 11 mei 2012 heb ik u in de gelegenheid gesteld mij de in rechtsoverweging 40 genoemde informatie binnen vier weken te doen toekomen.

Bij brief van 4 juni 2012 heeft u mij een reactie op mijn brief van 11 mei 2012 doen toekomen. In uw brief van 4 juni 2012 geeft u, kort gezegd, aan dat ProRail, Koninklijk Vervoer Nederland, Veiligheidsregio's en Spoorwegondernemingen de informatievoorziening ten behoeve van overheidshulpdiensten (OHD) wensen te



optimaliseren, waarbij de veiligheid van het spoorverkeer voorop staat. Daartoe worden door deze partijen onderling afspraken (waardoor de juistheid en compleetheid van geleverde informatie toeneemt ten opzichte van de huidige situatie) gemaakt en de invulling daarvan vindt plaats middels het project Informatie Gevaarlijke Stoffen op emplacementen (IGS) dat nu wording krijgt. Concreet betekent een en ander dat vanaf medio 2014 bekend is welke wagens met welke gevaarlijke stoffen zich op een emplacement bevinden. Vanaf medio 2015 voorziet het systeem tevens in een locatiebepaling van dergelijke wagens.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wagonvervoer LV

Datum
15 juni 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2013.001

Uit uw reactie maak ik op dat u van mening bent dat ik ProRail minimaal een begunstigingstermijn van 2 jaar zou moeten geven.

Vastgesteld dient te worden dat door u in uw brief van 4 juni 2012 niet wordt aangegeven waaruit de genoemde optimalisering precies bestaat en waarom het nog twee jaar zal moeten gaan duren om tot deze optimalisering te komen. Evenmin wordt aangegeven wat nu precies de planning is, waarop deze planning is gebaseerd (de onderhavige kwestie lijkt hierbij bijvoorbeeld geen enkele rol te spelen) en of en waarom deze planning reëel te noemen is. Er wordt slechts aangegeven dat de lengte van de termijn in belangrijke mate bepaald wordt door de complexiteit van het vraagstuk, het aantal betrokken partijen, bijbehorend pricing-vraagstuk, introductie van werkwijzen gericht op juistheid en volledigheid en het doordenken en implementeren van de bijbehorende geautomatiseerde oplossing.

Gelet op het feit dat:

- door mij is vastgesteld dat bij uw collega beheerders in het buitenland, en dus vermoedelijk op de markt, realtime-systemen beschikbaar zijn;
- ProRail al vanaf mei 2011 bekend was met het feit dat niet voldaan werd aan randnummer 1.4.3.6 en ProRail dus al een jaar de mogelijkheid heeft gehad concrete stappen te ondernemen om te voldoen aan randnummer 1.4.3.6;
- Het genoemde project IGS op dit moment nog in de 'wordings'fase verkeert;

is voor mij een begunstigingstermijn van 2 jaar gelet op de belangen die gemoed zijn met het naleven van randnummer 1.4.3.6 geenszins aanvaardbaar en acht ik het reëel om ProRail een begunstigingstermijn lopende tot 1 februari 2013 te verlenen. Daarbij ga ik er overigens vanuit en verwacht ik dat ProRail er gedurende deze tot 1 februari 2013 lopende begunstigingstermijn voor zorg draagt dat door ProRail in alle gevallen binnen de 15 minuten zoals genoemd in de brief van 14 juli 2011 de volledige en juiste informatie als bedoeld in randnummer 1.4.3.6 zal kunnen worden geleverd.

Invorderingsbeschikking dwangsom van 19 december 2011

Gelet op het feit dat de voorzieningenrechter in de genoemde tussenuitspraak heeft uitgesproken dat de door mij in eerste instantie verleende begunstigingstermijn van 1 week te kort is, kan de Invorderingsbeschikking van 19 december 2011 niet in stand blijven. Deze Invorderingsbeschikking komt dientengevolge te vervallen.



BESLUIT

Ik verklaar uw bezwaarschrift gericht tegen de beschikking van 8 september 2011 gegrond voor zover het betreft de begunstigingstermijn. Voor het overige verklaar ik uw bezwaarschrift gericht tegen de beschikking van 8 september 2011 ongegrond.

Ik verklaar uw bezwaarschrift gericht tegen de invorderingsbeschikking van 19 december 2011 gegrond. De invorderingsbeschikking van 19 december 2011 is door mij Ingetrokken.

beroep

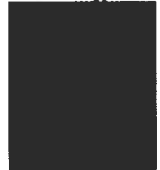
Indien u het met deze beslissing niet eens bent, kunt u daartegen binnen zes weken nadat de beslissing u is toegezonden beroep instellen bij de rechtbank te Utrecht, sector Bestuursrecht. Voor het instellen van beroep is griffiogeld verschuldigd.

Hoogachtend,

**DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR NT/RAIL EN WEGVERVOER**



mr. M.B. Geschwind



**SLT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV**

**Datum
15 juni 2012**

**Ops kenmerk
B-3-14-2023.001**

Bijlage 2

BIJLAGE 51

BIJLAGE 52



de Rechtspraak
Rechtbank Utrecht

BINNENGEKOMEN
ILTRAIL EN WEGVERVOER
Rechtspraak

10 SEP. 2012

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Minister van Infrastructuur en Milieu, per adres IVM/Rai- en
Wegvervoer Juridische zaken
t.a.v. [REDACTED]
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Sector bestuursrecht
Rechtbank Utrecht

bezoekadres
Vrouwe Justitialein 1
3511 EX Utrecht

correspondentieadres
Postadres: Postbus 13023,
3507 LA Utrecht

t (030) 22 33 000
f Algemeen (030) 22 33 498
Voorlopige Voorzieningen
(030) 22 33 548
www.rechtspraak.nl
Royal Bank of Scotland:
56.99.90.696

Bij beantwoording de datum en
ons kenmerk vermelden. Wil u
slechts één zaak in uw brief
behandelen.

datum	7 september 2012
onderdeel	Cluster C
contactpersoon	[REDACTED]
doorkiesnummer	030-[REDACTED]
ons kenmerk	procedurenummer UTR 12 / 267 BESLU V27
uw kenmerk	
bijlage(n)	
faxnummer afdeling	(030) 223 34 98
onderwerp	het beroep van ProRail B.V. te Utrecht

Geachte heer/mevrouw.

Hierbij zend ik u het proces-verbaal van de zitting van de rechtbank van maandag 3 september 2012.

Als u naar aanleiding van deze brief vragen hebt, kunt u contact opnemen met de administratie van de rechtbank op het hierboven vermelde doorkiesnummer.

Als u de rechtbank belt of schrijft, verzoek ik u het procedurenummer te vermelden.

Hoogachtend,
[REDACTED]

[REDACTED]
de griffier
[REDACTED]

verkort proces-verbaal

RECHTBANK UTRECHT

Sector bestuursrecht

zaaknummers: SBR 12/267, SBR 12/268, SBR 12/881 en 12/882

verkort proces-verbaal van het verhandelde ter zitting, in het openbaar gehouden op 3 september 2012 te Utrecht

Zitting hebben:

mr. D.A. Verburg, rechter, en
mr. M.E.C. Bakker, griffier

In de zaak van:

Pro Rail B.V., eiseres, vertegenwoordigd door mr. E. Broeren, advocaat te Breda,
mr. P.M. Tenpierik, mr. drs. D. van Bommel en drs. R. Bruin.

en

de minister van Infrastructuur en Milieu, verweerder, verschenen bij gemachtigde,
mr. M.B. Gschwind; tevens zijn aanwezig mr. P. Hoekstra en A.J.H. Grob BBA RSE,
werkzaam bij verweerder.

De rechter opent het onderzoek ter zitting en stelt de zaken aan de orde. In de kern gaat het om het herziene besluit op bezwaar van 15 juni 2012, dat verweerder heeft genomen naar aanleiding van de tussenuitspraak van de voorzieningenrechter van 25 april 2012.

De gemachtigde van verweerder heeft desgevraagd toegelicht dat verweerder heeft beoogd bij het besluit van 15 juni 2012 het eerdere besluit op bezwaar van 17 februari 2012, dat ging over het opleggen van een last onder dwangsom aan eiseres, in zijn geheel in te trekken. Bij dat besluit van 15 juni 2012 heeft verweerder het bezwaar van eiseres gericht tegen het opleggen van een last onder dwangsom voorts gegrond verklaard wat de begunstigingstermijn betreft. Voor het overige heeft verweerder het bezwaar van eiseres ongegrond verklaard.

Verweerder heeft verder toegelicht dat hij bij dat besluit van 15 juni 2012 het besluit op bezwaar van 17 februari 2012, dat ging over de invordering van de verbeurde dwangsom, heeft beoogd in te trekken en dat de invordering in zijn geheel van tafel is.

De rechter stelt gelet hierop vast dat de beide besluiten op bezwaar van 17 februari 2012 bij besluit van 15 juni 2012 zijn ingetrokken. Omdat verweerder het bezwaar van eiseres gericht tegen het opleggen van een last onder dwangsom gegrond heeft verklaard wat de begunstigingstermijn betreft, acht de rechter het primaire besluit van 8 september 2011 waarbij aan eisers een last onder dwangsom is opgelegd, op dit onderdeel herroepen. De rechter gaat er verder vanuit dat de invorderingsbeslissing van 19 december 2011 door verweerder is herroepen.

Het beroep dat eiseres heeft ingesteld tegen de besluiten van 17 februari 2012 wordt geacht mede te zijn gericht tegen het nieuwe besluit op bezwaar van 15 juni 2012.

De rechter heeft vastgesteld dat gelet op de tussenuitspraak van 25 april 2012 nu het geschil alleen nog ziet op de begunstigingstermijn

Op de zitting hebben partijen afgesproken alsnog samen te overleggen of zij kunnen komen tot een begunstigingstermijn die zowel haalbaar als aanvaardbaar is. Zij zullen in hun overleg het volgende betrekken:

1. Eiseres zal verweerder inzicht geven in het project "Informatie Gevaarlijke Stoffen op emplacements"(IGS), in lijn met wat ter zitting al aan informatie is geboden. Tevens zal eiseres concreet inzicht geven in de tijd die zij nodig heeft om dit project te realiseren, waarbij een zo krap mogelijk termijn voorop staat.
2. Eiseres zal toelichten wat zij, tot aan het moment waarop IGS operationeel wordt, doet om de informatie te verstrekken waartoe zij op grond van randnummer 1.4.3.6 uit bijlage I bij de VSG (Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen) is verplicht. Hierbij zal zij de uitkomsten van de door haarzelf uitgevoerde inspecties niet alleen op resultaatniveau aan verweerder presenteren, maar inzicht geven in dat wat zij tot nu toe precies heeft geïnspecteerd en wat daarvan de concrete uitkomst is geweest.
3. Verweerder zal beoordelen of de uitkomsten van IGS zoals dat thans wordt ontwikkeld voldoende zullen zijn om te voldoen aan randnummer 1.4.3.6, waarbij ter zitting is besproken dat de eerste fase (de "wat"-kwestie) mogelijksterwijs al voldoende of vooralsnog voldoende is, omdat daarbij in ieder geval ook het spoor plus de volgorde bekend is, maar niet de exacte geografische plaats op dat spoor.
4. Partijen zullen bespreken wat in afwachting van de eindoplossing - naar het zich laat aanzien IGS - kan worden bereikt als tussenoplossing om zo veel mogelijk zekerheid en veiligheid te bieden over de situatie op emplacements, waarbij oplossingsgerichtheid van beide partijen voorop zou moeten staan.

De rechter heeft over het verdere verloop van de procedure het volgende toegelicht. Als partijen tot een vergelijk komen, zal verweerder een nieuw besluit nemen over de begunstigingstermijn en dat besluit ook aan de rechtbank doen toekomen. De rechtbank zal einduitspraak doen twee weken na ontvangst van dit nieuwe besluit. Eiseres laat hiermee niet haar standpunt dat zij het oneens is met enige oordelen van de voorzieningenrechter in de tussenuitspraak varen, maar geeft met zo'n overeenstemming slechts te kennen dat zij, gegeven de oordelen in de tussenuitspraak, instemt met de begunstigingstermijn als uitkomst van het hierboven bedoelde overleg. Het is wenselijk dat eiseres bij zo'n vergelijk, nadat verweerder zijn besluit daarover heeft gestuurd, de rechtbank nog expliciet schriftelijk meldt met deze begunstigingstermijn en onder genoemde voorbehouden in te stemmen. Indien partijen niet tot overeenstemming komen, vindt over circa vier weken na deze zitting een nieuwe zitting plaats. Partijen zijn niet verplicht hierbij aanwezig te zijn, maar zullen hun eventuele afwezigheid vooraf aan de rechtbank berichten. De rechtbank zal twee weken na die aanvullende zitting einduitspraak doen.

De rechter schorst het onderzoek ter zitting.

Waarvan proces-verbaal,

de griffier

de rechter

mr. M.E.C. Bakker

mr. D.A. Verburg

De rechter is verhinderd dit proces-
verbaal mede te ondertekenen.

BIJLAGE 53



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail B.V.

Postbus 2038
3500 GA UTRECHT

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

T 070
M +31(0)6-
F 070-4564190
@ILT.nl

Datum 9 oktober 2012
Betreft Nieuwe beslissing op bezwaar

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

Uw kenmerk
EDMS 2937420

Bijlage(n)

Geachte

Op 21 oktober 2011 ontving ik uw namens ProRail B.V. (hierna: ProRail) ingediende en op 20 oktober 2011 gedateerde bezwaarschrift, welk bezwaar gericht is tegen de beschikking van 8 september 2011 betreffende het opleggen van een last onder dwangsom (kenmerk: IenM/IVW-2011/10046).

Bij brief van 26 oktober 2011 is de ontvangst van uw bezwaarschrift bevestigd en bij brief van 9 december 2011 bent u uitgenodigd voor een op 12 januari 2012 geplande hoorzitting als bedoeld in artikel 7:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).

Nadat u bij brief van 20 december 2011 heeft verzocht deze op 12 januari 2012 geplande hoorzitting te verplaatsen, is de hoorzitting opnieuw gepland op 16 februari 2012. Het verslag van deze hoorzitting (inclusief de door u tijdens deze hoorzitting overgelegde pleitnota) is u reeds eerder toegezonden.

Bij brief van 20 januari 2012 heeft u namens ProRail eveneens bezwaar gemaakt tegen de Invorderingsbeschikking dwangsom van 19 december 2011 (kenmerk: IenM/IVW-2011/14573).

Bij brief van 6 februari 2012 is de ontvangst van uw bezwaarschrift bevestigd en ook met betrekking tot dit bezwaarschrift heeft op de genoemde 16 februari 2012 een hoorzitting als bedoeld in artikel 7:2 van de Awb plaatsgevonden.

Op 17 februari 2012 zijn de bezwaren tegen zowel de beschikking van 8 september 2011 als tegen de Invorderingsbeschikking van 19 december 2011 ongegrond verklaard.

Tegen de beide beslissingen op bezwaar van 17 februari 2012 is door ProRail beroep ingesteld bij de rechtbank Utrecht en tevens is aan de rechtbank Utrecht verzocht om een voorlopige voorziening tijdens beroep te treffen.

De voorzieningenrechter is op 25 april 2012 tot een tussenuitspraak gekomen (zaaknummers SBR 12/267 T, SBR 12/268 T, SBR 12/881 T en SBR 12/882 T), die er kort gezegd op neer komt dat de Inspectie Leefomgeving en Transport



(voorheen: de Inspectie Verkeer en Waterstaat, hierna: de Inspectie) in de gelegenheid wordt gesteld om een gebrek betreffende de begunstigingstermijn te herstellen in het bestreden besluit inzake de opgelegde last onder dwangsom. De voorzieningenrechter heeft in rechtsoverweging 40 het volgende aangegeven:

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
9 oktober 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

"
40. Zoals volgt uit wat is overwogen onder overweging 38 is het bestreden besluit in strijd met artikel 5:32a van de Awb in die zin dat de begunstigingstermijn te kort is. Op grond van artikel 8:51a, eerste lid, van de Awb, gelezen in samenhang met artikel 8:86 van die wet, kan de voorzieningenrechter het bestuursorgaan in de gelegenheid stellen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen. Op grond van artikel 8:80a van de Awb, eveneens in samenhang gelezen met artikel 8:86 van die wet, doet de voorzieningenrechter dan een tussenuitspraak. De voorzieningenrechter ziet aanleiding om verweerder in de gelegenheid te stellen het gebrek te herstellen. Dat herstellen kan slechts met een nieuwe beslissing op bezwaar, na of tegelijkertijd met intrekking van het relevante deel van het nu bestreden besluit. Om het gebrek te herstellen, moet verweerder eiseres in de gelegenheid stellen nadere informatie in te dienen over de duur waarop zij kan voldoen aan de plicht van het randnummer. Eiseres is daarbij, indien zij invloed wenst te behouden op de uitkomst van de nadere besluitvorming, gehouden zich coöperatief op te stellen en zij zal zich dan ook moeten houden aan de lezing van het randnummer zoals die hierboven is geaccordeerd. Als zij dat niet doet, mag verweerder zo goed mogelijk met de hem dan ter beschikking staande informatie de begunstigingstermijn bepalen. De voorzieningenrechter bepaalt de termijn waarbinnen verweerder het gebrek kan herstellen op vier weken na verzending van deze tussenuitspraak.
"

Naar aanleiding van de tussenuitspraak van voorzieningenrechter heb ik u op 15 juni 2012 een nieuwe beslissing op bezwaar doen toekomen waarin het door de voorzieningenrechter geconstateerde gebrek met betrekking tot de begunstigingstermijn door mij hersteld is.

Vervolgens heeft er op 3 september 2012 wederom een zitting bij de voorzieningenrechter plaatsgevonden. Zoals in het verkort proces-verbaal van deze zitting is aangegeven, hebben partijen op de zitting afgesproken alsnog samen te overleggen of zij kunnen komen tot een begunstigingstermijn die zowel haalbaar als aanvaardbaar is.

Op 13 en 18 september hebben ProRail en de Inspectie conform deze tijdens de zitting van 3 september 2012 gemaakte afspraak overleggen gehad. Deze overleggen hebben geleid tot deze nieuwe beslissing op bezwaar, waarin onderdeel 7. (begunstigingstermijn) is aangepast.

Inhoud bezwaarschrift

Ter voorkoming van onnodige herhaling wordt hierbij voor de inhoud van het bezwaarschrift verwezen naar uw brieven van 20 oktober 2011 en 20 januari 2012. De inhoud daarvan wordt hier als herhaald en ingelast beschouwd.

Van toepassing zijnde wet- en regelgeving

In artikel 4 respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wvgs voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een



vervoermiddel per spoor.

In artikel 3 van de Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in de VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij de VSG behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
9 oktober 2012

Ops kenmerk
B-3-11-2023.001

Randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG luidt:

De Infrastructuurbeheerder

In het kader van sectie 1.4.1 heeft de infrastructuurbeheerder in het bijzonder de volgende plichten. De infrastructuurbeheerder

a) moet ervoor zorgdragen dat voor rangeerterreinen interne rampenplannen overeenkomstig hoofdstuk 1.11 worden opgesteld;

b) moet ervoor zorgdragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbepaald toegang heeft tot de volgende informatie:

- samenstelling van de trein,
- UN-nummers van de vervoerde gevaarlijke stoffen,
- plaats van deze wagens in de trein,
- massa van de lading.

Deze gegevens mogen alleen bekend gemaakt worden aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen.

Opmerking: *De wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.*

Artikel 46 van de Wvgs luidt:

Onze Minister is bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

Artikel 5:32, lid 1, Awb luidt:

Een bestuursorgaan dat bevoegd is een last onder bestuursdwang op te leggen, kan in plaats daarvan aan de overtreder een last onder dwangsom opleggen.

Ontvankelijkheid

Alvorens inhoudelijk in te gaan op uw bezwaarschrift dient vastgesteld te worden of het bezwaarschrift ontvankelijk is.

Op grond van artikel 8:1 in samenhang met artikel 7:1 en artikel 6:4 van de Awb dient het indienen van een bezwaarschrift tegen een besluit van een bestuursorgaan te geschieden door een belanghebbende. Artikel 1:2, eerste lid, van de Awb luidt: 'Onder belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.' Als geadresseerde van de beschikking van 8 september 2011 is ProRail u aan te merken als primair belanghebbende en



zijn de belangen van ProRail rechtstreeks bij het besluit betrokken. Daarnaast voldoet het bezwaarschrift aan de in artikel 6:5 van de Awb gestelde vereisten met betrekking tot de inhoud.

Door mij is vastgesteld dat het door u ingediende bezwaarschrift door mij niet binnen de daarvoor wettelijk vastgestelde termijn van zes weken na uitreiking of verzending van het aangevochten besluit is ontvangen. De termijn voor het indienen van het bezwaarschrift ving namelijk aan op 9 september 2011 (= de dag na de dag waarop het besluit aan u bekend is gemaakt) en eindigde op 20 oktober 2011 om 24:00 uur. Aangezien het bezwaarschrift door mij op 21 oktober 2011 is ontvangen, is het door mij niet voor het einde van de genoemde termijn ontvangen.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
9 oktober 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

Bij verzending per post is een bezwaarschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn per post is bezorgd. Het is aan de indiener van het bezwaarschrift om het tijdstip van ontvangst aannemelijk te maken. Indien de indiener heeft gekozen voor bezorging per post dan is de datum van de poststempel voldoende bewijs voor de beantwoording van de vraag of het bezwaarschrift tijdig is ontvangen. Op de door u voor het verzenden van het bezwaarschrift gebruikte enveloppe is echter geen poststempel aangetroffen, aangezien het een zogenaamde port betaald-enveloppe betreft. Derhalve is er geen bewijs ten aanzien van het tijdstip van terpostbezorging (zie ook LJN: AB0013, Raad van State, 2000001893/P01).

Gelet echter op het feit dat uw bezwaarschrift door mij op 21 oktober 2011 is ontvangen, acht ik het aannemelijk dat het bezwaarschrift door u op 20 oktober ter post is bezorgd en derhalve tijdig is ingediend. Aldus stel ik vast dat uw bezwaarschrift ontvankelijk is.

Feiten en omstandigheden

Op 4, 9 en 29 augustus 2011 zijn door de Inspectie in het kader van de thema-actie "Weten wat er staat" inspecties uitgevoerd op emplacement Sloe en Venlo. De tijdens deze inspecties door de Inspectie gedane constatering hebben de Inspectie aanleiding gegeven ProRail middels een beschikking van 8 september 2011 een last onder dwangsom op te leggen.

Tegen de beschikking van 8 september 2011 is door ProRail vervolgens een bezwaarschrift ingediend.

Overwegingen met betrekking tot uw bezwaarschrift

Hieronder wordt ingegaan op de door u naar voren gebrachte bezwaren tegen de beschikking van 8 september 2011. Daarbij wordt de volgorde aangehouden zoals gevolgd in het bezwaarschrift van 20 oktober 2011.

1.

U stelt in het bezwaarschrift op pagina 2 onderaan aangevoerd dat de Inspectie een essentieel onderdeel uit randnummer 1.4.3.6 niet heeft opgenomen in haar last, wat ontbreekt is dat de wijze van aanleveren van de gegevens volgens de aan dit randnummer toegevoegde opmerking moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. U stelt dat dit een opdracht aan de wetgever of Minister is om dit in publiekrechtelijke regelingen vast te leggen. Zolang dit niet het geval is, kunnen vervoerders en beheerders hieraan niet gehouden worden.

In randnummer 1.4.3.6 wordt de zorgplicht aan de beheerder opgelegd waar het in deze zaak om draait:



De beheerder moet ervoor zorg dragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot (kort weergegeven) de informatie over gevaarlijke stoffen in de trein.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Uw stelling dat het RID een opdracht aan de wetgever bevat om de wijze van aanleveren van de gegevens van de vervoerder vast te leggen wordt in het bezwaarschrift niet onderbouwd. Tijdens de hoorzitting van 16 februari 2012 is door ProRail desgevraagd aangegeven dat u uw stelling baseert op het feit dat het RID een verdrag is en een opdracht aan de Lidstaten inhoud. Derhalve ziet u de opmerking bij randnummer 1.4.3.6 ook als een opdracht aan de Lidstaten en dus de wetgever.

Datum
9 oktober 2012

Ops kenmerk
B-3-11-2023.001

Uw stelling dat er sprake dient te zijn van publiekrechtelijke regelingen wordt door mij niet onderschreven.

Ten eerste heeft ProRail zelf voldoende middelen in handen om afspraken hierover met vervoerders vast te leggen. Immers, onder de in het RID aangehaalde regelingen voor het gebruik van de infrastructuur valt ook de toegangsovereenkomst. In deze toegangsovereenkomst ex. artikel 59 van de Spoorwegwet kunnen en worden afspraken gemaakt over het gebruik van capaciteit van de hoofdspoorweg. Daaronder vallen ook afspraken over de wijze van aanleveren van de bedoelde gegevens. Tijdens de hoorzitting van 16 februari 2012 (zie de tijdens de hoorzitting door ProRail overgelegde pleitnota) is door ProRail toegelicht op welke wijze er afspraken zijn gemaakt met de spoorwegondernemingen inzake het aanleveren van gegevens over wagens die gevaarlijke stoffen vervoeren of vervoerd hebben.

Ten tweede valt niet in te zien waarom deze afspraken tussen vervoerders en spoorwegonderneming in publiekrechtelijke regelingen vastgelegd moeten worden. Uit de tekst van het RID kan dit in ieder geval niet afgeleid worden. Blijkens artikel 2 van het VSG bevat bijlage 1 voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID. Bijlage 1 heeft hier derhalve niet meer de status van verdrag, maar is onderdeel van nationale regelgeving. Gesteld kan dan ook worden dat de opmerking bij randnummer 1.4.3.6 in deze niet als opdracht aan de lidstaat moet worden gelezen.

Ten derde past het in het algemeen bekende rijksbeleid tot deregulering om het maken van dergelijke afspraken over te laten aan de betreffende partijen. Ook indien niet in publiekrechtelijke regelgeving is bepaald wat de wijze van aanleveren van de gegevens moet zijn, kan de beheerder voldoen aan de verplichtingen uit het randnummer. Immers, in randnummer 1.4.3.6 wordt de beheerder opgedragen er zorg voor te dragen te allen tijde over de betreffende gegevens te beschikken. Uit de redactie van deze bepaling leidt de Inspectie de verplichting voor de beheerder af dat deze een actieve rol kiest om ervoor te zorgen dat hij over de juiste gegevens beschikt, naast dat natuurlijk ook aan de vervoerders vergelijkbare verplichtingen zijn opgelegd.

2.

In dezelfde alinea in het bezwaarschrift stelt u dat, aangaande wagens die niet zijn opgenomen in een trein, geen voorschriften in het RID zijn opgenomen. Dit leidt u af uit de definitie die krachtens de Spoorwegwet aan een trein wordt gegeven. Zo wordt door u een begrip uit de Spoorwegwet verbonden aan het RID.



Blijkbaar ziet ProRail de Spoorwegwet c.a. als de in randnummer 1.4.3.6 bedoelde regelingen voor het gebruik van de infrastructuur.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Ik volg die redenering van ProRail niet. De Wvgs gaat over het vervoer van gevaarlijke stoffen. In randnummer 1.2.1 uit het RID wordt vervoer gedefinieerd als:

Datum
9 oktober 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

"de verplaatsing van gevaarlijke goederen, met inbegrip van voor het vervoer noodzakelijk oponthoud en met inbegrip van voor het verkeer noodzakelijk verblijf van voor het verkeer noodzakelijk verblijf van gevaarlijke goederen in de wagens, tanks en containers voor, tijdens en na de verplaatsing."

Zowel uit deze definitie als uit de definitie van artikel 2 van de Wvgs (dit artikel betreft de reikwijdte van de Wvgs) wordt duidelijk dat het begrip vervoer ruim wordt opgevat. Niet alleen op het moment dat een wagen is opgenomen in een trein, zoals is bedoeld in de Spoorwegwet c.a., gelden de bepalingen uit de Wvgs c.a., maar ook op het moment van overstaan van de wagens op een station, zoals het geval was bij de in de beschikking van 8 september vastgelegde overtredingen.

3.

Tenslotte stelt u in de laatste alinea op pagina 2 van het bezwaarschrift dat de tijd, die een spoorwegonderneming heeft om de gegevens aan de beheerder te leveren, niet is bepaald. Onduidelijk is welke conclusie ProRail hier uit trekt. Hoe dan ook, naar mijn mening is het niet nodig om die tijdseenheid vast te leggen nu in randnummer 1.4.3.6 is bepaald dat de beheerder te allen tijde tijdens het vervoer toegang moet hebben tot de informatie over de gevaarlijke stoffen. Ongeacht of de wagens dus overstaan op een spoorwegemplacement, zijn opgenomen in een trein of worden opgehouden voor overslag. Op ieder moment, dat een wagen met gevaarlijke stoffen zich op de bij ProRail in beheer zijnde spoorweg bevindt, moet ProRail ervoor zorg dragen dat zij toegang heeft tot de in randnummer 1.4.3.6 van het RID bepaalde informatie.

4.

Met hetgeen hierboven onder 3. door mij uiteen is gezet, meen ik ook de stelling op pagina 3 tweede alinea van het bezwaarschrift te hebben weerlegd. Daarin stelt u dat de wettelijke grondslag voor de Inspectie om toe te zien op de tijdigheid van aanleveren van informatie ontbreekt. Die stelling is onjuist, omdat in randnummer 1.4.3.6 is bepaald dat de informatie te allen tijde tijdens het vervoer beschikbaar moet zijn, zoals hierboven aangehaald. Het gaat in dit geval om het toezicht op een zorgplicht die door ProRail nader ingevuld moet worden binnen de kaders die de wetgever stelt en in voldoende mate gesteld zijn in dit geval.

Tijdens de hoorzitting van 16 februari 2012 is door ProRail (zie de door ProRail tijdens de hoorzitting overgelegde) pleitnota aangegeven dat er bij ProRail twijfels zijn gerezen over de bevoegdheid van de Inspectie omdat de Wvgs niet ziet op vervoer dat uitsluitend plaatsvindt binnen inrichtingen.

Zonder twijfel kan worden vastgesteld dat de Inspectie wel degelijk de bevoegdheid had om een last onder dwangsom op te leggen. Er is een overtreding van randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG geconstateerd. De bijlage maakt dus onderdeel uit van het VSG en op grond van artikel 46 Wvgs ben ik bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de



bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

5.

Overigens heeft de Inspectie er wel degelijk oog voor dat er sprake is van een overgangssituatie. Er wordt door de spoorwegbranche gewerkt aan verbetering van de informatievoorziening en de toegankelijkheid van informatie over gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer.

ProRail en vervoerders geven aan de in randnummer 1.4.3.6 bepaalde informatie binnen 15 minuten te kunnen leveren. Bij inspecties wordt op dit moment gecontroleerd op deze norm. Het mag duidelijk zijn dat dit slechts een tijdelijke situatie kan zijn en dat binnen redelijke tijd voldaan moet worden aan de Wvgs c.a.

6.

Op pagina 3 van het bezwaarschrift stelt u dat ProRail haar zorgplicht slechts kan uitvoeren als de vervoerders informatie aanleveren.

Voordat ik inga op deze stelling, ga ik eerst in op de verplichtingen van vervoerders.

De vervoerders zijn verplicht, vanwege randnummer 1.4.2.2.5, om te waarborgen dat de beheerder te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de informatie uit randnummer 1.4.3.6. Dus als het gaat om informatie over de gevaarlijke stoffen in de trein hebben zowel de vervoerder als de beheerder een zorgplicht opgelegd gekregen.

Het is nu de vraag wat precies de reikwijdte van die zorgplicht is. U gaat blijkens uw genoemde stelling uit van een beperkte reikwijdte. Als ProRail niet de juiste gegevens aangereikt krijgt dan kan ProRail niets doen, zo leid ik uit uw stelling af.

Dat is een te beperkte opvatting van de op uw rustende zorgplicht. Deze zorgplicht gaat verder dan het organiseren van aangeleverde informatie. De reikwijdte van de zorgplicht die op ProRail rust moet worden uitgelegd aan de hand van de inhoud van de Wvgs c.a. en de specifieke rol die ProRail heeft binnen het railsysteem. De Wvgs roept namelijk (o.a. in het RID, randnummer 1.4.1.1) een ketenverantwoordelijkheid in het leven, mede om te voorkomen dat individuele partijen zich terugtrekken op hun eigen verantwoordelijkheid. Daarnaast heeft ProRail als beheerder een bijzondere positie. ProRail is aangewezen als toedeler van capaciteit op de hoofdspoorweg en verantwoordelijk voor het leiden van het verkeer. Vanuit die verantwoordelijkheden kan ProRail de haar ter beschikking staande middelen inzetten om invulling te geven aan de zorgplicht uit randnummer 1.4.3.6. Dat doet ProRail nu niet, althans onvoldoende.

Meer concreet: ik ben van oordeel dat ProRail in het kader van de zorgplicht uit randnummer 1.4.3.6 de verplichting heeft de haar beschikbare middelen, zoals de toegangsovereenkomst, te gebruiken om betere afspraken te maken met vervoerders over het aanleveren van gegevens en te borgen en te controleren dat deze afspraken nagekomen worden. Zolang ProRail deze mogelijkheden niet afdoende benut is zij in gebreke en kan ProRail, indien geconstateerd wordt dat niet de juiste informatie over het vervoer bij haar aanwezig is, zich er niet op beroepen dat de vervoerder niet de juiste informatie heeft aangeleverd. Voor de volledigheid benadruk ik dat de Inspectie ook vervoerders aanspreekt op haar zorgplicht bij het ontbreken van de juiste informatie en zo nodig sancties oplegt en heeft opgelegd.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
9 oktober 2012

Ops kenmerk
B-3-11-2023.001



7.

Tenslotte stelt u dat aan ProRail in de beschikking van 8 september 2011 geen begunstigingstermijn is gesteld.

Zoals in de genoemde tussenuitspraak van de voorzieningenrechter is aangegeven, is de door mij aan u gegeven begunstigingstermijn van een week te kort.

Zoals hierboven reeds is aangegeven, hebben op 13 en 18 september 2012 tussen de Inspectie en ProRail overleggen plaatsgevonden over een begunstigingstermijn die zowel haalbaar als aanvaardbaar is. In die overleggen is, conform zoals is vastgelegd in het verkorte proces-verbaal van de zitting van 3 september 2012, het volgende betrokken:

1. Eiseres zal verweerder inzicht geven in het project "Informatie Gevaarlijke Stoffen op emplacementen"(IGS), in lijn met wat er zitting al aan informatie is geboden. Tevens zal eiseres concreet inzicht geven in de tijd die zij nodig heeft om dit project te realiseren, waarbij een zo krap mogelijke termijn voorop staat.
2. Eiseres zal toefichting wat zij, tot aan het moment waarop IGS operationeel wordt, doet om de informatie te verstrekken waartoe zij op grond van randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG (Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen) is verplicht. Hierbij zal zij de uitkomsten van de door haarzelf uitgevoerde inspecties niet alleen op resultaatniveau aan verweerder presenteren, maar inzicht geven in dat wat zij tot nu toe precies heeft geïnspecteerd en wat daarvan de concrete uitkomst is geweest.
3. Verweerder zal beoordelen of de uitkomsten van IGS zoals dat thans wordt ontwikkeld voldoende zullen zijn om te voldoen aan randnummer 1.4.3.6, waarbij ter zitting is besproken dat de eerste fase (de "wat"-kwestie) mogelijkterwijs al voldoende of vooralsnog voldoende is, omdat daarbij in ieder geval ook het spoor plus de volgorde bekend is, maar niet de exacte geografische plaats op dat spoor.
4. Partijen zullen bespreken wat in afwachting van de eindoplossing – naar het zich laat aanzien IGS – kan worden bereikt als tussenoplossing om zo veel mogelijk zekerheid en veiligheid te bieden over de situatie op emplacementen, waarbij oplossingsgerichtheid van beide partijen voorop zou moeten staan.

Tijdens de genoemde overleggen van 13 en 18 september 2012 zijn de Inspectie en ProRail overeengekomen dat het reëel is om ProRail een begunstigingstermijn lopende tot 1 januari 2014 te verlenen, waarbij ProRail er gedurende deze tot 1 januari 2014 lopende begunstigingstermijn voor zorg draagt dat door ProRail in alle gevallen binnen de 15 minuten zoals genoemd in de brief van 14 juli 2011 de volledige en juiste informatie als bedoeld in randnummer 1.4.3.6 zal kunnen worden geleverd.

Invorderingsbeschikking dwangsom van 19 december 2011

Gelet op het feit dat de voorzieningenrechter in de genoemde tussenuitspraak heeft uitgesproken dat de door mij in eerste instantie verleende begunstigingstermijn van 1 week te kort is, kan de invorderingsbeschikking van 19 december 2011 niet in stand blijven. Deze invorderingsbeschikking komt dientengevolge te vervallen.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
9 oktober 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001



BESLUIT

De eerdere beslissingen op bezwaar van 17 februari 2012 en 15 juni 2012 met betrekking tot de beschikking van 8 september 2011 zijn Ingetrokken. Deze beslissing op bezwaar treedt daarvoor in de plaats.

Ik verklaar uw bezwaarschrift gericht tegen de beschikking van 8 september 2011 gegrond voor zover het betreft de begunstigingstermijn. Op dit onderdeel wordt de beschikking van 8 september 2011 dan ook herroepen. Aan ProRail wordt een begunstigingstermijn lopende tot 1 januari 2014 verleend, waarbij ProRail er gedurende deze tot 1 januari 2014 lopende begunstigingstermijn voor zorg draagt dat door ProRail in alle gevallen binnen de 15 minuten zoals genoemd in de brief van 14 juli 2011 de volledige en juiste informatie als bedoeld in randnummer 1.4.3.6 zal kunnen worden geleverd.

Voor het overige verklaar ik uw bezwaarschrift gericht tegen de beschikking van 8 september 2011 ongegrond.

Ik verklaar uw bezwaarschrift gericht tegen de Invorderingsbeschikking van 19 december 2011 gegrond. De Invorderingsbeschikking van 19 december 2011 is door mij Ingetrokken.

beroep

Indien u het met deze beslissing niet eens bent, kunt u daartegen binnen zes weken nadat de beslissing u is toegezonden beroep instellen bij de rechtbank te Utrecht, sector Bestuursrecht. Voor het instellen van beroep is griffiegeld verschuldigd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL EN WEGVERVOER


mr. M.B. Xschwind

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
9 oktober 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

BIJLAGE 54



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

Rechtbank Utrecht
Sector Bestuursrecht
[REDACTED]
Postbus 13023
3507 LA UTRECHT

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[REDACTED]
T 070 [REDACTED]
M +31(0)6-[REDACTED]
F 070-4564190
[REDACTED]@ILenT.nl

Datum 9 oktober 2012
Betreft het beroep van ProRail Utrecht B.V.

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

Uw kenmerk
UTR 12 / 267 BESLU V27

Bijlage(n)
nieuwe beslissing op bezwaar

Geachte [REDACTED]

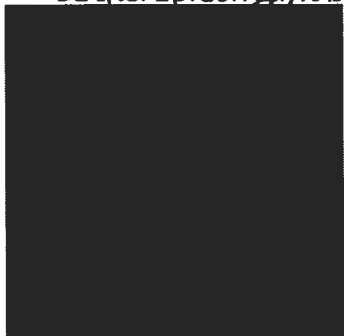
Op 13 en 18 september 2012 hebben de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de Inspectie) en ProRail, daarbij in acht nemend de in het verkort proces-verbaal van de zitting van 3 september 2012 vastgelegde aanwijzingen, overleg gehad over de begunstigingstermijn.

De genoemde overleggen hebben geleid tot een nieuwe beslissing op bezwaar, welke beslissing op bezwaar als bijlage bij deze brief is gevoegd. Met ProRail is afgesproken dat zij uw rechtbank zal berichten dat ProRail instemt met de in deze beslissing op bezwaar opgenomen nieuwe begunstigingstermijn.

Gelet op het bovenstaande ziet de Inspectie er vanaf om gebruik te maken van de uitnodiging van uw rechtbank om vrijdag 12 oktober 2012 in deze procedure nogmaals ter zitting te verschijnen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
Namens deze,
DE INSPECTEUR IJT/RAIL EN WEGVERVOER



BIJLAGE 55



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

Rechtbank Utrecht
Sector Bestuursrecht
[REDACTED]
Postbus 13023
3507 LA UTRECHT

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht
Contactpersoon
[REDACTED]
T 070-[REDACTED]
M +31(0)6-[REDACTED]
F 070-4564190
[REDACTED]@ilenT.nl

Datum 11 oktober 2012
Betreft het beroep van ProRail Utrecht B.V. .

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

Uw kenmerk
UTR 12 / 267 BESLU V27

Bijlage(n)
-

Geachte [REDACTED]

Heden ontvingen wij in bovengenoemde procedure een afschrift van een door de gemachtigde van ProRail opgestelde brief van 9 oktober 2012.

Met betrekking tot de inhoud van de bijlage van deze brief hecht de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de Inspectie) er aan het volgende op te merken:

- Zoals in mijn brief van 9 oktober 2012 reeds is aangegeven, hebben de Inspectie en ProRail op 13 en 18 september 2012 overleg gehad over de begunstigingstermijn, daarbij in acht nemend de in het verkort proces-verbaal van de zitting van 3 september 2012 vastgelegde aanwijzingen. Uit deze overleggen zijn ook afspraken voortgekomen. Het aanpassen van het proces-verbaal conform de opmerkingen van de gemachtigde van ProRail kan dan ook gevolgen hebben voor de tussen de Inspectie en ProRail gemaakte afspraken;
- Met betrekking tot de 4^e alinea van pagina 2 geeft de gemachtigde van ProRail aan dat in de beleving van ProRail ter zitting is overeengekomen dat zij nogmaals nader inzicht zal verschaffen in de tijdelijke maatregelen, maar dat in haar herinnering niet is afgesproken dat zij op detailniveau informatie over de uitkomst van de Individuele inspecties verschaft. De Inspectie is van oordeel dat de weergave van uw rechtbank wel degelijk correct is. Wat hier echter ook van zij, feit is dat deze informatie tijdens de genoemde overleggen wel door ProRail aan de Inspectie is verschaft;
- Met betrekking tot de 5^e alinea op pagina 2 geeft de gemachtigde van ProRail aan dat naar de mening van ProRail verweerder tijdens de hoorzitting heeft aangegeven dat de uitkomsten van (de eerste fase van) IGS voldoende zijn om te voldoen aan de verplichtingen die naar het oordeel van verweerder gelden voor ProRail ingevolge randnummer 1.4.3.6 en is naar het oordeel van ProRail niet overeengekomen dat verweerder dit aspect nogmaals zal beoordelen. Ook hier is de Inspectie van oordeel dat de weergave van uw rechtbank wel degelijk correct is. Door de Inspectie is tijdens de zitting namelijk

BIJLAGE 56

uitspraak



RECHTBANK UTRECHT

Sector bestuursrecht

zaaknummers: SBR 12/267 E, SBR 12/268 E, SBR 12/881 E en SBR 12/882 E

uitspraak van de voorzieningenrechter van 5 november 2012 op het beroep en het verzoek om voorlopige voorziening in de zaak tussen

ProRail B.V., te Utrecht, eiseres
(gemachtigde: mr. E. Broeren),

en

de Minister van Infrastructuur en Milieu, verweerder
(gemachtigden: mr. M.B. Geschwind en mr. P. Hoekstra).

Procesverloop

Bij besluit van 8 september 2011 heeft verweerder aan eiseres een last onder dwangsom opgelegd. De last houdt in dat eiseres te allen tijde moet voldoen aan de voor haar onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke goederen, te weten randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG (Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen).

Bij besluit van 19 december 2011 heeft verweerder een volgens hem verbeurde dwangsom van € 5.000,- ingevorderd.

Eiseres heeft de voorzieningenrechter verzocht om een voorlopige voorziening in de bezwaarzaken over beide primaire besluiten.

Bij afzonderlijke besluiten van 17 februari 2012 heeft verweerder het bezwaar van eiseres tegen deze twee primaire besluiten ongegrond verklaard.

Eiseres heeft tegen deze besluiten beroep ingesteld. De al gedane verzoeken om een voorlopige voorziening gelden als gedaan hangende het beroep.

Het onderzoek ter zitting heeft plaatsgevonden op 13 maart 2012. Voor eiseres zijn verschenen mr. P.M. Tenpierik, mr. drs. D. van Bommel en de hierboven genoemde gemachtigde. Verweerder heeft zich laten vertegenwoordigen door zijn gemachtigden.

Bij tussenuitspraak van 25 april 2012 heeft de voorzieningenrechter verweerder in de gelegenheid gesteld een gebrek te herstellen.

Bij besluit van 15 juni 2012 heeft verweerder opnieuw op de bezwaren van eiseres beslist. Eiseres heeft schriftelijk haar zienswijze op dit nieuwe besluit gegeven.

Een tweede onderzoek ter zitting heeft plaatsgevonden op 3 september 2012. Voor eiseres zijn verschenen mr. P.M. Tenplorik, mr. drs. D. van Bommel, drs. R. Bruin en de hierboven genoemde gemachtigde. Verweerder heeft zich laten vertegenwoordigen door zijn gemachtigden. Tevens was voor verweerder aanwezig A.J.H. Grob, BBA RSE. De voorzieningenrechter heeft het onderzoek ter zitting vervolgens geschorst om partijen in de gelegenheid te stellen over de begunstigingstermijn overeenstemming te bereiken.

Bij besluit van 9 oktober 2012 heeft verweerder de besluiten op bezwaar van 17 februari 2012 en 15 juni 2012 ingetrokken. Het bezwaar van eiseres gericht tegen het besluit van 8 september 2011 met de last onder dwangsom is gegrond verklaard en dat besluit is herroepen op het punt van de begunstigingstermijn. Verweerder heeft bij dat besluit van 9 oktober 2012 ook het bezwaar gericht tegen de Invorderingsbeschikking van 19 december 2011 gegrond verklaard en dat laatstgenoemde besluit in zijn geheel herroepen.

Eiseres heeft bij faxbericht van 9 oktober 2012 gereageerd op dit nieuwe besluit van verweerder. Verweerder heeft hierop gereageerd bij brief van 11 oktober 2012.

De zaak is voor de derde keer ter zitting van 12 oktober 2012 aan de orde gesteld. Partijen zijn - met voorafgaand bericht - niet verschenen, waarna de voorzieningenrechter het onderzoek ter zitting heeft gesloten. Partijen hebben hiervan schriftelijk bericht ontvangen.

Overwegingen

1. Deze uitspraak bouwt voort op de tussenuitspraak van 25 april 2012. De voorzieningenrechter neemt over en blijft bij al wat hij in deze uitspraak heeft overwogen en beslist. In overweging 1 van die tussenuitspraak is overwogen dat gelet op artikel 5:39, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) deze zaak is teruggebracht tot één beroep en één verzoek om voorlopige voorziening. Hoewel de zaak feitelijk is gestart met twee verzoekschriften en twee beroepschriften, spreekt de voorzieningenrechter hierna dus over "het beroep" en "het verzoek".

In overeenstemming met wat met partijen is besproken tijdens de tweede zitting, beslist de voorzieningenrechter in deze uitspraak in deze zaak zonder uitvoerige procedure over de laatste beslissing op bezwaar van 9 oktober 2012. Met partijen is namelijk afgesproken dat de derde zitting alleen geldt als een spoedige gelegenheid de zaak af te ronden als zij er na de tweede zitting niet samen uit zouden komen, terwijl geldt dat als zij er wel zouden uitkomen, het sluiten van het onderzoek tijdens die derde zitting de snelste methode is om tot een einduitspraak te komen. Partijen zijn, onder de gegeven omstandigheden van de al in de tussenuitspraak neergelegde oordelen, tot overeenstemming gekomen over de benodigde begunstigingstermijn. Eiseres heeft laten weten geen aparte beroepsgronden tegen de laatste beslissing op bezwaar te willen aanvoeren en beide partijen hebben laten weten geen behoefte te hebben aan een bespreking van de zaak ter zitting op 12 oktober 2012. Met de summiere procedure over de laatste beslissing op bezwaar worden partijen dus niet te kort gedaan.

Strikt genomen beslist de voorzieningenrechter met deze uitspraak binnen een voor eventuele derde-belanghebbenden geldende beroepstermijn over het besluit van 9 oktober 2012. Er is geen derde-belanghebbende die realistisch gezien zou kunnen willen opkomen tegen dat laatste besluit, terwijl hij tegen de voorlopers daarvan geen rechtsmiddelen heeft aangewend. Daarom acht de voorzieningenrechter het, ook uit een oogpunt van proceseconomie, verantwoord nu einduitspraak te doen op het beroep en het verzoek.

Over het beroep

2. De voorzieningenrechter heeft in de tussenuitspraak - kort gezegd - geoordeeld dat verweerder aan eiseres de last onder dwangsom heeft mogen opleggen. De beroepsgronden die zien op het opleggen van de last onder dwangsom en de inhoud van deze last treffen naar het oordeel van de voorzieningenrechter geen doel. De voorzieningenrechter heeft wel geconcludeerd dat de door verweerder bepaalde begunstigingstermijn van een week te kort is voor eiseres om aan haar verplichtingen (zoals deze door verweerder zijn ingevuld en door de voorzieningenrechter zijn geoordeeld) te kunnen voldoen. Verweerder is vervolgens in de gelegenheid gesteld om dit gebrek met een nieuwe beslissing op bezwaar te herstellen.
3. Verweerder heeft de begunstigingstermijn in het besluit van 15 juni 2012 vervolgens verlengd tot 1 februari 2013. Eiseres heeft in haar zienswijze daarop en ter zitting van 3 september 2012 toegelicht waarom ook deze begunstigingstermijn voor haar te kort is om aan haar op die manier ingevulde verplichtingen te kunnen voldoen. Ter zitting hebben partijen de bereidheid uitgesproken om te bezien of zij tot een overeenstemming kunnen komen over de begunstigingstermijn. Dit heeft geleid tot het besluit van 9 oktober 2012.
4. De voorzieningenrechter acht het beroep van eiseres tegen de besluiten op bezwaar van 17 februari 2012, onder toepassing van artikel 6:19, eerste lid, van de Awb in samenhang gezien met artikel 6:18 van de Awb, mede gericht tegen de besluiten op bezwaar van 15 juni 2012 en 9 oktober 2012.
5. Bij besluit van 9 oktober 2012 heeft verweerder de besluiten van 17 februari 2012 en 15 juni 2012 ingetrokken. Gelet hierop heeft eiseres geen belang meer bij een inhoudelijke beoordeling van haar beroep tegen deze besluiten. Het beroep, voor zover gericht tegen deze drie besluiten, wordt daarom wegens het ontvallen van procesbelang niet-ontvankelijk verklaard. Dat betekent ook dat hierna niet meer hoeft te worden geoordeeld over de invordering en de daartegen gerichte gronden. Die invordering is immers, zoals hiervoor gezegd, bij het besluit van 9 oktober 2012 herroepen.
6. Dit betekent vervolgens dat het beroep zich alleen nog richt tegen het besluit van 9 oktober 2012. In het besluit van 9 oktober 2012 heeft verweerder de inhoud van het besluit van 17 februari 2012 over de last onder dwangsom overgenomen en de begunstigingstermijn bepaald op 1 januari 2014. Omdat de voorzieningenrechter in de tussenuitspraak de inhoudelijke beroepsgronden van eiseres gericht tegen de last onder dwangsom al heeft beoordeeld en die beoordeling hierboven onder 1 tot zijn eindoordeel heeft gemaakt, staat alleen nog ter beoordeling of verweerder bij het besluit van 9 oktober 2012 de begunstigingstermijn heeft mogen bepalen op 1 januari 2014.
7. Eiseres heeft zoals gezegd in haar schriftelijke reactie op de laatste beslissing op bezwaar gesteld dat zij - gegeven de oordelen in de tussenuitspraak - (naar de voorzieningenrechter begrijpt: in de fase van beroep) kan instemmen met de in die beslissing op bezwaar gestelde begunstigingstermijn als uitkomst van het overleg tussen haar en verweerder.
8. Hieruit volgt dat eiseres geen zelfstandige beroepsgronden meer heeft gericht tegen die begunstigingstermijn. Het beroep van eiseres gericht tegen het besluit van 9 oktober 2012 is, daarom en gelet op wat in de tussenuitspraak is overwogen, dan ook ongegrond.

Over het verzoek om een voorlopige voorziening

9. Gelet op de beslissing in de hoofdzaak is het treffen van een voorlopige voorziening niet aangewezen.

Over het beroep en het verzoek om voorlopige voorziening

10. De voorzieningenrechter ziet aanleiding voor een proceskostenveroordeling. De reden hiervoor is dat verweerder naar aanleiding van het door de voorzieningenrechter in de tussenuitspraak geconstateerde gebrek in het besluit van 17 februari 2012 een nieuw besluit heeft genomen op de bezwaren van eisers.

11. De voorzieningenrechter beoordeelt het gewicht van de zaak vanwege de complexiteit ervan als zwaar. Dit leidt volgens de bijlage van het Besluit proceskosten bestuursrecht (Bpb), onderdeel C1, tot een wegingsfactor 1,5. Ook in het kader van de proceskostenvergoeding geldt dat de aangewende rechtsmiddelen gelden als één verzoek om een voorlopige voorziening en één beroep. De proceshandelingen die daarmee voor vergoeding in aanmerking komen, zijn: het indienen van het verzoek om een voorlopige voorziening (1 punt), het indienen van het beroepschrift (1 punt), de aanwezigheid ter zitting (1 punt), de aanwezigheid ter nadere zitting (0,5 punt) en de schriftelijke reactie op verweerders besluit van 15 juni 2012 in het kader van de bestuurlijke lus (0,5 punt). De voorzieningenrechter stelt deze laatste reactie gelijk met het geven van schriftelijke inlichtingen zoals genoemd in de bijlage van het Bpb onderdeel A. De waarde per punt bedraagt € 437,-.

Dit brengt het totaal aan te vergoeden proceskosten op € 2.622,- (4 x 1,5 x € 437,-).

12. Omdat de voorzieningenrechter van oordeel is dat het beroep voor zover gericht tegen het besluit van 9 oktober 2012 ongegrond is en dat het verzoek om een voorlopige voorziening moet worden afgewezen, bepaalt de voorzieningenrechter niet dat het door eisers betaalde griffierecht voor deze procedures aan haar moet worden vergoed.

Beslissing

De voorzieningenrechter:

- verklaart het beroep voor zover gericht tegen de besluiten van 17 februari 2012 en 15 juni 2012 niet-ontvankelijk;
- verklaart het beroep voor zover gericht tegen het besluit van 9 oktober 2012 ongegrond;
- wijst het verzoek om een voorlopige voorziening af;
- veroordeelt verweerder in de proceskosten tot een bedrag van € 2.622,-, te betalen aan eiseres.

Deze uitspraak is gedaan door mr. D.A. Verburg, voorzieningenrechter, in aanwezigheid van mr. M.E.C. Bakker, griffier. De beslissing is in het openbaar uitgesproken op 5 november 2012.

[Redacted signature area]

griffier

[Redacted signature area]

voorzieningenrechter

Afschrift verzonden aan partijen op:

- 6 NOV 2012

Rechtsmiddel

Tegen deze uitspraak kan voor zover daarmee is beslist op het beroep binnen zes weken na de dag van verzending daarvan hoger beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Voor zover bij deze uitspraak is beslist op het verzoek om voorlopige voorziening staat daartegen geen rechtsmiddel open.

Voor copie conform de griffier

[Redacted signature area]

BIJLAGE 57



Minister van Infrastructuur en Milieu (IPC-880)
Postbus 20951
2500 EZ 'S-GRAVENHAGE

Datum	Ons nummer	Uw kenmerk
10 januari 2013	201211594/1/A4	
Onderwerp		Behandelend ambtenaar
Utrecht		[REDACTED]
Wet vervoer gevaarlijke stoffen, dwangsom		070-[REDACTED]

Bij deze brief treft u aan (een) kopie(ën) van (een) hoger beroepschrift(en), met eventuele bijlagen, gericht tegen de uitspraak van Rechtbank Utrecht, thans rechtbank Midden-Nederland, bestuursrecht van 5 november 2012, SBR 12/267,12/ 268,12/ 881, 12/882.

De naam en het nummer van deze zaak zijn u eerder meegedeeld. U vindt ze bovenaan deze brief onder "Onderwerp" en "Ons nummer".

U dient binnen vier weken na de dag van verzending, dit is de dagtekening, van deze brief, een verweerschrift in te dienen.

U wordt verzocht om stukken die niet aan de rechtbank zijn overgelegd, maar die naar uw mening wel van belang zijn voor de behandeling van het geding, zo spoedig mogelijk maar in elk geval binnen de hiervoor gestelde termijn toe te zenden. Mocht u deze stukken al eerder in deze procedure of naar aanleiding van een verzoek om het treffen van een voorlopige voorziening hebben toegezonden, dan kunt u volstaan met een verwijzing naar die eerdere toezending.

Over de verdere behandeling van deze zaak ontvangt u nader bericht.

Hoogachtend,

de secretaris van de Raad van State,

[REDACTED]

[REDACTED]

2271930(3AB)

RAAD VAN STATE INGEKOMEN	
14 DEC 2012	
ZAAKNR.	
AAN:	11/12
BEHANDELD DO:	PAR

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Datum 11 december 2012
Bijlage(n) 3
Ops kenmerk #325727

Behandeld door [REDACTED]
E-mail [REDACTED]@prorail.nl

Geacht College,

Directie
Bedrijfsstrategie

Bezoekadres
De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Middels onderhavig beroepschrift gaat ProRail B.V. (hierna ProRail) in beroep tegen de uitspraak van 5 november 2012 van de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Utrecht (Bijlage 1) inzake de door ProRail gevraagde voorlopige voorziening met betrekking tot het besluit d.d. 9 oktober 2012 (Bijlage 2). ProRail verwijst naar de bestreden uitspraak voor het procesverloop, en de tussenuitspraak d.d. 25 april 2012 (Bijlage 3).

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Het griffierecht kan ten laste gebracht worden van de rekening courant van ProRail.

Inleiding

1. Aan ProRail is een last onder dwangsom opgelegd op de grond dat zij in strijd heeft gehandeld met art. 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) jo randnummer 1.4.3.6 sub b van bijlage 1 de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG), houdende dat ProRail te allen tijde moet voldoen aan de voor haar onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke goederen.
2. ProRail is krachtens de aan haar op grond van artikel 16 van de Spoorwegwet verleende beheerconcessie van 1 januari 2005 beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur in Nederland. De beheerconcessie verschaft ProRail het exclusieve recht en de plicht ten aanzien van de zorg voor de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur, de eerlijke en niet-discriminerende verdeling van spoorweginfrastructuurcapaciteit en het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur¹.
3. Randnummer 1.4.3.6 sub b van bijlage 1 VSG luidt:
'In het kader van sectie 1.4.1 heeft de infrastructuurbeheerder in het bijzonder de volgende plichten. De infrastructuurbeheerder
a) [...]

¹ Artikel 16 Spoorwegwet jo. artikel 2 Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur.

- b) *Moet ervoor zorgdragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot de volgende informatie:*
- *Samenstelling van de trein, door vermelding van het nummer van elke wagen en het wagentype, indien dit niet onderdeel is van het wagennummer;*
 - *UN-nummers van de gevaarlijke goederen die in of op elke wagen worden vervoerd, of, indien alleen gevaarlijke goederen verpakt in gelimiteerde hoeveelheden worden vervoerd overeenkomstig hoofdstuk 3.4, informatie die de aanwezigheid daarvan aangeeft indien kenmerking van de wagen of de grote container overeenkomstig hoofdstuk 3.4 is voorgeschreven;*
 - *Positie van elke wagen in de trein (volgorde van wagens).*

Deze gegevens mogen alleen bekend gemaakt worden aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen;

Opmerking: De wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgesteld in de regeling voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.'

4. *Sectie 1.4.1 van bijlage 1 VSG luidt:*

' 1.4.1 Algemene zorg voor de veiligheid

1.4.1.1 De bij het vervoer van gevaarlijke goederen betrokkenen moeten overeenkomstig de aard en de omvang van de te voorziene gevaren maatregelen treffen, om schadegevallen te verhinderen en indien schade optreedt, de omvang daarvan zo beperkt mogelijk te houden. Zij moeten in elk geval de voor hen geldende bepalingen van het RID in acht nemen.

1.4.1.2 De betrokkenen moeten een mogelijk direct gevaar voor de openbare veiligheid onmiddellijk melden aan de instanties voor de hulpverlening en de veiligheid en zij moeten deze instanties voorzien van de voor hun optreden noodzakelijke informatie.

1.4.1.3 In het RID kunnen bepaalde plichten van de betrokkene nader worden vastgelegd

Onder voorwaarde dat de in 1.4.2 en 1.4.3 genoemde plichten in acht worden genomen, kan een Lidstaat in zijn nationale wetgeving de plichten die rusten op een van de genoemde betrokkenen overdragen op één of meer andere betrokkenen, indien deze staat van opvatting is, dat dit niet leidt tot een verlaging van het veiligheidsniveau. Deze afwijkingen moeten door de Lidstaat worden meegedeeld aan het secretariaat van de OTIF, dat deze ter kennis brengt aan de overige Lidstaten.

De bepalingen van 1.2.1, 1.4.2 en 1.4.3 inzake de definities van de betrokkenen en de voor hen geldende plichten zijn niet van invloed op de voorschriften van het nationale recht inzake de juridische gevolgen (strafstelling, aansprakelijkheid, enz.), die samenhangen met het feit of de bedoelde betrokkene bijvoorbeeld een rechtspersoon, een natuurlijk persoon, een voor eigen rekening werkzaam persoon, een werkgever of een werknemer.'

Verhouding vervoerder en beheerder; verdeling verantwoordelijkheden en zorgplicht

5. Aldus de bestreden uitspraak heeft ProRail een specifieke verplichting om borg te staan voor de juistheid en volledigheid van de informatie genoemd in 1.4.3.6 sub b VSG. Dit zou voortvloeien uit de formulering van 1.4.3.6 sub b 'zorg dragen voor', hetgeen - aldus de bestreden uitspraak (tussenuitspraak randnummer 18 en 19) - een resultaatverplichting is.
6. ProRail kan de lezing van 1.4.3.6 sub b VSG als resultaatverplichting volgen in de zin dat ProRail gehouden is om ervoor te zorgen dat zij te allen tijde toegang tot de betreffende informatie heeft. De resultaatverplichting tot het inhoudelijk juist zijn van deze informatie is echter door de wetgever bij de vervoerder neergelegd, de partij die daadwerkelijk het vervoer van de gevaarlijke stoffen uitvoert.
7. In Sectie 1.4.1 wordt niet bepaald dat de algemene zorg voor de veiligheid tot een vergaande zorgplicht van de infrastructuurbeheerder leidt, laat staan dat deze bestaat uit een vorm van een 'over-all' verantwoordelijkheid. Randnummer 1.4.1.1 bijlage 1 VSG bepaalt immers expliciet dat de bij het vervoer van gevaarlijke stoffen betrokkenen in elk geval de voor hen geldende bepalingen van het RID in acht moeten nemen.
8. Gezien de logistieke keten van het vervoer van (gevaarlijke) stoffen kan de verdeling van de verantwoordelijkheden ook niet anders worden vormgegeven. De reis van gevaarlijke stoffen begint en/of eindigt veelal in het buitenland. De verplichtingen uit hoofde van de Wvgs c.a. ten aanzien van de infrastructuurbeheerder kunnen alleen al om die reden nimmer tot een systeemverantwoordelijkheid, of anderszins een verdergaande verantwoordelijkheid van de beheerder buiten Nederland leiden.
9. Noch in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, noch in de VSG is in een overdracht van plichten uit hoofde van het RID, als bedoeld in randnummer 1.4.1.3 bijlage 1 VSG, van een vervoerder, of andere betrokkene, aan de infrastructuurbeheerder voorzien. Zelfs al zou van een dergelijke overdracht sprake zijn, dan dienen de in sectie 1.4.2 en 1.4.3 bijlage 1 VSG genoemde plichten in acht te worden genomen.

10. Zoals in de bestreden uitspraak terecht wordt gesteld is het de plicht van de vervoerder om ervoor zorg te dragen dat de beheerder aan haar plicht kan voldoen. De gedachtegang uit de bestreden uitspraak dat juist om die reden de rol van de beheerder verder gaat dan die van de vervoerder, kan ProRail dan ook niet volgen.

11. De voorzieningenrechter overweegt in kantnummer 19 van de bestreden uitspraak als volgt ten aanzien van het betoog van ProRail:
'19. De voorzieningenrechter volgt eiseres niet in haar standpunt. Uit Randnummer 1.4.2.2.5 bij VSG volgt dat een vervoerder voor zover het zijn activiteiten betreft, moet waarborgen dat de beheerder van de infrastructuur te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot de informatie die het die beheerder mogelijk maakt te voldoen aan de voorschriften van randnummer 1.4.3.6 onderdeel b. Dit betekent dat verweerder ook de vervoerders kan aanspreken als deze informatie niet snel en niet volledig beschikbaar is. Dit betekent echter ook dat de plicht die in dit verband op de vervoerder rust, er op gericht is te zorgen dat de beheerder aan zijn plicht kan voldoen. De positie van de beheerder, eiseres dus, is daarom een wezenlijk andere dan die van de vervoerders en op hem rust een bijzonder verplichting als beheerder van de spoorweginfrastructuur. Van een nevenschikking van beheerder en vervoerders is naar het oordeel van de voorzieningenrechter daarom geen sprake. Dat de beheerder dus feitelijk afhankelijk is van de juistheid en volledigheid van de informatie die zij van de vervoerder krijgt, maakt nog niet dat hij daarmee de verantwoordelijkheid voor de juistheid en de volledigheid bij die vervoerder kan laten liggen. Het gaat hier dus niet om een algemene zorgplicht in de zin van een in globale termen gestelde paraplu-zorgplicht, maar om een specifieke verplichting die rust op de infrastructuurbeheerder als knooppunt van alle relevante informatie. Bij die bijzondere positie, waaronder die van contactpunt met hulpdiensten in geval van incidenten en anderen die toegang tot deze informatie moeten verkrijgen voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen, hoort ook dat eiseres geen neutraal "doorgeefluik" van informatie van de vervoerders is, maar ook verantwoordelijk wordt gehouden voor de juistheid en volledigheid van die informatie. Het randnummer is immers ook geformuleerd als een resultaatverplichting ("zorg dragen voor") en niet als een inspanningsverplichting.'

De constatering van de voorzieningenrechter lijkt juist een andere conclusie te rechtvaardigen, namelijk die van de eigen verantwoordelijkheid van de vervoerder voor de juistheid van de door hem aan de beheerder verstrekte informatie. De verplichtingen zijn immers geformuleerd als zelfstandige verplichtingen.

12. Randnummer 1.4.2.2 VSG luidt:

'1.4.2.2.1 De vervoerder, die de gevaarlijke goederen op de plaats van vertrek aanneemt, moet in het kader van sectie 1.4.1 door representatieve steekproeven in het bijzonder

a) controleren of de te vervoeren gevaarlijke goederen overeenkomstig het RID ten vervoer zijn toegelaten;

b) zich ervan vergewissen dat de voorgeschreven documenten bij het vervoerdocument zijn gevoegd en doorgezonden worden;

c) door middel van een visuele controle vaststellen dat de wagens en de lading geen duidelijke gebreken, geen lekkage of scheuren vertonen, dat geen uitrustingsdelen ontbreken, enz.;

d) zich ervan vergewissen dat bij reservoirwagens, batterijwagens, wagens met afneembare tanks, transporttanks, tankcontainers en MEGC's de datum van de volgende beproeving niet is overschreden;

e) controleren, of de wagens niet zijn overbeladen;

f) zich ervan vergewissen dat de voor de wagens voorgeschreven gevaarsetiketten en kenmerkingen zijn aangebracht;

Dit moet worden gedaan aan de hand van de vervoerdocumenten en de begeleidende documenten, door een visuele controle van de wagen of de containers en eventueel van de lading.

Aan de bepalingen van deze paragraaf wordt geacht te zijn voldaan, indien punt 5 van UIC-fiche 471-3 V (Controles die bij zendingen met gevaarlijke stoffen in het internationale verkeer moeten worden uitgevoerd) wordt toegepast.6

1.4.2.2.2 De vervoerder kan echter in de gevallen bedoeld in 1.4.2.2.1 a), b), e) en f), vertrouwen op de informatie en gegevens die hem door andere betrokkenen ter beschikking zijn gesteld.

1.4.2.2.3 Indien de vervoerder overeenkomstig 1.4.2.2.1 een overtreding van de voorschriften van het RID vaststelt, dan mag hij deze zending niet verder vervoeren totdat aan de voorschriften is voldaan.

1.4.2.2.4 Indien tijdens het vervoer een overtreding wordt vastgesteld die mogelijk kan leiden tot een vermindering van de veiligheid, dan moet de zending met inachtneming van de eisen van de verkeersveiligheid en het veilige parkeren, alsmede de eisen van de openbare veiligheid zo snel mogelijk worden opgehouden.

Het vervoer mag slechts worden voortgezet indien aan de voorschriften is voldaan. De voor het resterende vervoerstraject bevoegde autoriteit(en) kan (kunnen) voor de voortzetting van het vervoer goedkeuring verlenen.

Indien niet aan de voorschriften kan worden voldaan en indien voor het resterende vervoerstraject geen goedkeuring wordt verleend, dan verleent (verlenen) de bevoegde autoriteit(en) de vervoerder de noodzakelijke administratieve ondersteuning. Deze bepaling is ook van toepassing, indien de vervoerder de bevoegde autoriteit(en) meedeelt, dat de gevaarlijke eigenschappen van de ten vervoer aangeboden goederen aan hem door de afzender niet duidelijk zijn medegedeeld en hij op grond van in het bijzonder het voor de vervoersovereenkomst geldende recht wenst de goederen te lossen, te vernietigen of onschadelijk te maken.

1.4.2.2.5 De vervoerder moet waarborgen dat de beheerder van de gebruikte spoorweginfrastructuur te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de informatie die het hem mogelijk maakt te voldoen aan de voorschriften van 1.4.3.6 b).

Opmerking: De wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.'

13. Randnummer 1.4.2.2.5 VSG bepaalt expliciet dat de vervoerder moet waarborgen dat de beheerder van de gebruikte spoorweginfrastructuur te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de informatie die het hem mogelijk maakt te voldoen aan de voorschriften van 1.4.3.6 sub b.
14. Relevant in dit verband zijn de randnummers RN 1.4.2.2.1 t/m 1.4.2.2.3. Daaruit blijkt namelijk dat de vervoerder verplicht is middels representatieve steekproeven te controleren of hetgeen hij in ontvangst genomen heeft ter vervoer strookt met de bijbehorende RID-voorschriften (RN 1.4.2.2.1), waarbij hij grotendeels mag vertrouwen op informatie en gegevens die hem door "andere betrokkenen" ter beschikking zijn gesteld (RN 1.4.2.2.2). Als de vervoerder een overtreding van het RID in dat verband vaststelt, "mag hij deze zending niet verder vervoeren totdat aan de voorschriften is voldaan" (RN 1.4.2.2.3). Ten aanzien van de verplichtingen van de beheerder bevat het RID, net als de Wvgs c.a., geen voorschriften die impliciet, laat staan zo expliciet als in RN 1.4.2.2, dergelijke verantwoordelijkheden voor de beheerder van de spoorweginfrastructuur in het leven roepen.
15. Het is voor ProRail niet mogelijk om invulling te geven aan de verantwoordelijkheid voor de juistheid van de gegevens zoals deze in de bestreden uitspraak wordt gegeven. Dit is, zoals hierboven reeds aangegeven, ook niet zo bedoeld. ProRail heeft immers geen bevoegdheid en/of middelen om de lading van treinen te onderzoeken en om de juistheid

van de gegevens die zij krijgt van de vervoerders feitelijk te controleren. Het is de minister – danwel namens deze de Inspectie Leefomgeving en Transport – die als toezichthouder deze middelen en bevoegdheid wel heeft. De vervoerder heeft, juist omdat hij in staat is deze gegevens te leveren en te controleren, een directe en uitsluitende verantwoordelijkheid voor de juistheid van de gegevens betreffende de lading.

16. In de bestreden uitspraak wordt in randnummer 19 gesteld dat ProRail de vervoerders kan aanspreken als zij zich niet houden aan de krachtens de VSG op hen rustende verplichtingen wat betreft de informatievoorziening. Niet duidelijk is echter in welke hoedanigheid ProRail dit kan doen; ProRail is immers op geen enkele wijze met bevoegdheden toegerust om dit 'aanspreken op' kracht bij te zetten. Verder dan een verzoek om informatie kan ProRail niet gaan.
17. In de bestreden uitspraak wordt echter gesteld dat de Toegangsovereenkomst die met spoorwegondernemingen wordt gesloten door ProRail, gezien kan worden als 'regeling voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur' waarin het aanleveren van de informatie geregeld kan worden. De Toegangsovereenkomst is echter een privaatrechtelijke overeenkomst, welke ziet op de door de Beheerder te bieden kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en de voor het gebruik daarvan verschuldigde gebruiksvergoeding².
18. ProRail is een besloten vennootschap, geen bestuursorgaan begiftigd met publiekrechtelijke bevoegdheden in deze. De verhouding tussen infrastructuurbeheerder en vervoerders is niet vormgegeven als een publiekrechtelijke gezagsrelatie. Deze centrale relatie is vormgegeven als een relatie van gelijkwaardigheid, wederzijdse afhankelijkheid en gezamenlijke optimalisatie. Deze relatie wordt dan ook beheerst door privaatrechtelijke Toegangsovereenkomsten. Ten behoeve van doelmatig beheer en een billijk en niet-discriminerend gebruik van spoorweginfrastructuur is onafhankelijk publiek toezicht door de NMa ingevoerd op onder meer het functioneren van de beheerder en diens handelen jegens vervoerders. Wat betreft de veiligheid van het goederen- en personenvervoer is van belang dat de verantwoordelijkheid voor regelgeving, vergunningverlening en handhaving eenduidig bij de overheid wordt gelegd. In de Spoorwegwet worden deze taken dus opgedragen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu³.

² Artikel 59 lid 1 Spoorwegwet jo. artikel 10 lid 5 van Richtlijn van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (91/440/EEG).

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2001–2002, 27 482, nr. 13.

19. In haar uitspraak van 4 januari 2008⁴ heeft de Rechtbank Rotterdam zich gebogen over de vraag of ProRail bestuursorgaan is als bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Ter discussie stond de vraag of de verdeling van infrastructuurcapaciteit door ProRail als besluit als bedoeld in artikel 1:3 Awb is aan te merken. De rechtbank stelt vast *'dat uit de wetsgeschiedenis van de Spoorwegwet (...) onmiskenbaar blijkt dat de wetgever uitdrukkelijk heeft beoogd dat verweerder [ProRail B.V.] geen bestuursorgaan is.'*
20. Van een 'regeling' tot uitvoering van een publiekrechtelijke verplichting kan derhalve geen sprake zijn in de relatie tussen ProRail en de spoorwegondernemingen.
21. Daarbij is er sprake van een gereguleerde vervoersmarkt en valt alles wat ProRail contractueel met spoorwegondernemingen wenst overeen te komen, onder het toezicht van de NMa. In het bijzonder hebben bepalingen die gevolgen kunnen hebben voor de toegankelijkheid van het spoor in relatie tot reeds bij wet geregelde onderwerpen als veiligheid haar aandacht. Het staat ProRail dan ook niet vrij om in de Toegangsovereenkomst bepalingen op te nemen ten behoeve van veiligheid en gegevensverstrekking die verder gaan dan wettelijk bepaald is.
22. Geconcludeerd kan dan ook worden dat ProRail niet bij machte is als ware zij een toezichthouder toe te zien op de juistheid van de informatie die aan haar wordt verstrekt door haar vervoerders, nu de benodigde instrumenten hiervoor ontbreken en de wet deze verplichting overigens ook niet bij ProRail heeft neergelegd.

Informatiestroom

23. Er is sprake van twee informatiestromen op basis van het aangehaalde artikel uit de VSG; de aanlevering van informatie van de vervoerders aan de beheerder en de informatie die de beheerder aan de hulpdiensten moet ontsluiten in het kader van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen. In de bestreden uitspraak wordt met name ingegaan op het ontsluiten van informatie door ProRail aan de hulpdiensten.
24. 1.4.3.6 sub b VSG verplicht tot het hebben van toegang tot informatie over het vervoer van gevaarlijke stoffen en niet tot de vorm van het verstrekken van deze informatie. Er zijn geen nadere regels gesteld met betrekking tot de verstrekking van de informatie, integendeel, in de opmerking onderaan het randnummer is aangegeven dat de wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgesteld in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

⁴ Reg.nr.: BC 07/3246-WILD.

Artikel 4 Besluit spoorverkeer luidt:

'Artikel 4

1. *De spoorwegonderneming doet voor het vertrek van de betrokken trein mededeling aan de beheerder van:*
 - a. *het feit of met de trein personen of goederen worden vervoerd;*
 - b. *de lengte en de samenstelling van die trein en van eventuele wijzigingen van die samenstelling tijdens de rit;*
 - c. *het UN-nummer en het gevaarsidentificatienummer van gevaarlijke stoffen, bedoeld in de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen, indien dergelijke stoffen worden vervoerd en van de plaats waar deze zich in de trein bevinden;*
 - d. *het feit dat niet de zekerheid bestaat dat de trein wordt gedelecteerd;*
 - e. *eventuele ontheffingen of vrijstellingen en daaraan verbonden voorschriften of beperkingen ten aanzien van de betrokken rit.*
2. *Het is de spoorwegonderneming verboden de trein te doen vertrekken indien niet aan het eerste lid is voldaan.*
3. *De beheerder kan naar aanleiding van een mededeling als bedoeld in het eerste lid aan de spoorwegonderneming in het belang van een veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorweg aanwijzingen inzake dat gebruik geven.*
4. *De spoorwegonderneming is verplicht deze aanwijzingen op te volgen.'*

25. De nota van toelichting ten aanzien van deze voorschriften luidt:

'Artikelen 3 en 4

Deze artikelen verplichten de spoorwegonderneming om de treinbestuurder die voor haar het vervoer verricht en de beheerder voor het vertrek van de trein die informatie te verschaffen, die voor ieder van hen essentieel is voor een veilige verkeersafwikkeling. Met vertrek wordt hier bedoeld vertrek voor de eerste rit op een dag. Naast de mededeling of sprake is van een personen- of goederentrein, zal de onderneming ook moeten vermelden of er daadwerkelijk personen of goederen vervoerd worden. Op welke wijze de onderneming deze informatie verschaft is aan haar overgelaten. Over de wijze van informatieverschaffing zal de onderneming zowel met de beheerder als met haar bestuurder(s) afspraken maken. Gelet op het belang van deze informatie, is het de spoorwegonderneming verboden de trein te doen vertrekken indien zij niet aan haar verplichtingen heeft voldaan⁵.

⁵ Staatsblad 2004, 662 pagina 17.

26. Behoudens het bepaalde in artikel 4 lid 1 sub c van het Besluit spoorverkeer ten aanzien van het aanleveren van gegevens voor het vertrek van een trein, heeft de wetgever geen voorschriften inzake de wijze van aanlevering van de gegevens bepaald. Het verstrekken van de informatie aan instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen is derhalve niet gebonden aan een voorgeschreven vorm. Zoals ook in randnummer 29 van de tussenuitspraak wordt gesteld, is de wijze van aanlevering van de gegevens als zodanig dan ook niet aan de orde.
27. Ondanks deze vormvrijheid wordt in de bestreden uitspraak aangegeven op welke wijze de toegang tot de informatie verzekerd moet zijn. Overwogen wordt dat tussenstappen tot de informatiebron zoals telefonisch contact en e-mails de uitkomst onzekerder maken en op gespannen voet staan met 'onbeperkt toegang tot informatie'. De term 'onbeperkt' staat aldus de bestreden uitspraak *'In de weg aan een complexe, meerlagige, wat uitkomst betreft onzekere en van derden te zeer afhankelijke gegevensverzameling op het moment dat een hulpdienst of een andere rechthebbende daar om vraagt'*.
28. In randnummer 26 van de tussenuitspraak wordt overwogen dat de constatering van ProRail dat de eis tot toegang tot informatie niet dezelfde is als steeds 'real time' over informatie beschikken en die bijhouden, juist is. Hieraan wordt echter toegevoegd dat dit onverlet laat dat ProRail moet kunnen laten zien dat zij zich aan de verplichting kan houden.
29. ProRail kan zich vinden in deze laatste constatering, uiteraard moet aangetoond kunnen worden dat de toegang tot de informatie geregeld is. Tegelijk vindt ProRail dat in de bestreden uitspraak te zeer wordt gedefinieerd op welke wijze het informatiesysteem dat de gegevens moet ontsluiten ingericht moet worden. Een informatiesysteem dat toegang geeft tot gegevens van vervoerders is per definitie afhankelijk van input van derden. Volgens de bestreden uitspraak is ieder informatiesysteem daarmee gediskwalificeerd.
30. In de bestreden uitspraak wordt derhalve getreden in de vrijheid die door de wetgever is gecreëerd. Van vormvrijheid is geen sprake wanneer met een grote mate van concreetheid wordt aangegeven hoe een systeem NIET moet functioneren en hoe de informatiestroom NIET vormgegeven dient te worden. Met deze manier van invullen van doelnormen miskent de Rechtbank Utrecht in de bestreden uitspraak de opzet van de wetgever en wordt ProRail op onjuiste gronden beperkt in de wijze waarop zij invulling wil geven aan haar wettelijke plichten.

Duidelijkheid last en tijdsverloop

31. ProRail verzet zich tegen de stelling die in kannummer 32 van de tussenuitspraak wordt ingenomen ten aanzien van haar handelwijze in geval van incidenten op een emplacement. *'De handelwijze van eiseres dat alleen bij incidenten een alarmering naar de vervoerder gaat en deze binnen vijf minuten moet reageren op het verzoek om informatie dat daarmee kennelijk is gedaan, verdraagt zich niet met de eis dat eiseres te allen tijde toegang heeft tot de informatie over het vervoer van gevaarlijke stoffen'.*
32. Met deze stellingname wordt miskend dat het in de betreffende bepaling gaat om 'snelle' toegang tot de informatie. Het begrip 'snel' is wettelijk niet nader ingevuld. In geval van een incident is het de werkwijze dat deze informatie op zeer korte termijn – snel – beschikbaar moet zijn. Het is niet duidelijk in hoeverre de handelwijze in incidentensituaties zich niet verdraagt met de eis dat er te allen tijde snelle toegang moet zijn. Ook buiten een incidentensituatie is er immers snelle toegang mogelijk. Het een sluit het ander niet uit.
33. Hiermee raakt de bestreden uitspraak aan een ander bezwaar van ProRail, de last is onvoldoende duidelijk.
34. In de bestreden uitspraak wordt ten onrechte gesteld dat de last voldoende duidelijk is, ook voor wat betreft de invulling van de begrippen 'snel' en 'te allen tijde'. Gesteld wordt dat de 15 minuten die door de Minister wordt gebruikt als maatstaf, door ProRail zelf is gesteld en dat deze maatstaf tijdelijk gebruikt wordt nu deze zich in feite niet verdraagt met de eis van beschikbaarheid 'te allen tijde'.
35. Ook indien een norm weinig of niet duidelijk en concreet is geformuleerd, zoals in het onderhavige geval van een algemeen veronderstelde zorgplicht, dient een in het kader van een bestuurlijk gegeven last zodanig duidelijk en concreet geformuleerd te zijn, dat niet getwijfeld hoeft te worden over hetgeen moet worden gedaan of nagelaten teneinde dwangmaatregelen te voorkomen⁶. Dat geldt temeer indien het een zorgplicht betreft, waarbij de wetgever zelf eenvoudig een norm had kunnen stellen. Daargelaten dat de veronderstelde op ProRail rustende zorgplicht niet uit randnummer 1.4.3.6 sub b VGS voortvloeit, zou in het andere geval de wetgever vrij eenvoudig aan de begrippen 'snel' en 'te allen tijde' invulling gegeven kunnen worden. De veronderstelde concrete bedoeling in een vage wettelijke bepaling 'inlezen' kan niet van de normadressaat worden verlangd en is evenmin een bevoegdheid van de toezichthouder.

⁶ Zie bijvoorbeeld ABRvS 13 november 2002, AB 2003/77 en CBB 9 juli 2009, AB 2009/295.

36. De 15 minuten die door ProRail in haar zienswijze van 14 juli 2011 zijn genoemd, gelden als een interne bedrijfsnorm en geen wettelijke. Een situatie dat de minister middels haar dienst ILT toezicht houdt op de naleving van onduidelijke wettelijke normen en handhavingsbesluiten motiveert met verwijzing naar interne documenten, is niet alleen onwenselijk, maar vooral ook in strijd met de wet, en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Een last onder dwangsom kan immers enkel worden opgelegd bij de overtreding van een wettelijke bepaling, en dient duidelijk en deugdelijk gemotiveerd te worden. Een interne bedrijfsnorm kan daarbij niet het uitgangspunt zijn.

Verzoek

37. ProRail verzoekt Uw College haar beroep gegrond te verklaren en de bestreden uitspraak te vernietigen.

Namens ProRail B.V.



Bijlagen:

- Uitspraak van 5 november 2012 van de voorzieningenrechter van de Rechtbank Utrecht.
- Beslissing op bezwaar van 9 oktober 2012 ILT
- Tussenuitspraak van 25 april 2012 van de voorzieningenrechter van de Rechtbank Utrecht.

Bijlage 1



de Rechtspraak

Rechtbank Utrecht

aan **AKD N.V.**
 ter attentie van [redacted]
 faxnummer **033...** [redacted]
 kamernummer/afdeling
 van [redacted]
 doorkiesnummer **(030) [redacted]**
 faxnummer **(030) 223 3548**
 datum **6...11...17**
 aantal pagina's **7.. (inclusief deze pagina)**
 ons kenmerk **12/267.t...12/269.t...12/281.t...12/282**
 onderwerp **Pro.Raul B.V.**

Sector bestuursrecht
 Team bijzondere procedures
 Voorlopige voorzieningen

bezoekadres
 Vrouwe Justitieplein 1
 3511 EX Utrecht

correspondentieadres
 Postbus 18005
 3500 DA Utrecht

t (030) 223 30 00
 f (030) 223 35 48
 www.rechtspraak.nl

Faxbericht

Opmerkingen:

..... **witspraak**

.....

.....

.....

.....

.....

Wanneer u niet alle pagina's heeft ontvangen en/of de kwaliteit te wensen overlaat, belt u den bovenstaand nummer.

De inhoud van deze fax is uitsluitend bestemd voor bovenvermeldde geadresseerde. Gebruik van de inhoud ervan door anderen zonder toestemming van de afzender of geadresseerde is onrechtmatig. Mocht de fax ten onrechte bij u gekomen zijn dan verzoeken wij u vriendelijk direct contact met ons op te nemen.



de Rechtspraak

Rechtbank Utrecht

|| AANTEKENEN || PER POST || PER FAX (088) 253 59 34

Sector bestuursrecht
Rechtbank Utrecht

AKD N.V.

tav [redacted]
Postbus 4714
4803 ES Breda

bezoekadres
Vrouwe Justitieplein 1
3511 EX Utrecht

correspondentieadres
Postadres: Postbus 13023,
3507 LA Utrecht

t (030) 22 33 000
f Algemeen (030) 22 33 488
Voorlopige Voorzieningen
(030) 22 33 548
www.rechtspraak.nl
Royal Bank of Scotland:
55.98.80.688

datum
onderdeel
contactpersoon
doorkiesnummer
ons kenmerk

uw kenmerk
bijlage(n)
faxnummer afdeling
onderwerp

6 november 2012
Cluster C
[redacted]
030 [redacted]
procedurenummer UTR 12 / 267 & 12 / 268 & 12 / 881 &
12 / 882 BESLU V27

(030) 223 34 98
het verzoek van ProRail B.V. te Utrecht

Bij beantwoording de datum en
ons kenmerk vermelden. Wilk u
slechts één zaak in uw brief
behandelen.

Geachte mevrouw,

Over het verzoek om een voorlopige voorziening met procedurenummer UTR 12 / 267 & 12 / 268 en over de beroepen met procedurenummer 12 / 881 & 12 / 882 BESLU V27 deel ik u mee dat de voorzieningsrechter uitspraak heeft gedaan. Ik stuur u een kopie van de uitspraak. Indien in deze uitspraak wordt verwezen naar een uitspraak met een LJN-nummer, is de tekst van de betreffende uitspraak onder dat nummer gepubliceerd op www.rechtspraak.nl.

Als u een rechtsmiddel kunt instellen tegen deze uitspraak, dan is dat onder de uitspraak vermeld.

Als u naar aanleiding van deze brief vragen hebt, kunt u contact opnemen met de administratie van de rechtbank op het hierboven vermelde doorkiesnummer.

Als u de rechtbank belt of schrijft, verzoek ik u het procedurenummer te vermelden.

Hoogachtend [redacted]
[redacted]
de griffier [redacted]

BE091

uitspraak



RECHTBANK UTRECHT

Sector bestuursrecht

zaaknummers: SBR 12/267 E, SBR 12/268 E, SBR 12/881 E en SBR 12/882 E

uitspraak van de voorzieningenrechter van 5 november 2012 op het beroep en het verzoek om voorlopige voorziening in de zaak tussen

ProRail B.V., te Utrecht, eiseres
(gemachtigde: mr. E. Broeren),

en

de Minister van Infrastructuur en Milieu, verweerder
(gemachtigden: mr. M.B. Gschwind en mr. P. Hoekstra).

Procesverloop

Bij besluit van 8 september 2011 heeft verweerder aan eiseres een last onder dwangsom opgelegd. De last houdt in dat eiseres te allen tijde moet voldoen aan de voor haar onderneming goldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke goederen, te weten randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSO (Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen).

Bij besluit van 19 december 2011 heeft verweerder een volgens hem verbeurde dwangsom van € 5.000,- ingevorderd.

Eiseres heeft de voorzieningenrechter verzocht om een voorlopige voorziening in de bezwaarzaken over beide primaire besluiten.

Bij afzonderlijke besluiten van 17 februari 2012 heeft verweerder het bezwaar van eiseres tegen deze twee primaire besluiten ongegrond verklaard.

Eiseres heeft tegen deze besluiten beroep ingesteld. De al gedane verzoeken om een voorlopige voorziening gelden als gedaan hangende het beroep.

Het onderzoek ter zitting heeft plaatsgevonden op 13 maart 2012. Voor eiseres zijn verschenen mr. P.M. Tenpierik, mr. drs. D. van Bommel en de hierboven genoemde gemachtigde. Verweerder heeft zich laten vertegenwoordigen door zijn gemachtigden.

Bij tussenuitspraak van 25 april 2012 heeft de voorzieningenrechter verweerder in de gelegenheid gesteld een gebrek te herstellen.

Bij besluit van 15 juni 2012 heeft verweerder opnieuw op de bezwaren van eiseres beslist. Eiseres heeft schriftelijk haar zienswijze op dit nieuwe besluit gegeven.

Een tweede onderzoek ter zitting heeft plaatsgevonden op 3 september 2012. Voor eiseres zijn verschenen mr. P.M. Tempierik, mr. drs. D. van Bommel, drs. R. Bruin en de hierboven genoemde gemachtigde. Verweerder heeft zich laten vertegenwoordigen door zijn gemachtigden. Tevens was voor verweerder aanwezig A.J.H. Grob, BBA RSE. De voorzieningenrechter heeft het onderzoek ter zitting vervolgens geschorst om partijen in de gelegenheid te stellen over de begunstigingstermijn overeenstemming te bereiken.

Bij besluit van 9 oktober 2012 heeft verweerder de besluiten op bezwaar van 17 februari 2012 en 15 juni 2012 ingetrokken. Het bezwaar van eiseres gericht tegen het besluit van 8 september 2011 met de last onder dwangsom is gegrond verklaard en dat besluit is herroepen op het punt van de begunstigingstermijn. Verweerder heeft bij dat besluit van 9 oktober 2012 ook het bezwaar gericht tegen de invorderingsbeschikking van 19 december 2011 gegrond verklaard en dat laatstgenoemde besluit in zijn geheel herroepen.

Eiseres heeft bij faxbericht van 9 oktober 2012 gereageerd op dit nieuwe besluit van verweerder. Verweerder heeft hierop gereageerd bij brief van 11 oktober 2012.

De zaak is voor de derde keer ter zitting van 12 oktober 2012 aan de orde gesteld. Partijen zijn - met voorafgaand bericht - niet verschenen, waarna de voorzieningenrechter het onderzoek ter zitting heeft gesloten. Partijen hebben hiervan schriftelijk bericht ontvangen.

Overwegingen

1. Deze uitspraak bouwt voort op de tussenuitspraak van 25 april 2012. De voorzieningenrechter neemt over en blijft bij al wat hij in deze uitspraak heeft overwogen en beslist. In overweging 1 van die tussenuitspraak is overwogen dat gelet op artikel 5:39, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) deze zaak is teruggebracht tot één beroep en één verzoek om voorlopige voorziening. Hoewel de zaak feitelijk is gestart met twee verzoekschriften en twee beroepschriften, spreekt de voorzieningenrechter hierna dus over "het beroep" en "het verzoek".

In overeenstemming met wat met partijen is besproken tijdens de tweede zitting, beslist de voorzieningenrechter in deze uitspraak in deze zaak zonder uitvoerige procedure over de laatste beslissing op bezwaar van 9 oktober 2012. Met partijen is namelijk afgesproken dat de derde zitting alleen geldt als een spoedige gelegenheid de zaak af te ronden als zij er na de tweede zitting niet samen uit zouden komen, terwijl geldt dat als zij er wel zouden uitkomen, het sluiten van het onderzoek tijdens die derde zitting de snelste methode is om tot een einduitspraak te komen. Partijen zijn, onder de gegeven omstandigheden van de al in de tussenuitspraak neergelegde oordelen, tot overeenstemming gekomen over de benodigde begunstigingstermijn. Eiseres heeft laten weten geen aparte beroepsgronden tegen de laatste beslissing op bezwaar te willen aanvoeren en beide partijen hebben laten weten geen behoefte te hebben aan een bespreking van de zaak ter zitting op 12 oktober 2012. Met de summiere procedure over de laatste beslissing op bezwaar worden partijen dus niet te kort gedaan.

Strikt genomen beslist de voorzieningenrechter met deze uitspraak binnen een voor eventuele derde-belanghebbenden geldende beroepstermijn over het besluit van 9 oktober 2012. Er is geen derde-belanghebbende die realistisch gezien zou kunnen willen opkomen tegen dat laatste besluit, terwijl hij tegen de voortlopers daarvan geen rechtsmiddelen heeft aangewend. Daarom acht de voorzieningenrechter het, ook uit een oogpunt van proceseconomie, verantwoord nu einduitspraak te doen op het beroep en het verzoek.

Over het beroep

2. De voorzieningenrechter heeft in de tussenuitspraak - kort gezegd - geoordeeld dat verweerder aan eiseres de last onder dwangsom heeft mogen opleggen. De beroepsgronden die zien op het opleggen van de last onder dwangsom en de inhoud van deze last treffen naar het oordeel van de voorzieningenrechter geen doel. De voorzieningenrechter heeft wel geconcludeerd dat de door verweerder bepaalde begunstigingstermijn van een week te kort is voor eiseres om aan haar verplichtingen (zoals deze door verweerder zijn ingevuld en door de voorzieningenrechter zijn geoordeeld) te kunnen voldoen. Verweerder is vervolgens in de gelegenheid gesteld om dit gebrek met een nieuwe beslissing op bezwaar te herstellen.
3. Verweerder heeft de begunstigingstermijn in het besluit van 15 juni 2012 vervolgens verlengd tot 1 februari 2013. Eiseres heeft in haar zienswijze daarop en ter zitting van 3 september 2012 toegelicht waarom ook deze begunstigingstermijn voor haar te kort is om aan haar op die manier ingevulde verplichtingen te kunnen voldoen. Ter zitting hebben partijen de bereidheid uitgesproken om te bezien of zij tot een overeenstemming kunnen komen over de begunstigingstermijn. Dit heeft geleid tot het besluit van 9 oktober 2012.
4. De voorzieningenrechter acht het beroep van eiseres tegen de besluiten op bezwaar van 17 februari 2012, onder toepassing van artikel 6:19, eerste lid, van de Awb in samenhang gezien met artikel 6:18 van de Awb, mede gericht tegen de besluiten op bezwaar van 15 juni 2012 en 9 oktober 2012.
5. Bij besluit van 9 oktober 2012 heeft verweerder de besluiten van 17 februari 2012 en 15 juni 2012 ingetrokken. Gelet hierop heeft eiseres geen belang meer bij een inhoudelijke beoordeling van haar beroep tegen deze besluiten. Het beroep, voor zover gericht tegen deze drie besluiten, wordt daarom wegens het ontvallen van procesbelang niet-ontvankelijk verklaard. Dat betekent ook dat hierna niet meer hoeft te worden geoordeeld over de invordering en de daartegen gerichte gronden. Die invordering is immers, zoals hiervoor gezegd, bij het besluit van 9 oktober 2012 herroepen.
6. Dit betekent vervolgens dat het beroep zich alleen nog richt tegen het besluit van 9 oktober 2012. In het besluit van 9 oktober 2012 heeft verweerder de inhoud van het besluit van 17 februari 2012 over de last onder dwangsom overgenomen en de begunstigingstermijn bepaald op 1 januari 2014. Omdat de voorzieningenrechter in de tussenuitspraak de inhoudelijke beroepsgronden van eiseres gericht tegen de last onder dwangsom al heeft beoordeeld en die beoordeling hierboven onder 1 tot zijn eindoordeel heeft gemaakt, staat alleen nog ter beoordeling of verweerder bij het besluit van 9 oktober 2012 de begunstigingstermijn heeft mogen bepalen op 1 januari 2014.
7. Eiseres heeft zoals gezegd in haar schriftelijke reactie op de laatste beslissing op bezwaar gesteld dat zij - gegeven de oordelen in de tussenuitspraak - (naar de voorzieningenrechter begrijpt: in de fase van beroep) kan instemmen met de in die beslissing op bezwaar gestelde begunstigingstermijn als uitkomst van het overleg tussen haar en verweerder.
8. Hieruit volgt dat eiseres geen zelfstandige beroepsgronden meer heeft gericht tegen die begunstigingstermijn. Het beroep van eiseres gericht tegen het besluit van 9 oktober 2012 is, daarom en gelet op wat in de tussenuitspraak is overwogen, dan ook ongegrond.

Over het verzoek om een voorlopige voorziening

9. Gelet op de beslissing in de hoofdzaak is het treffen van een voorlopige voorziening niet aangewezen.

Over het beroep en het verzoek om voorlopige voorziening

10. De voorzieningenrechter ziet aanleiding voor een proceskostenveroordeling. De reden hiervoor is dat verweerder naar aanleiding van het door de voorzieningenrechter in de tussenuitspraak geconstateerde gebrek in het besluit van 17 februari 2012 een nieuw besluit heeft genomen op de bezwaren van eiseres.

11. De voorzieningenrechter beoordeelt het gewicht van de zaak vanwege de complexiteit ervan als zwaar. Dit leidt volgens de bijlage van het Besluit proceskosten bestuursrecht (Bpb), onderdeel C1, tot een wegingsfactor 1,5. Ook in het kader van de proceskostenvergoeding geldt dat de aangewende rechtsmiddelen gelden als één verzoek om een voorlopige voorziening en één beroep. De proceshandelingen die daarmee voor vergoeding in aanmerking komen, zijn: het indienen van het verzoek om een voorlopige voorziening (1 punt), het indienen van het beroepschrift (1 punt), de aanwezigheid ter zitting (1 punt), de aanwezigheid ter nadere zitting (0,5 punt) en de schriftelijke reactie op verweerders besluit van 15 juni 2012 in het kader van de bestuurlijke lus (0,5 punt). De voorzieningenrechter stelt deze laatste reactie gelijk met het geven van schriftelijke inlichtingen zoals genoemd in de bijlage van het Bpb onderdeel A. De waarde per punt bedraagt € 437,-.

Dit brengt het totaal aan te vergoeden proceskosten op € 2.622,- (4 x 1,5 x € 437,-).

12. Omdat de voorzieningenrechter van oordeel is dat het beroep voor zover gericht tegen het besluit van 9 oktober 2012 ongegrond is en dat het verzoek om een voorlopige voorziening moet worden afgewezen, bepaalt de voorzieningenrechter niet dat het door eiseres betaalde griffierecht voor deze procedures aan haar moet worden vergoed.

Bestissing

De voorzieningenrechter:

- verklaart het beroep voor zover gericht tegen de besluiten van 17 februari 2012 en 15 juni 2012 niet-ontvankelijk;
- verklaart het beroep voor zover gericht tegen het besluit van 9 oktober 2012 ongegrond;
- wijst het verzoek om een voorlopige voorziening af;
- veroordeelt verweerder in de proceskosten tot een bedrag van € 2.622,-, te betalen aan eiseres.

Deze uitspraak is gedaan door mr. D.A. Verburg, voorzieningenrechter, in aanwezigheid van mr. M.E.C. Bakker, griffier. De beslissing is in het openbaar uitgesproken op 5 november 2012.

[Redacted signature area]

griffier

[Redacted signature area]

voorzieningenrechter

Afschrift verzonden aan partijen op:

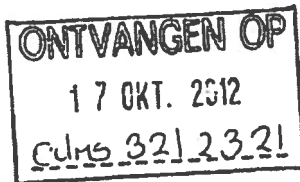
- 6 NOV 2012

Rechtsmiddel

Tegen deze uitspraak kan voor zover daarmee is beslist op het beroep binnen zes weken na de dag van verzending daarvan hoger beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Voor zover bij deze uitspraak is beslist op het verzoek om voorlopige voorziening staat daartegen geen rechtsmiddel open.

Voor copie conform de griffier

[Redacted signature area]



Bijlage 2

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail B.V.

Postbus 2038

3500 GA UTRECHT

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

T 070 -
M +31(0)6-
F 070-4564190

ilLenT.nl

Datum 9 oktober 2012
Betreft Nieuwe beslissing op bezwaar

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

Uw kenmerk
EDMS 2937420

Bijlage(n)

Geachte

Op 21 oktober 2011 ontving ik uw namens ProRail B.V. (hierna: ProRail) ingediende en op 20 oktober 2011 gedateerde bezwaarschrift, welk bezwaar gericht is tegen de beschikking van 8 september 2011 betreffende het opleggen van een last onder dwangsom (kenmerk: IenM/IVW-2011/10046).

Bij brief van 26 oktober 2011 is de ontvangst van uw bezwaarschrift bevestigd en bij brief van 9 december 2011 bent u uitgenodigd voor een op 12 januari 2012 geplande hoorzitting als bedoeld in artikel 7:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).

Nadat u bij brief van 20 december 2011 heeft verzocht deze op 12 januari 2012 geplande hoorzitting te verplaatsen, is de hoorzitting opnieuw gepland op 16 februari 2012. Het verslag van deze hoorzitting (inclusief de door u tijdens deze hoorzitting overgelegde pleitnota) is u reeds eerder toegezonden.

Bij brief van 20 januari 2012 heeft u namens ProRail eveneens bezwaar gemaakt tegen de invorderingsbeschikking dwangsom van 19 december 2011 (kenmerk: IenM/IVW-2011/14573).

Bij brief van 6 februari 2012 is de ontvangst van uw bezwaarschrift bevestigd en ook met betrekking tot dit bezwaarschrift heeft op de genoemde 16 februari 2012 een hoorzitting als bedoeld in artikel 7:2 van de Awb plaatsgevonden.

Op 17 februari 2012 zijn de bezwaren tegen zowel de beschikking van 8 september 2011 als tegen de invorderingsbeschikking van 19 december 2011 ongegrond verklaard.

Tegen de beide beslissingen op bezwaar van 17 februari 2012 is door ProRail beroep ingesteld bij de rechtbank Utrecht en tevens is aan de rechtbank Utrecht verzocht om een voorlopige voorziening tijdens beroep te treffen.

De voorzieningenrechter is op 25 april 2012 tot een tussenuitspraak gekomen (zaaknummers SBR 12/267 T, SBR 12/268 T, SBR 12/881 T en SBR 12/882 T), die er kort gezegd op neer komt dat de Inspectie Leefomgeving en Transport



(voorheen: de Inspectie Verkeer en Waterstaat, hierna: de Inspectie) in de gelegenheid wordt gesteld om een gebrek betreffende de begunstigingstermijn te herstellen in het bestreden besluit inzake de opgelegde last onder dwangsom. De voorzieningenrechter heeft in rechtsoverweging 40 het volgende aangegeven:

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
9 oktober 2012

Ons kenmerk
8-3-11-2023.001

“
40. Zoals volgt uit wat is overwogen onder overweging 38 is het bestreden besluit in strijd met artikel 5:32a van de Awb in die zin dat de begunstigingstermijn te kort is. Op grond van artikel 8:51a, eerste lid, van de Awb, gelezen in samenhang met artikel 8:86 van die wet, kan de voorzieningenrechter het bestuursorgaan in de gelegenheid stellen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen. Op grond van artikel 8:80a van de Awb, eveneens in samenhang gelezen met artikel 8:86 van die wet, doet de voorzieningenrechter dan een tussenuitspraak. De voorzieningenrechter ziet aanleiding om verweerder in de gelegenheid te stellen het gebrek te herstellen. Dat herstellen kan slechts met een nieuwe beslissing op bezwaar, na of tegelijkertijd met intrekking van het relevante deel van het nu bestreden besluit. Om het gebrek te herstellen, moet verweerder eiseres in de gelegenheid stellen nadere informatie in te dienen over de duur waarop zij kan voldoen aan de plicht van het randnummer. Eiseres is daarbij, indien zij invloed wenst te behouden op de uitkomst van de nadere besluitvorming, gehouden zich coöperatief op te stellen en zij zal zich dan ook moeten houden aan de lezing van het randnummer zoals die hierboven is geaccordeerd. Als zij dat niet doet, mag verweerder zo goed mogelijk met de hem dan ter beschikking staande informatie de begunstigingstermijn bepalen. De voorzieningenrechter bepaalt de termijn waarbinnen verweerder het gebrek kan herstellen op vier weken na verzending van deze tussenuitspraak.
”

Naar aanleiding van de tussenuitspraak van voorzieningenrechter heb ik u op 15 juni 2012 een nieuwe beslissing op bezwaar doen toekomen waarin het door de voorzieningenrechter geconstateerde gebrek met betrekking tot de begunstigingstermijn door mij hersteld is.

Vervolgens heeft er op 3 september 2012 wederom een zitting bij de voorzieningenrechter plaatsgevonden. Zoals in het verkort proces-verbaal van deze zitting is aangegeven, hebben partijen op de zitting afgesproken alsnog samen te overleggen of zij kunnen komen tot een begunstigingstermijn die zowel haalbaar als aanvaardbaar is.

Op 13 en 18 september hebben ProRail en de Inspectie conform deze tijdens de zitting van 3 september 2012 gemaakte afspraak overleggen gehad. Deze overleggen hebben geleid tot deze nieuwe beslissing op bezwaar, waarin onderdeel 7. (begunstigingstermijn) is aangepast.

Inhoud bezwaarschrift

Ter voorkoming van onnodige herhaling wordt hierbij voor de inhoud van het bezwaarschrift verwezen naar uw brieven van 20 oktober 2011 en 20 januari 2012. De inhoud daarvan wordt hier als herhaald en ingelast beschouwd.

Van toepassing zijnde wet- en regelgeving

In artikel 4 respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wvgs voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een



vervoermiddel per spoor.

In artikel 3 van de Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in de VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij de VSG behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

Randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG luidt:

De infrastructuurbeheerder

In het kader van sectie 1.4.1 heeft de infrastructuurbeheerder in het bijzonder de volgende plichten. De infrastructuurbeheerder

a) moet ervoor zorgdragen dat voor rangeerterreinen interne rampenplannen overeenkomstig hoofdstuk 1.11 worden opgesteld;

b) moet ervoor zorgdragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot de volgende informatie:

- samenstelling van de trein,
- UN-nummers van de vervoerde gevaarlijke stoffen,
- plaats van deze wagens in de trein,
- massa van de lading.

Deze gegevens mogen alleen bekend gemaakt worden aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen.

Opmerking: *De wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.*

Artikel 46 van de Wvgs luidt:

Onze Minister is bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

Artikel 5:32, lid 1, Awb luidt:

Een bestuursorgaan dat bevoegd is een last onder bestuursdwang op te leggen, kan in plaats daarvan aan de overtreder een last onder dwangsom opleggen.

Ontvankelijkheid

Alvorens inhoudelijk in te gaan op uw bezwaarschrift dient vastgesteld te worden of het bezwaarschrift ontvankelijk is.

Op grond van artikel 8:1 in samenhang met artikel 7:1 en artikel 6:4 van de Awb dient het indienen van een bezwaarschrift tegen een besluit van een bestuursorgaan te geschieden door een belanghebbende. Artikel 1:2, eerste lid, van de Awb luidt: 'Onder belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.' Als geadresseerde van de beschikking van 8 september 2011 is ProRail u aan te merken als primair belanghebbende en

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
9 oktober 2012

Ons kenmerk
8-3-11-2023.001



zijn de belangen van ProRail rechtstreeks bij het besluit betrokken. Daarnaast voldoet het bezwaarschrift aan de in artikel 6:5 van de Awb gestelde vereisten met betrekking tot de inhoud.

Door mij is vastgesteld dat het door u ingediende bezwaarschrift door mij niet binnen de daarvoor wettelijk vastgestelde termijn van zes weken na uitreiking of verzending van het aangevochten besluit is ontvangen. De termijn voor het indienen van het bezwaarschrift ving namelijk aan op 9 september 2011 (= de dag na de dag waarop het besluit aan u bekend is gemaakt) en eindigde op 20 oktober 2011 om 24:00 uur. Aangezien het bezwaarschrift door mij op 21 oktober 2011 is ontvangen, is het door mij niet voor het einde van de genoemde termijn ontvangen.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
9 oktober 2012
Oms kenmerk
B-3-11-2023.001

Bij verzending per post is een bezwaarschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn per post is bezorgd. Het is aan de indiener van het bezwaarschrift om het tijdstip van ontvangst aannemelijk te maken. Indien de indiener heeft gekozen voor bezorging per post dan is de datum van de poststempel voldoende bewijs voor de beantwoording van de vraag of het bezwaarschrift tijdig is ontvangen. Op de door u voor het verzenden van het bezwaarschrift gebruikte enveloppe is echter geen poststempel aangetroffen, aangezien het een zogenaamde port betaald-enveloppe betreft. Derhalve is er geen bewijs ten aanzien van het tijdstip van terpostbezorging (zie ook LJN: ABO013, Raad van State, 2000001893/P01).

Gelet echter op het feit dat uw bezwaarschrift door mij op 21 oktober 2011 is ontvangen, acht ik het aannemelijk dat het bezwaarschrift door u op 20 oktober ter post is bezorgd en derhalve tijdig is ingediend. Aldus stel ik vast dat uw bezwaarschrift ontvankelijk is.

Feiten en omstandigheden

Op 4, 9 en 29 augustus 2011 zijn door de Inspectie in het kader van de thema-actie "Weten wat er staat" inspecties uitgevoerd op emplacement Sloe en Venlo. De tijdens deze inspecties door de Inspectie gedane constatering hebben de Inspectie aanleiding gegeven ProRail middels een beschikking van 8 september 2011 een last onder dwangsom op te leggen.

Tegen de beschikking van 8 september 2011 is door ProRail vervolgens een bezwaarschrift ingediend.

Overwegingen met betrekking tot uw bezwaarschrift

Hieronder wordt ingegaan op de door u naar voren gebrachte bezwaren tegen de beschikking van 8 september 2011. Daarbij wordt de volgorde aangehouden zoals gevolgd in het bezwaarschrift van 20 oktober 2011.

1.

U stelt in het bezwaarschrift op pagina 2 onderaan aangevoerd dat de Inspectie een essentieel onderdeel uit randnummer 1.4.3.6 niet heeft opgenomen in haar last, wat ontbreekt is dat de wijze van aanleveren van de gegevens volgens de aan dit randnummer toegevoegde opmerking moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. U stelt dat dit een opdracht aan de wetgever of Minister is om dit in publiekrechtelijke regelingen vast te leggen. Zolang dit niet het geval is, kunnen vervoerders en beheerders hieraan niet gehouden worden.

In randnummer 1.4.3.6 wordt de zorgplicht aan de beheerder opgelegd waar het in deze zaak om draait:



De beheerder moet ervoor zorg dragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot (kort weergegeven) de informatie over gevaarlijke stoffen in de trein.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Uw stelling dat het RID een opdracht aan de wetgever bevat om de wijze van aanleveren van de gegevens van de vervoerder vast te leggen wordt in het bezwaarschrift niet onderbouwd. Tijdens de hoorzitting van 16 februari 2012 is door ProRail desgevraagd aangegeven dat u uw stelling baseert op het feit dat het RID een verdrag is en een opdracht aan de Lidstaten inhoud. Derhalve ziet u de opmerking bij randnummer 1.4.3.6 ook als een opdracht aan de Lidstaten en dus de wetgever.

Datum
9 oktober 2012
Oms kenmerk
B-3-11-2023.001

Uw stelling dat er sprake dient te zijn van publiekrechtelijke regelingen wordt door mij niet onderschreven.

Ten eerste heeft ProRail zelf voldoende middelen in handen om afspraken hierover met vervoerders vast te leggen. Immers, onder de in het RID aangehaalde regelingen voor het gebruik van de infrastructuur valt ook de toegangsovereenkomst. In deze toegangsovereenkomst ex. artikel 59 van de Spoorwegwet kunnen en worden afspraken gemaakt over het gebruik van capaciteit van de hoofdspoorweg. Daaronder vallen ook afspraken over de wijze van aanleveren van de bedoelde gegevens. Tijdens de hoorzitting van 16 februari 2012 (zie de tijdens de hoorzitting door ProRail overgelegde pleitnota) is door ProRail toegelicht op welke wijze er afspraken zijn gemaakt met de spoorwegondernemingen inzake het aanleveren van gegevens over wagens die gevaarlijke stoffen vervoeren of vervoerd hebben.

Ten tweede valt niet in te zien waarom deze afspraken tussen vervoerders en spoorwegonderneming in publiekrechtelijke regelingen vastgelegd moeten worden. Uit de tekst van het RID kan dit in ieder geval niet afgeleid worden. Blijkens artikel 2 van het VSG bevat bijlage 1 voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID. Bijlage 1 heeft hier derhalve niet meer de status van verdrag, maar is onderdeel van nationale regelgeving. Gesteld kan dan ook worden dat de opmerking bij randnummer 1.4.3.6 in deze niet als opdracht aan de lidstaat moet worden gelezen.

Ten derde past het in het algemeen bekende rijksbeleid tot deregulering om het maken van dergelijke afspraken over te laten aan de betreffende partijen. Ook indien niet in publiekrechtelijke regelgeving is bepaald wat de wijze van aanleveren van de gegevens moet zijn, kan de beheerder voldoen aan de verplichtingen uit het randnummer. Immers, in randnummer 1.4.3.6 wordt de beheerder opgedragen er zorg voor te dragen te allen tijde over de betreffende gegevens te beschikken. Uit de redactie van deze bepaling leidt de Inspectie de verplichting voor de beheerder af dat deze een actieve rol kiest om ervoor te zorgen dat hij over de juiste gegevens beschikt, naast dat natuurlijk ook aan de vervoerders vergelijkbare verplichtingen zijn opgelegd.

2.

In dezelfde alinea in het bezwaarschrift stelt u dat, aangaande wagens die niet zijn opgenomen in een trein, geen voorschriften in het RID zijn opgenomen. Dit leidt u af uit de definitie die krachtens de Spoorwegwet aan een trein wordt gegeven. Zo wordt door u een begrip uit de Spoorwegwet verbonden aan het RID.



Blijkbaar ziet ProRail de Spoorwegwet c.a. als de in randnummer 1.4.3.6 bedoelde regelingen voor het gebruik van de infrastructuur.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Ik volg die redenering van ProRail niet. De Wvgs gaat over het vervoer van gevaarlijke stoffen. In randnummer 1.2.1 uit het RID wordt vervoer gedefinieerd als:

Datum
9 oktober 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

"de verplaatsing van gevaarlijke goederen, met inbegrip van voor het vervoer noodzakelijk oponthoud en met inbegrip van voor het verkeer noodzakelijk verblijf van voor het verkeer noodzakelijk verblijf van gevaarlijke goederen in de wagens, tanks en containers voor, tijdens en na de verplaatsing. "

Zowel uit deze definitie als uit de definitie van artikel 2 van de Wvgs (dit artikel betreft de reikwijdte van de Wvgs) wordt duidelijk dat het begrip vervoer ruim wordt opgevat. Niet alleen op het moment dat een wagen is opgenomen in een trein, zoals is bedoeld in de Spoorwegwet c.a., gelden de bepalingen uit de Wvgs c.a., maar ook op het moment van overstaan van de wagens op een station, zoals het geval was bij de in de beschikking van 8 september vastgelegde overtredingen.

3.

Tenslotte stelt u in de laatste alinea op pagina 2 van het bezwaarschrift dat de tijd, die een spoorwegonderneming heeft om de gegevens aan de beheerder te leveren, niet is bepaald. Onduidelijk is welke conclusie ProRail hier uit trekt. Hoe dan ook, naar mijn mening is het niet nodig om die tijdseenheid vast te leggen nu in randnummer 1.4.3.6 is bepaald dat de beheerder te allen tijde tijdens het vervoer toegang moet hebben tot de informatie over de gevaarlijke stoffen. Ongeacht of de wagens dus overstaan op een spoorwegemplacement, zijn opgenomen in een trein of worden opgehouden voor overslag. Op ieder moment, dat een wagen met gevaarlijke stoffen zich op de bij ProRail in beheer zijnde spoorweg bevindt, moet ProRail ervoor zorg dragen dat zij toegang heeft tot de in randnummer 1.4.3.6 van het RID bepaalde informatie.

4.

Met hetgeen hierboven onder 3. door mij uiteen is gezet, meen ik ook de stelling op pagina 3 tweede alinea van het bezwaarschrift te hebben weerlegd. Daarin stelt u dat de wettelijke grondslag voor de Inspectie om toe te zien op de tijdigheid van aanleveren van informatie ontbreekt.

Die stelling is onjuist, omdat in randnummer 1.4.3.6 is bepaald dat de informatie te allen tijde tijdens het vervoer beschikbaar moet zijn, zoals hierboven aangehaald. Het gaat in dit geval om het toezicht op een zorgplicht die door ProRail nader ingevuld moet worden binnen de kaders die de wetgever stelt en in voldoende mate gesteld zijn in dit geval.

Tijdens de hoorzitting van 16 februari 2012 is door ProRail (zie de door ProRail tijdens de hoorzitting overgelegde) pleitnota aangegeven dat er bij ProRail twijfels zijn gerezen over de bevoegdheid van de Inspectie omdat de Wvgs niet ziet op vervoer dat uitsluitend plaatsvindt binnen inrichtingen.

Zonder twijfel kan worden vastgesteld dat de Inspectie wel degelijk de bevoegdheid had om een last onder dwangsom op te leggen. Er is een overtreding van randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van het VSG geconstateerd. De bijlage maakt dus onderdeel uit van het VSG en op grond van artikel 46 Wvgs ben ik bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de



bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

5.

Overigens heeft de Inspectie er wel degelijk oog voor dat er sprake is van een overgangssituatie. Er wordt door de spoorwegbranche gewerkt aan verbetering van de informatievoorziening en de toegankelijkheid van informatie over gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer.

ProRail en vervoerders geven aan de in randnummer 1.4.3.6 bepaalde informatie binnen 15 minuten te kunnen leveren. Bij inspecties wordt op dit moment gecontroleerd op deze norm. Het mag duidelijk zijn dat dit slechts een tijdelijke situatie kan zijn en dat binnen redelijke tijd voldaan moet worden aan de Wvgs c.a.

6.

Op pagina 3 van het bezwaarschrift stelt u dat ProRail haar zorgplicht slechts kan uitvoeren als de vervoerders informatie aanleveren.

Voordat ik inga op deze stelling, ga ik eerst in op de verplichtingen van vervoerders.

De vervoerders zijn verplicht, vanwege randnummer 1.4.2.2.5, om te waarborgen dat de beheerder te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de informatie uit randnummer 1.4.3.6. Dus als het gaat om informatie over de gevaarlijke stoffen in de trein hebben zowel de vervoerder als de beheerder een zorgplicht opgelegd gekregen.

Het is nu de vraag wat precies de reikwijdte van die zorgplicht is. U gaat blijkens uw genoemde stelling uit van een beperkte reikwijdte. Als ProRail niet de juiste gegevens aangereikt krijgt dan kan ProRail niets doen, zo leid ik uit uw stelling af.

Dat is een te beperkte opvatting van de op uw rustende zorgplicht. Deze zorgplicht gaat verder dan het organiseren van aangeleverde informatie. De reikwijdte van de zorgplicht die op ProRail rust moet worden uitgelegd aan de hand van de inhoud van de Wvgs c.a. en de specifieke rol die ProRail heeft binnen het railsysteem. De Wvgs roept namelijk (o.a. in het RID, randnummer 1.4.1.1) een ketenverantwoordelijkheid in het leven, mede om te voorkomen dat individuele partijen zich terugtrekken op hun eigen verantwoordelijkheid. Daarnaast heeft ProRail als beheerder een bijzonder positie. ProRail is aangewezen als toedeler van capaciteit op de hoofdspoorweg en verantwoordelijk voor het leiden van het verkeer. Vanuit die verantwoordelijkheden kan ProRail de haar ter beschikking staande middelen inzetten om invulling te geven aan de zorgplicht uit randnummer 1.4.3.6. Dat doet ProRail nu niet, althans onvoldoende.

Meer concreet: Ik ben van oordeel dat ProRail in het kader van de zorgplicht uit randnummer 1.4.3.6 de verplichting heeft de haar beschikbare middelen, zoals de toegangsovereenkomst, te gebruiken om betere afspraken te maken met vervoerders over het aanleveren van gegevens en te borgen en te controleren dat deze afspraken nagekomen worden. Zolang ProRail deze mogelijkheden niet afdoende benut is zij in gebreke en kan ProRail, indien geconstateerd wordt dat niet de juiste informatie over het vervoer bij haar aanwezig is, zich er niet op beroepen dat de vervoerder niet de juiste informatie heeft aangeleverd. Voor de volledigheid benadruk ik dat de Inspectie ook vervoerders aanspreekt op haar zorgplicht bij het ontbreken van de juiste informatie en zo nodig sancties oplegt en heeft opgelegd.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
9 oktober 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001



7.

Tenslotte stelt u dat aan ProRail in de beschikking van 8 september 2011 geen begunstigingstermijn is gesteld.

Zoals in de genoemde tussenuitspraak van de voorzieningenrechter is aangegeven, is de door mij aan u gegeven begunstigingstermijn van een week te kort.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
9 oktober 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

Zoals hierboven reeds is aangegeven, hebben op 13 en 18 september 2012 tussen de Inspectie en ProRail overleggen plaatsgevonden over een begunstigingstermijn die zowel haalbaar als aanvaardbaar is. In die overleggen is, conform zoals is vastgelegd in het verkorte proces-verbaal van de zitting van 3 september 2012, het volgende betrokken:

1. Eiseres zal verweerder inzicht geven in het project "Informatie Gevaarlijke Stoffen op emplacements"(IGS), in lijn met wat er zitting al aan informatie is geboden. Tevens zal eiseres concreet inzicht geven in de tijd die zij nodig heeft om dit project te realiseren, waarbij een zo krap mogelijke termijn voorop staat.
2. Eiseres zal toelichting wat zij, tot aan het moment waarop IGS operationeel wordt, doet om de informatie te verstrekken waartoe zij op grond van randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG (Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen) is verplicht. Hierbij zal zij de uitkomsten van de door haarzelf uitgevoerde inspecties niet alleen op resultaatniveau aan verweerder presenteren, maar inzicht geven in dat wat zij tot nu toe precies heeft geïnspecteerd en wat daarvan de concrete uitkomst is geweest.
3. Verweerder zal beoordelen of de uitkomsten van IGS zoals dat thans wordt ontwikkeld voldoende zullen zijn om te voldoen aan randnummer 1.4.3.6, waarbij ter zitting is besproken dat de eerste fase (de "wat"-kwestie) mogelijk al voldoende of vooralsnog voldoende is, omdat daarbij in ieder geval ook het spoor plus de volgorde bekend is, maar niet de exacte geografische plaats op dat spoor.
4. Partijen zullen bespreken wat in afwachting van de eindoplossing – naar het zich laat aanzien IGS – kan worden bereikt als tussenoplossing om zo veel mogelijk zekerheid en veiligheid te bieden over de situatie op emplacements, waarbij oplossingsgerichtheid van beide partijen voorop zou moeten staan.

Tijdens de genoemde overleggen van 13 en 18 september 2012 zijn de Inspectie en ProRail overeengekomen dat het reëel is om ProRail een begunstigingstermijn lopende tot 1 januari 2014 te verlenen, waarbij ProRail er gedurende deze tot 1 januari 2014 lopende begunstigingstermijn voor zorg draagt dat door ProRail in alle gevallen binnen de 15 minuten zoals genoemd in de brief van 14 juli 2011 de volledige en juiste informatie als bedoeld in randnummer 1.4.3.6 zal kunnen worden geleverd.

Invorderingsbeschikking dwangsom van 19 december 2011

Gelet op het feit dat de voorzieningenrechter in de genoemde tussenuitspraak heeft uitgesproken dat de door mij in eerste instantie verleende begunstigingsstermijn van 1 week te kort is, kan de invorderingsbeschikking van 19 december 2011 niet in stand blijven. Deze invorderingsbeschikking komt diensgevolge te vervallen.



BESLUIT

De eerdere beslissingen op bezwaar van 17 februari 2012 en 15 juni 2012 met betrekking tot de beschikking van 8 september 2011 zijn ingetrokken. Deze beslissing op bezwaar treedt daarvoor in de plaats.

Ik verklaar uw bezwaarschrift gericht tegen de beschikking van 8 september 2011 gegrond voor zover het betreft de begunstigingstermijn. Op dit onderdeel wordt de beschikking van 8 september 2011 dan ook herroepen. Aan ProRail wordt een begunstigingstermijn lopende tot 1 januari 2014 verleend, waarbij ProRail er gedurende deze tot 1 januari 2014 lopende begunstigingstermijn voor zorg draagt dat door ProRail in alle gevallen binnen de 15 minuten zoals genoemd in de brief van 14 juli 2011 de volledige en juiste informatie als bedoeld in randnummer 1.4.3.6 zal kunnen worden geleverd.

Voor het overige verklaar ik uw bezwaarschrift gericht tegen de beschikking van 8 september 2011 ongegrond.

Ik verklaar uw bezwaarschrift gericht tegen de invorderingsbeschikking van 19 december 2011 gegrond. De Invorderingsbeschikking van 19 december 2011 is door mij ingetrokken.

beroep

Indien u het met deze beslissing niet eens bent, kunt u daartegen binnen zes weken nadat de beslissing u is toegezonden beroep instellen bij de rechtbank te Utrecht, sector Bestuursrecht. Voor het instellen van beroep is griffiegeld verschuldigd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL EN WEGVERVOER

nr. M.B. 2838/2012

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
9 oktober 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2023.001

Bijlage 3



tussenuitspraak

RECHTBANK UTRECHT

Sector bestuursrecht

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T, SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

tussenuitspraak van de voorzieningenrechter van 25 april 2012 in de zaak tussen

ProRail B.V., te Utrecht, eiseres
(gemachtigde: mr. E. Broeren),

en

de Minister van Infrastructuur en Milieu, verweerder
(gemachtigden: mr. M.B. Gschwind en mr. P. Hoekstra).

Procesverloop

Bij besluit van 8 september 2011 heeft verweerder aan eiseres een last onder dwangsom opgelegd. De last houdt in dat eiseres te allen tijde moet voldoen aan de voor haar onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke goederen, te weten randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG (Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen).

Bij besluit van 19 december 2011 heeft verweerder een volgens hem verbeurde dwangsom van € 5.000,- ingevorderd.

Eiseres heeft de voorzieningenrechter verzocht om een voorlopige voorziening in de bezwaarzaken over beide primaire besluiten.

Bij afzonderlijke besluiten van 17 februari 2012 (de bestreden besluiten) heeft verweerder het bezwaar van eiseres tegen deze twee primaire besluiten ongegrond verklaard.

Eiseres heeft tegen de bestreden besluiten beroep ingesteld. De al gedane verzoeken om een voorlopige voorziening gelden als gedaan hangende het beroep.

Het onderzoek ter zitting heeft plaatsgevonden op 13 maart 2012. Voor eiseres zijn verschenen mr. P.M. Tenpierik, mr. dra. D. van Bommel en de hierboven genoemde gemachtigde. Verweerder heeft zich laten vertegenwoordigen door zijn gemachtigden.

Overwegingen

1. De voorzieningenrechter overweegt ambtshalve het volgende. Ingevolge artikel 5:39, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) heeft het bezwaar, beroep of hoger beroep tegen de last onder dwangsom mede betrekking op een beschikking die strekt tot invordering van de dwangsom, voor zover de belanghebbende deze beschikking betwist. Dit betekent dat het bezwaar dat eiseres heeft gemaakt tegen de invordering van de dwangsom had moeten worden betrokken in het al lopende bezwaar tegen de last onder

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 2

dwangsom. Ten onrechte heeft verweerder het bezwaar gericht tegen de invordering als afzonderlijk bezwaar aangemerkt. Verweerder had vervolgens strikt genomen in één besluit op bezwaar moeten beslissen over zowel de last onder dwangsom als de daaropvolgende invordering. Omdat verweerder de bezwaren op een zelfde hoorzitting aan de orde heeft gesteld en op dezelfde datum heeft beslist op die bezwaren, ziet de voorzieningenrechter geen aanleiding voor de conclusie dat verweerder materieel in strijd heeft gehandeld met artikel 5:39, eerste lid, van de Awb. De rechtbank moet echter wel de twee verzoeken om een voorlopige voorziening en de twee beroepen die eiseres bij de rechtbank heeft ingediend, in overeenstemming met artikel 5:39, eerste lid, van de Awb teruggebracht achten tot één verzoek om voorlopige voorziening en één beroep. Het griffierecht dat eiseres heeft betaald voor de twee ten onrechte aangebrachte procedures, een verzoek om een voorlopige voorziening (ter hoogte van € 302,-) en een beroep (ter hoogte van € 310,-), zal door de griffie van de rechtbank worden terugbetaald.

2. De voorzieningenrechter treft op grond van artikel 8:81, eerste lid, van de Awb alleen een voorlopige voorziening als "onverwijlde spoed" dat vereist. Bij een louter financieel geschil is dat niet snel het geval. In beginsel kan namelijk na afloop van de bodemzaak het bedrag waarover het geschil gaat, alsnog worden (terug)betaald of vergoed, zo nodig met wettelijke rente als de uitkomst van dat geschil daartoe aanleiding geeft. Als er geen onomkeerbare situatie dreigt, bijvoorbeeld faillissement, of acute financiële nood is, neemt de voorzieningenrechter aan dat spoedensend belang ontbreekt, zodat hij alleen al daarom geen voorlopige voorziening treft.

3. Eiseres heeft hierover aangevoerd dat verweerder is overgegaan tot het invorderen van dwangsommen en zij, bij gelijkblijvende omstandigheden, geconfronteerd zal kunnen worden met meer invorderingen. Het is eiseres niet helder waarom zij niet aan haar wettelijke verplichting voldoet.

4. De voorzieningenrechter stelt vast dat ten tijde van de zitting het maximum aan dwangsommen van € 50.000,- (nog) niet is verbeurd, zodat eiseres het risico loopt dat zij, indien zij zich niet houdt aan wat verweerder haar heeft gelast op de wijze waarop verweerder voorstaat, meer dwangsommen verbeurt. Ter zitting is gesteld dat het wegnemen van de overtreding zoals deze in de visie van verweerder nu wordt begaan met de huidige werkwijze van eiseres, van eiseres grote inspanningen vergt. De voorzieningenrechter ziet daarom geen aanleiding om te oordelen dat elk spoedensend belang bij schorsing van de last onder dwangsom ontbreekt.

5. In artikel 8:86, eerste lid, van de Awb is voorts bepaald dat, indien het verzoek om een voorlopige voorziening wordt gedaan indien beroep bij de rechtbank is ingesteld en de voorzieningenrechter van oordeel is dat na de zitting nader onderzoek redelijkerwijs niet kan bijdragen aan de beoordeling van de zaak, deze onmiddellijk uitspraak kan doen in de hoofdzaak. Nu in dit geval het beroepschrift pas enkele dagen voor de zitting is ontvangen, heeft verweerder ter zitting er op gewezen dat hij tijdens die zitting op zo veel mogelijk punten zal ingaan, maar nog niet alle punten volledig heeft kunnen overdenken. Ook als de voorzieningenrechter er rekening mee houdt dat verweerder maar een beperkte verweermogelijkheid heeft gehad, is het in dit geval echter mogelijk om ook te beslissen op het beroep. De reden daarvoor is dat bijna alle punten naar de huidige stand van zaken voldoende helder liggen. Op één punt wordt een bestuurlijke lus toegepast in deze uitspraak, zodat verweerder genoeg gelegenheid heeft daarop te reageren. Ten slotte zijn er enige

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 3

aspecten die afhankelijk zijn van de uitkomst van de bestuurlijke lus, zodat daarop pas bij einduitspraak zal worden beslist.

6. De voorzieningenrechter zal hieronder ingaan op de last onder dwangsom.
7. Verweerder heeft aan eiseres een last onder dwangsom opgelegd op de grond dat zij in strijd heeft gehandeld met artikel 4 respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs). Ter uitvoering van artikel 3 van de Wvgs, waarnaar artikel 5 van de Wvgs verwijst, is de VSG opgesteld. Bijlage 1 bevat voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses). Eiseres heeft volgens verweerder gehandeld in strijd met randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG. Hierin wordt eiseres - kort gezegd - verplicht er voor zorg te dragen dat zij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot informatie over gevaarlijke stoffen in treinwagons. Deze gegevens mogen alleen bekend worden gemaakt aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging en noodmaatregelen. Verweerder heeft aan de last onder dwangsom drie overtredingen van dit randnummer ten grondslag gelegd. Deze overtredingen zijn door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, thans de Inspectie Leefomgeving en Transport (Inspectie) geconstateerd op twee emplacementen, te weten op emplacement Venlo en emplacement Sloe.
8. Eiseres heeft zich op het standpunt gesteld dat emplacementen inrichtingen zijn als bedoeld in artikel 1.1 van de Wet milieubeheer (Wm). Artikel 2, vierde lid, van de Wvgs bepaalt dat deze wet niet van toepassing is op handelingen als bedoeld in het eerste lid voor zover deze betrekking hebben op het vervoer dat uitsluitend plaatsvindt binnen een inrichting als bedoeld in artikel 1.1 van de Wm, tenzij dit vervoer plaatsvindt over de openbare weg. De door verweerder geconstateerde overtredingen zien op handelingen die hebben plaatsgevonden op emplacementen en dus in een inrichting. Deze kunnen dus vallen onder de uitzondering van artikel 2, vierde lid, van de Wvgs. Randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG is op emplacementen dus niet altijd van toepassing en verweerder had hier niet zonder nadere motivering waarin hij uitlegt dat op de aangetroffen situatie de Wvgs van toepassing was, handhavend mogen optreden op grond van die wet.
9. Artikel 2, eerste lid, van de Wvgs bepaalt dat deze wet van toepassing is op meer dan alleen het daadwerkelijke transport van gevaarlijke stoffen, namelijk op een keten van handelingen die samenhangen met het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals het aanbieden en aannemen daarvan, het laten staan en het laden en lossen. Beoordeeld naar hun aard zijn alle handelingen die plaatsvinden op emplacementen handelingen die vallen onder het eerste lid van artikel 2 van de Wvgs. Dat betekent dat voor de vraag of de Wvgs van toepassing is op een emplacement van doorslaggevend belang is wat wordt bedoeld met "vervoer dat uitsluitend plaatsvindt binnen een inrichting", zoals opgenomen in de uitzondering van artikel 2, vierde lid, van de Wvgs.
10. Met vervoer dat uitsluitend plaatsvindt binnen inrichtingen is naar het oordeel van de voorzieningenrechter bedoeld het zogenaamde interne vervoer dat samenhangt met het productieproces dat plaatsvindt of de andere bedrijfsactiviteiten die plaatsvinden binnen een inrichting. In de memorie van toelichting bij de wijziging van de Wvgs in 2006 (Kamerstukken II 2005/06 30 328, nr. 3, p. 12) staat als voorbeeld van intern vervoer genoemd het met een vorkheftruck vervoeren van nog gedeeltelijk onverpakte gevaarlijke

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 4

stoffen van het ene magazijn naar het andere. Maar ook valt te denken aan een volledig geautomatiseerd systeem waarmee containers binnen een terminal worden verplaatst. Niet de vervoersactiviteiten, maar de bedrijfsactiviteiten staan hierbij naar het oordeel van de voorzieningenrechter op de voorgrond.

11. Met de terugtrek van de Wvgs bij vervoer van gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen wordt, zo volgt uit de hiervoor genoemde memorie van toelichting bij de wijziging van de Wvgs, pagina 4-5, teruggeslagen naar de situatie in de voorloper van de Wvgs, te weten de Wet gevaarlijke stoffen (Wgs). In tegenstelling tot de Wvgs had de Wgs slechts een aanvullend karakter. De wet en regelgeving van andere ministeries werd dan ook voldoende geacht voor het zogenaamde "intern transport". De komst van de Wvgs is geen aanleiding geweest voor het wijzigen van die wet- en regelgeving, die daarmee nog steeds adequate waarborgen stelt voor alles wat binnen een inrichting plaatsvindt. Voor de terminologie is dan ook aan gesloten bij die van de Wm. De bewoording van de internationale regelgeving in deze geeft daarbij de indruk niet van toepassing te zijn op het intern transport. Gezien de specifieke technische voorschriften die internationaal worden vastgesteld, is dit ook begrijpelijk. De aard van de voorschriften is zo dat binnen een inrichting niet altijd hieraan kan worden voldaan en dat het over het algemeen niet zinvol is deze voorschriften van toepassing te laten zijn op vervoer van gevaarlijke stoffen tijdens een productieproces. Deze stoffen zijn niet als product gereed voor vervoer en het productieproces wordt al met de nodige veiligheidsmaatregelen omgeven. Met het terugtrekken van de Wvgs op dit punt wordt de regelgeving die van toepassing is op inrichtingen in hoeveelheid ruim verminderd, zonder dat hierbij de veiligheid in het geding komt, aldus de genoemde memorie van toelichting. De Europese richtlijn 96/49/EG van 21 juli 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (PbEG L 235), die (onder meer) aan de genoemde wijziging van de Wvgs ten grondslag ligt, regelt voor vervoer over het spoor vele verplichtingen voor het daadwerkelijke transport, laden en lossen, overladen naar een andere vervoersmodaliteit en onderbrekingen van het daadwerkelijke transport. De bijlage bij het hiervoor al genoemde RID wordt in deze richtlijn als verplichting voor zowel lidstaatintern als internationaal transport opgelegd. Ook in die richtlijn wordt een uitzondering gemaakt voor intern transport, in die zin dat de definitie van vervoer in artikel 2 wordt besloten met "vervoer dat volledig binnen het terrein van een bedrijf plaatsvindt, valt niet onder deze definitie". Het zou een onlogische interpretatie van deze richtlijn zijn als een emplacement onder "bedrijf" valt, omdat daarmee een groot deel van de juist in diezelfde richtlijn opgenomen verplichtingen betekenisloos zou zijn. Artikel 2, vierde lid, van de Wvgs gaat terug op (onder meer) deze uitzondering.

12. De voorzieningenrechter is van oordeel dat bij het uitvoeren van handelingen zoals genoemd in artikel 2, eerste lid, van de Wvgs op emplacementen zoals Venlo en Sloe, niet de bedrijfsactiviteiten voorop staan, maar het vervoersmoment doorslaggevend is. Verweerder heeft de Wvgs dus terecht van toepassing geacht op deze handelingen. Hierbij is betekenis toegekend dat kenmerkend is voor emplacementen dat het ahijd gaat om (al dan niet tijdelijk onderbroken) vervoersbewegingen van en naar het terrein. De op het emplacement uitgevoerde keten van vervoershandelingen, zoals omschreven in artikel 2, eerste lid, van de Wvgs, heeft verweerder daarom terecht niet aanmerkt als intern vervoer.

13. Waar eiseres ter onderbouwing van haar standpunt dat een groot aantal handelingen op het emplacement niet onder de Wvgs valt, heeft betoogd dat bij een andere lezing een dubbel regime van toepassing zou zijn, te weten de milieuvergunning krachtens de Wm en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de regels van en krachtens de Wvgs, volgt

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 5

de voorzieningenrechter haar niet. Hij wijst in dit verband ten eerste op de hiervoor aangehaalde memorie van toelichting waarin op pagina 7 staat vermeld:
"Met deze herziening is bekeken of de nu voorgestane uitbreiding van de Wvgs die noodzakelijk is zal leiden tot enige overlap tussen deze wet en de daarop gebaseerde regelgeving en die op het terrein van de Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM),

(...)

Hierbij is onder andere aandacht geschonken aan: de Wm,

(...)

Gebleken is dat voor zover de uitbreiding tot overlap leidt in de regelgeving, dit niet betekent dat er tegenstrijdige voorschriften voor een onderwerp worden geregeld, maar dat daarentegen de voorschriften elkaar aanvullen vanuit hun verschillende doelstellingen, waaroever hieronder meer. Het blijft derhalve mogelijk om ten aanzien van de in artikel 2 genoemde handelingen, voor zover die handelingen plaatsvinden binnen een inrichting in de zin van de Wm, regels te stellen of aan de milieuvergunning voorschriften te verbinden in het belang van de bescherming van het milieu, de externe veiligheid daaronder begrepen." Het voorgaande betekent dat bij de invoering van artikel 2, vierde lid, van de Wvgs is onderkend dat op bijvoorbeeld een emplacement verschillende regimes van toepassing kunnen zijn.

14. Ten tweede wijst de voorzieningenrechter erop dat in een aantal gevallen de Wm juist terugtreedt ten gunste van de Wvgs. In dit verband wijst de voorzieningenrechter op artikel 22.1, zesde en achtste lid, van de Wm waar expliciet is bepaald dat op bepaalde handelingen die vallen onder de Wvgs, deze laatste wet voorgaat.

15. De lezing van artikel 2, vierde lid, van de Wvgs, zoals eiseres die bepleit, komt meer overeen met de wijze van regelen zoals die is neergelegd in het voorgestelde artikel 14, vierde lid, van de Wvgs, opgenomen in het bij de Tweede Kamer aanhangige wetsvoorstel Wet Basiswet (Kamerstukken II 2010/11 32 862, nr. 2). Maar dat is een andere wijze van regelen dan is gebeurd in artikel 2, vierde lid, van de Wvgs.

16. Eiseres heeft zich op het standpunt gesteld dat verweerder ten onrechte heeft vastgesteld dat sprake is van een overtreding van zowel artikel 4 als artikel 5 van de Wvgs. Ingevolge artikel 4 van de Wvgs is het kort gezegd verboden om handelingen te verrichten met gevaarlijke stoffen en met vervoermiddelen die zijn aangewezen ingevolge artikel 3, onderdeel a. Ingevolge artikel 5 van de Wvgs is het verboden om die handelingen te verrichten met gevaarlijke stoffen en met vervoermiddelen die zijn aangewezen ingevolge artikel 3, onderdeel b, anders dan met inachtneming van de in dat onderdeel bedoelde regels. Verweerder stelt dat eiseres zich niet heeft gehouden aan de nadere regelgeving, in dit geval randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG. Dit betekent dat eiseres zich niet aan artikel 5 van de Wvgs zou hebben gehouden. Artikel 4 van de Wvgs is niet van toepassing in deze situatie en het besluit van verweerder om een last onder dwangsom op te leggen is reeds daarom onrechtmatig. Hetzelfde geldt volgens eiseres voor de algemene vaststelling van verweerder dat eiseres randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG heeft overtreden. Er wordt daarbij geen onderscheid gemaakt naar onderdeel a en b van dit randnummer, terwijl duidelijk is dat van een overtreding van randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG onder a, dat betrekking heeft op de eisen waaraan rampenplannen op emplacementen moeten voldoen, hier geen rol speelt.

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 6

17. De voorzieningenrechter stelt vast dat uit de motivering van de besluiten van verweerder van 8 september 2011 en 17 februari 2012 over de last onder dwangsom eenduidig blijkt dat het hier gaat om een overtreding van artikel 5 van de Wvgs en dat artikel 4 van de Wvgs bij de overtreding en de last geen rol spelen. Tevens blijkt eenduidig uit die besluiten dat verweerder zich op het standpunt stelt dat eiseres heeft gehandeld in strijd met randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG onderdeel b. Dit blijkt vooral uit het feit dat verweerder deze bepaling heeft geciteerd onder weglating van onderdeel a. Naar het oordeel van de voorzieningenrechter heeft bij eiseres redelijkerwijs geen onduidelijkheid kunnen bestaan over de wettelijke grondslag. De voorzieningenrechter volgt eiseres dan ook niet in deze grond.

18. Eiseres heeft betoogd dat verweerder in randnummer 1.4.3.6 ten onrechte een algemene zorgplicht leest. Randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG onderdeel b bepaalt, zoals al onder 7 overwogen, dat - kort gezegd - de beheerder van de spoorweginfrastructuur verplicht is er voor zorg te dragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot informatie over wagons met gevaarlijke stoffen. Deze plicht volgt uit het RID, waarin volgens eiseres juist wordt uitgegaan van een ketenverantwoordelijkheid. Zij ziet steun voor dit standpunt in het feit dat andere onderdelen van het RID wel een duidelijke algemene zorgplicht bevatten, zoals die in randnummer 1.4.1.1. Verder kan verweerder de vervoerders zelf ook aanspreken, zoals ook is gebeurd. Eiseres is volgens haar niet aansprakelijk voor de juistheid en volledigheid van de informatie die zij van vervoerders moet krijgen. Randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG onderdeel b strekt niet verder dan dat eiseres toegang heeft tot informatie, zijnde informatie van vervoerders.

Verweerder heeft op de bijzondere positie van eiseres als infrastructuurbeheerder gewezen. Hij houdt haar verantwoordelijk voor de volledigheid en juistheid van de informatie. Dat volgt uit de tekst van het randnummer, aldus verweerder. Ook verweerder gaat uit van een ketenaansprakelijkheid, maar leest daar juist in dat geen van de betrokkenen zich kan onttrekken aan de bijdrage aan de totale verantwoordelijkheid, door zich als het ware terug te trekken op de eigen verantwoordelijkheid.

19. De voorzieningenrechter volgt eiseres niet in haar standpunt. Uit Randnummer 1.4.2.2.5 bij de VSG volgt dat een vervoerder voor zover het zijn activiteiten betreft, moet waarborgen dat de beheerder van de infrastructuur te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot de informatie die het die beheerder mogelijk maakt te voldoen aan de voorschriften van randnummer 1.4.3.6 onderdeel b. Dit betekent dat verweerder ook de vervoerders kan aanspreken als deze informatie niet snel en niet volledig beschikbaar is. Dit betekent echter ook dat de plicht die in dit verband op de vervoerder rust, er op gericht is te zorgen dat de beheerder aan zijn plicht kan voldoen. De positie van de beheerder, eiseres dus, is daarom een wezenlijk andere dan die van de vervoerders en op hem rust een bijzondere verplichting als beheerder van de spoorweginfrastructuur. Van een nevenschikking van beheerder en vervoerders is naar het oordeel van de voorzieningenrechter daarom geen sprake. Dat de beheerder dus feitelijk afhankelijk is van de juistheid en volledigheid van de informatie die zij van de vervoerder krijgt, maakt nog niet dat hij daarmee de verantwoordelijkheid voor de juistheid en de volledigheid bij die vervoerder kan laten liggen. Het gaat hier dus niet om een algemene zorgplicht in de zin van een in globale termen gestelde paraplu-zorgplicht, maar om een specifieke verplichting die rust op de infrastructuurbeheerder als knooppunt van alle relevante informatie. Bij die bijzondere positie, waaronder die van contactpunt met hulpdiensten in geval van incidenten en anderen die toegang tot deze informatie moeten verkrijgen voor doeleinden van

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 7

veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen, hoort ook dat eiseres geen neutraal "doorgeefluik" van informatie van de vervoerders is, maar ook verantwoordelijk wordt gehouden voor de juistheid en volledigheid van die informatie. Het randnummer is immers ook geformuleerd als een resultaatverplichting ("zorg dragen voor") en niet als een inspanningsverplichting.

20. Eiseres heeft verder gesteld dat het haar niet duidelijk is wat op dit punt van haar wordt verwacht. De norm van randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG onderdeel b is volgens haar te vaag om zich te lenen voor handhaving op de wijze waarop verweerder dat doet. Verweerder heeft zich op het standpunt gesteld dat de uitleg van eiseres te beperkt is en heeft uiteengezet op welke punten méér van eiseres wordt gevergd. Hij heeft, bij wijze van voorlopige en minimale verplichting, gewezen op de tijdslimiet die eiseres zichzelf heeft opgelegd, te weten 15 minuten.

21. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) moet een in het kader van bestuurlijke handhaving gegeven last, gezien de daaraan verbonden verstrekende gevolgen, zo duidelijk en concreet zijn geformuleerd dat degene tot wie de last is gericht niet in het dulster hoeft te tasten over wat moet worden gedaan of nagelaten om toepassing van de aangekondigde dwangmaatregelen te voorkomen. De voorzieningenrechter wijst op de uitspraak van de ABRvS van 10 augustus 2011 (LJN: BR4631).

22. De voorzieningenrechter stelt vast dat verweerder de last als volgt heeft verwoord: "De last houdt in dat ik u sommeer te allen tijde te voldoen aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke goederen, in casu randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij het VSG." Zoals hiervoor overwogen is alleen onderdeel b van het genoemde randnummer van belang. Dat onderdeel houdt in dat de infrastructuurbeheerder er voor zorg moet dragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot de informatie over de samenstelling van de trein, de zogeheten UN-nummers en de positie/volgorde van de wagons. Deze gegevens mogen, zo vervolgt het randnummer, alleen bekend worden gemaakt aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen. Daaraan is in het randnummer nog een opmerking toegevoegd: De wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgesteld in de regeling voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

23. Eiseres heeft zichzelf voor die handelingen, waarvan ook zij vindt dat deze onder de norma vallen, een maximumtermijn van 15 minuten gesteld. Dit blijkt uit de zienswijze van 14 juli 2011 die eiseres heeft gegeven op verweerders voornemen van 1 juli 2011 om haar een last onder dwangsom op te leggen. Zij heeft dit als volgt verwoord:
"Vanaf 1 augustus a.s. is het mogelijk om in geval van een incident binnen 15 minuten de hulpdiensten de relevante informatie te verschaffen over wagons met gevaarlijk stoffen die stilstaan of rangeren op een emplacement, voor zover dit valt binnen de taak en verantwoordelijkheden van ProRail als spoorbeheerder."

24. Verweerder heeft in het besluit tot het opleggen van de last onder dwangsom overwogen dat de tijdsperiode van 15 minuten te lang kan zijn in noodsituaties. Verder is eiseres erop gewezen dat de informatie niet alleen bij incidenten beschikbaar moet zijn maar op elk moment waarop dat nodig is. De informatievoorziening mag niet alleen beperkt worden tot de hulpdiensten, maar moet beschikbaar zijn voor alle instanties die de gegevens

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 8

nodig hebben in verband met veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen. Vervolgens heeft verweerder eiseres gesommeerd te allen tijde te voldoen aan de voor haar onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke goederen.

25. Zoals is vermeld in de beslissing op bezwaar heeft verweerder voorlopig ingestemd met een duur van 15 minuten om de informatie beschikbaar te hebben, zij het dat dat slechts tijdelijk kan zijn en dat een kortere duur nodig kan zijn. Hiermee is een verdere (voor de korte termijn geldende) invulling gegeven aan de normstelling die voor eiseres geldt, maar wat hierover is overwogen in het primaire besluit is hiermee voldoende in lijn. Ook is duidelijk dat de beschikbaarheid van de informatie alleen in geval zich een incident voordoet, niet voldoende is. De term "te allen tijde" rechtvaardigt zo'n beperking ook niet. Dat de bekeadmaking aan "hulpdiensten" te beperkt is, is eveneens duidelijk. Naar het oordeel van de voorzieningenrechter is de last in het licht van de daaraan voorafgaande motivering voldoende duidelijk.

26. Eiseres heeft zich op het standpunt gesteld dat randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG onderdeel b geen afzonderlijke registratievoorschriften bevat, zoals in andere delen van de regeling wel zijn opgenomen. Dat zij toegang tot informatie moet hebben, is niet hetzelfde als steeds "real time" al over de informatie beschikken en die bijhouden, aldus eiseres. De voorzieningenrechter stelt vast dat deze constatering van eiseres op zichzelf juist is, maar dat dit overloet laat dat als de inspectie eiseres binnen haar inspectietaak controleert, eiseres desgevraagd moet laten zien dat zij zich aan de verplichting kan houden. In wat eiseres heeft aangevoerd, ligt geen aanleiding om te oordelen dat de inspectie hier haar inspectietaak te buiten is gegaan. Dat eiseres dan moet laten zien dat zij zich aan de verplichting kan houden, is geen zelfstandige verplichting die door verweerder in het randnummer zou worden ingelezen. Of eiseres daarmee toch een compleet registratiesysteem zou moeten opzetten om al deze informatie beschikbaar te hebben, is in de eerste plaats aan eiseres. Zij zal moeten kiezen wat zij moet doen om zich aan haar verplichtingen te houden. De voorzieningenrechter wijst er wel op dat het nemen van tussenstappen om de informatie boven tafel te krijgen, zoals telefoontjes, mails en dergelijke naar derden, zeker als deze tussenstappen ingewikkelder en wat uitkomst betreft onzekerder worden, op gespannen voet staan met het "onbeperkt" toegang hebben tot informatie. De door eiseres op dit punt op pagina 11 en 12 van haar beroepschrift genoemde bron voor de uitleg van het randnummer (the RID Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods) gaat over het RID. De citaten vormen wel een gezaghebbende bron, maar zijn op dit punt niet doorslaggevend. De terughoudende positie die door het comité wordt ingenomen heeft uitdrukkelijk te maken met de verschillen tussen landen. Verder hebben beide citaten wisselend betrekking op de informatieverstrekking door de infrastructuurbeheerder aan de hulpdiensten en op de toegang van de infrastructuurbeheerder tot de informatie. De voorzieningenrechter mist niet bij dat laatste overigens niet dat het onderwerp van de twee bronnen (42nd Session of the RID Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, Final Report, vanaf 80, en een bijeenkomst op 24 oktober 2005) waaruit die citaten afkomstig zijn, specifiek het dataverkeer naar de railinfrastructuurbeheerder is. De voorzieningenrechter tekent wel aan dat op het tweede citaat dat eiseres noemt, een passage volgt, te weten: "It emerged in further discussions that (-) in various states, there already existed an obligation on the part of the carrier to provide advance information to the infrastructure manager (Belgium, Netherlands, Switzerland)". Nu het in dit geval gaat om de "vertaling" van het RID via een Europese richtlijn in nationale wetgeving, komt verweerder een zekere ruimte toe om nadere uitleg te geven aan de inhoud van de normstelling in de

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 9

Nederlandse situatie. Dat ten slotte in de last wordt gesproken over "informatieverstrekking" slaat, zoals verweerder ter zitting heeft toegelicht, niet op de inspectie binnen haar toezichtstaak, maar op de hulpdiensten en anderen aan wie de informatie moet worden verstrekt. Het gebruik van dat woord in de last duidt dus niet op een ten opzichte van het randnummer nieuwe verplichting.

Het voorgaande leidt tot de conclusie dat randnummer 1.4.3.6 op zichzelf eiseres alleen verplicht tot het hebben van toegang tot bepaalde informatie, maar dat de term "onbeperkt" in de weg staat aan een complexe, meerlagige, wat uitkomst betreft onzekere en van derden te zeer afhankelijke gegevensverzameling op het moment dat een hulpdienst of een andere rechthebbende daar om vraagt.

27. Waar eiseres heeft betoogd dat de verplichting niet van toepassing zou zijn op wagons die leeg en ongereinigd zijn dan wel dat de inspecteur bij zijn verzoek om informatie aan eiseres specifiek had moeten vragen naar lege en ongereinigde wagons, gaat dat niet op. Gelet op artikel 2, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wvgs heeft deze wet ook betrekking op vervoermiddelen met resten van gevaarlijke stoffen en heeft de inspecteur bij zijn verzoek om informatie geen onderscheid hoeven maken naar lege en ongereinigde wagons. Overigens moet worden aangenomen dat de inspecteur van de Inspectie bij zijn rondgang op een emplacement toch vooral zal afgaan op de oranje borden op wagons met het gevaarsindicatie- en stofindicatienummer en die UN-nummering is precies datgene waaraan de verplichting van randnummer 1.4.3.6 is gekoppeld.

28. Ook het standpunt van eiseres dat niet moet worden gekeken naar de duur tussen het moment dat de inspecteur informatie opvraagt en het leveren daarvan, maar naar de duur tussen het moment dat eiseres informatie opvraagt bij een vervoerder en het moment dat die die informatie levert, faalt. Dat betoog zou de essentie van de verplichting miskennen en afhankelijk zijn van het toevallige moment waarop eiseres de informatie opvraagt.

29. Het betoog van eiseres dat blijkens de opmerking bij het randnummer er een publiekrechtelijke regeling moet zijn voor de gegevensverstrekking, snijdt geen hout. De wijze van aanlevering van de gegevens is in deze zaak niet als zodanig aan de orde. Verweerder vereist in de last onder dwangsom bijvoorbeeld niet dat alle vervoerders alle gegevens al tevoren aan eiseres verstrekken, maar vereist alleen dat eiseres, indien daarop gecontroleerd door de Inspectie, er blijk van geeft snel en onbeperkt toegang te hebben tot de informatie. Of al of niet is voldaan aan de verplichting een regeling te maken als bedoeld in de noot bij het randnummer, doet niet af aan de gelding of de handhaafbaarheid van de norm in dat randnummer.

30. Eiseres heeft in de gedingstukken en ter zitting toegelicht hoe zij informatie verkrijgt over het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor. Daarbij geldt een onderscheid tussen emplacementen en het spoor. Vanaf 1 augustus 2011 geldt dat de rijwegen niet eerder worden vrijgegeven voor vertrek van gereedstaande goederentreinen dan nadat de op grond van het Besluit Spoorverkeer vereiste informatie van de vervoerder door de beheerder is ontvangen. Er bestaat een link tussen het Online registratiesysteem Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS) en het verkeersleidingsstelsel. Deze beide systemen moeten met elkaar matchen. Sinds 1 augustus 2011 controleren de verkeersleiders dit ook vóór vertrek. Als de informatie niet voorhanden is, zal de trein niet vertrekken. Het voorgaande heeft tot gevolg dat op het spoor gesproken kan worden van een 'real time' informatiesysteem. Op emplacementen is dat systeem er niet. Daar wordt na een melding van een incident door de BackOffice een treinincidentenscenario vastgesteld. De gemeenschappelijke meldkamer

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 10

wordt, gelet op de opkomsttijden van de hulpdiensten, direct gealarmeerd. Er vindt vervolgens een automatische alarmering naar de vervoerders plaats en deze dienen binnen vijf minuten de informatie over eventueel aanwezige gevaarlijke stoffen per e-mail aan de BackOffice te verstrekken.

31. In het proces-verbaal van 4 augustus 2011 maakt de Inspectie melding van een controle op emplacement Venlo. Tijdens de inspectie zag de inspecteur op drie sporen reservoirwagens staan, voorzien van een codering die inhoudt dat daarin gevaarlijke stoffen werden vervoerd. Om 08:55 uur heeft de inspecteur telefonisch contact opgenomen met de BackOffice met een verzoek om informatie. Hierop is om 09:25 uur gereageerd. Daarbij is informatie verschaft over twee treinen met gevaarlijke stoffen. De derde trein had het emplacement om 09:15 uur verlaten. Van deze trein konden geen gegevens worden verstrekt. De inspecteur heeft geconcludeerd dat de benodigde informatie niet binnen de door eiseres gehanteerde termijn van 15 minuten is verstrekt.

Het proces-verbaal van 9 augustus 2011 betreft een inspectie op emplacement Sloe. Hier zag de inspecteur op diverse sporen reservoirwagens met gevaarlijke stoffen. Om 10:07 uur is telefonisch contact opgenomen met de BackOffice van eiseres. Omstreeks 10:38 uur is de inspecteur teruggebeld en zijn de overzichten van de wagens met gevaarlijke stoffen per fax en per e-mail aan hem verzonden. De inspecteur heeft geconcludeerd dat de informatie niet binnen de gehanteerde termijn van 15 minuten was aangeleverd.

Het proces-verbaal van 29 augustus 2011 gaat wederom over een controle op emplacement Sloe. Op diverse sporen stonden reservoirwagens met gevaarlijke stoffen. De inspecteur heeft om 09:51 uur contact opgenomen met de BackOffice van eiseres. Daarna is op verschillende tijdstippen telefonisch contact geweest met de BackOffice. Om 11:02 uur zijn twee wagenlijsten van DB Schenker per fax aan de inspecteur toegezonden. Uit de inspectie van de aanwezige wagons bleek dat er 21 wagons overeenkwamen met de toegezonden lijst. Acht wagons op de toegezonden wagenlijst werden op het emplacement niet aangetroffen. Van andere wel aanwezige wagons werd geen informatie van eiseres aangetroffen. Het ging hier om lege ongereinigde wagons. De inspecteur heeft geconcludeerd dat de benodigde informatie niet binnen de gestelde termijn van 15 minuten is geleverd en dat deze tevens onvolledig was. De medewerker van de BackOffice deelde de inspecteur mee dat men afhankelijk was van drie vervoerders en dat het langer duurde, omdat men tijdens het verzoek te maken had met drie calamiteiten die eerst door de BackOffice moesten worden behandeld.

32. Daar waar eiseres zich op het standpunt heeft gesteld dat van overtredingen van de norm in de drie hiervoor genoemde gevallen geen sprake is, volgt de voorzieningsrechter haar niet. Een complexe, meerlagige, wat uitkomst betreft onzekere en van derden te zeer afhankelijke gegevensverzameling is zoals gezegd onder 26 een belemmering die zich niet verdraagt met de norm. In deze drie gevallen duidt de uitkomst erop dat het telefonisch of per e-mail opvragen van informatie bij de vervoerders geen onbeperkte toegang opleverde. Ook de handelwijze van eiseres dat alleen bij incidenten een alarmering naar de vervoerder gaat en deze binnen vijf minuten moet reageren op het verzoek om informatie dat daarmee kennelijk is gedaan, verdraagt zich niet met de eis dat eiseres te allen tijde toegang heeft tot de informatie over het vervoer van gevaarlijke stoffen. De voorzieningsrechter gaat hierop nader in onder 33 en 34. Evenmin kan worden volgehouden dat eiseres snel heeft beschikt over de gevraagde gegevens. Zij heeft niet binnen de door haar zelf gestelde 15-minuten-norm, die verweerder - zoals ter zitting nogmaals is bevestigd - uit courtoisie voorlopig nog hanteert, de gegevens aan de Inspectie verstrekt.

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 11

33. Eiseres heeft in dit verband gesteld dat zij, als sprake is van een incident, wel aan de norm zal kunnen voldoen, omdat dan andere "spelregels" in werking treden. In dat geval zullen activiteiten op de locatie waar het incident zich afspeelt, namelijk worden bevroren. Dat wordt niet gedaan bij een verzoek om informatie van de Inspectie met als gevolg dat de situatie op de locatie kan veranderen en de informatie die wordt verstrekt niet spoort met de door de Inspecteur ter plaatse geconstateerde situatie. Verder heeft eiseres betoogd dat incidenten, zoals die zich hebben afgespeeld bij de laatste controle in Sloe, vóór gaan op een verzoek van de Inspectie. Dit verklaart waarom de 15-minutennorm in Sloe op 29 augustus 2011 niet is gehaald.

34. De voorzieningenrechter stelt vast dat de Inspectie tot drie keer toe een verzoek om informatie over gevaarlijke stoffen op emplacementen heeft gericht tot eiseres en dat eiseres tot drie keer toe niet in staat is geweest om de door haar zelf vastgestelde tijdlimiet van 15 minuten te halen; de informatie kwam drie keer te laat. Tevens was sprake van onvolledige informatie. Verweerder heeft eiseres er in het besluit tot oplegging van de last onder dwangsom terecht op gewezen dat het voorbehoud dat zij heeft gemaakt met het kunnen beschikken over informatie als het gaat om incidenten, zich niet verdraagt met de norm die voor haar op grond van randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij de VSG onderdeel b geldt. Eiseres heeft hiermee een te beperkte opvatting gegeven van de verplichting die op haar rust.

Eiseres had aan de Inspectie moeten laten zien dat zij in staat is om de norm na te leven. Gelet op het feit dat het eiseres tot drie keer toe niet is gelukt om hieraan te voldoen, maakt dat haar redenering onder welke vereisten zij wel aan de gestelde voorwaarden zou kunnen voldoen, te weinig gewicht in de schaal legt. Het is, met andere woorden, niet overtuigend.

35. Er is dus sprake van drie overtredingen voorafgaande aan de oplegging van de last onder dwangsom.

36. Eiseres heeft meer in het algemeen een beroep gedaan op enige algemene beginselen van behoorlijk bestuur. De in dit verband aangevoerde gronden vormen geen nieuwe twistpunten ten opzichte van haar inhoudelijke beroepsgronden. Wat eiseres hierover in algemene zin heeft aangevoerd, slaagt niet. Voor het overige wijst de voorzieningenrechter naar wat hiervoor al is overwogen.

37. Eiseres heeft aangevoerd dat de begunstigingstermijn van een week te kort is. Zij kan op die termijn niet voorkomen dat nogmaals een overtreding plaatsvindt indien wordt vastgehouden aan de omschrijving van overtreding zoals verweerder die voorstaat. Verweerder heeft zich hierover op het standpunt gesteld dat het hier niet gaat om het voortduren van een overtreding, maar om het voorkomen van herhaling daarvan. Eigenlijk zou dan een begunstigingstermijn van nul dagen ook volstaan, aldus verweerder. Hij beroept zich daarbij op de wetgeschiedenis bij artikel 5:32a van de Awb (memorie van toelichting bij de Vierde tranche Awb, Kamerstukken II, 2003/04 29 702, nr. 3, p. 163).

38. Het betoog van eiseres slaagt. Aangezien een last onder dwangsom een herstelsanctie en geen punitieve sanctie is, moet de begunstigingstermijn precies zo lang zijn dat juist geen dwangsom verbeurt onder omstandigheden die betrokkene niet kan voorkomen. Dat in de regel bij een last onder dwangsom die strekt tot het voorkomen van herhaling van een overtreding de begunstigingstermijn op nul kan worden gesteld, heeft er dus mee te maken dat het dan doorgaans ter vrije keuze van betrokkene is of hij de overtreding herhaalt. Onder die omstandigheid is een begunstigingstermijn van nul dagen aangewezen. In dit geval

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 12

echter is op grond van wat eiseres heeft aangedragen duidelijk dat zij haar informatieproces anders zal moeten inrichten om te voldoen aan de norm van het al meer genoemde randnummer in de lezing zoals verweerder die heeft gegeven en zoals de voorzieningenrechter hiervoor heeft geoordeeld. Dat anders inrichten van haar informatieproces zal moeten gebeuren door hetzij optimalisering, inhoudelijke verbetering en borging van haar huidige wijze van toegang hebben, zodat deze kan gelden als "te allen tijde", "snel en onbeperkt", hetzij alsnog installering van een systeem waarbij vooraf alle informatie naar eiseres wordt gezonden, zodat zij ook te allen tijde, snel en onbeperkt toegang heeft. Daarbij geldt voor beide varianten dat deze in de eerste plaats door verweerder genoegzaam zullen moeten worden bevonden in termen van resultaat. De toezegging van eiseres dat zij binnen 15 minuten de benodigde informatie boven tafel kan krijgen, gold alleen binnen de in de brief van 14 juli 2011 genoemde restricties. Nu verweerder die lezing van eiseres in de last onder dwangsom te beperkt heeft geacht, waarmee de voorzieningenrechter hiervoor heeft ingestemd, trad een nieuwe situatie in waarin eiseres niet met ingang van een termijn van een week kon worden gehouden aan die duur van 15 minuten.

39. De voorzieningenrechter ziet aanleiding om een bestuurlijke lus toe te passen.

40. Zoals volgt uit wat is overwogen onder overweging 38 is het bestreden besluit in strijd met artikel 5:32a van de Awb in die zin dat de begunstigingstermijn te kort is. Op grond van artikel 8:51a, eerste lid, van de Awb, gelezen in samenhang met artikel 8:86 van die wet, kan de voorzieningenrechter het bestuursorgaan in de gelegenheid stellen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen. Op grond van artikel 8:80a van de Awb, eveneens gelezen in samenhang met artikel 8:86 van die wet, doet de voorzieningenrechter dan een tussenuitspraak. De voorzieningenrechter ziet aanleiding om verweerder in de gelegenheid te stellen het gebrek te herstellen. Dat herstellen kan slechts met een nieuwe beslissing op bezwaar, na of tegelijkertijd met intrekking van het relevante deel van het nu bestreden besluit. Om het gebrek te herstellen, moet verweerder eiseres in de gelegenheid stellen nadere informatie in te dienen over de duur waarop zij kan voldoen aan de plicht van het randnummer. Eiseres is daarbij, indien zij invloed wenst te behouden op de uitkomst van de nadere besluitvorming, gehouden zich coöperatief op te stellen en zij zal zich dan ook moeten houden aan de lezing van het randnummer zoals die hierboven is geoordeeld. Als zij dat niet doet, mag verweerder zo goed mogelijk met de hem dan ter beschikking staande informatie de begunstigingstermijn bepalen. De voorzieningenrechter bepaalt de termijn waarbinnen verweerder het gebrek kan herstellen op vier weken na verzending van deze tussenuitspraak.

41. Als verweerder geen gebruik maakt van de gelegenheid het gebrek te herstellen, moet bij dat op grond van artikel 8:51b, eerste lid, van de Awb en om nodeloze vertraging te voorkomen zo spoedig mogelijk medelen aan de voorzieningenrechter. Als verweerder wel gebruik maakt van die gelegenheid, zal de voorzieningenrechter eiseres in de gelegenheid stellen binnen vier weken te reageren op de herstelpoging van verweerder. In beide gevallen en in de situatie dat verweerder de hersteltermijn ongebruikt laat verstrijken, zal de voorzieningenrechter in beginsel zonder tweede zitting uitspraak doen op het beroep.

42. Gelet op de toepasselijkheid van artikel 8:88 van de Awb op deze tussenuitspraak, zoals bepaald in artikel 8:80a, tweede lid, van de Awb, is de voorzieningenrechter in de einduitspraak gehouden aan zijn als definitief geformuleerde oordelen in deze tussenuitspraak, behoudens bijzondere omstandigheden. Dergelijke bijzondere

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 13

omstandigheden zouden dan in beginsel moeten zijn gelegen in nieuw gebleken feiten of gewijzigde omstandigheden, voor zover relevant voor de beoordeling van dit geschil. Het heeft dus voor partijen geen zin in reactie op deze tussenuitspraak te formuleren dat en waarom zij het mogelijk niet eens zijn met deze tussenuitspraak. Slechts bijzonder omstandigheden als hierboven bedoeld kunnen voor die als definitief geformuleerde oordelen nog een rol spelen bij de einduitspraak. Wat de overige, hier onbesproken beroepsgronden betreft, staat het partijen vanzelfsprekend vrij zich hierover uit te laten in de herstel poging van verweerder (dat geldt in zoverre dan als verweerschrift) of in de reactie daarop van eiseres.

43. De voorzieningenrechter houdt iedere verdere beslissing aan tot de einduitspraak op het beroep, tevens de uitspraak op het verzoek om voorlopige voorziening. Aangezien het oordeel over de rechtmatigheid van de invorderingsbeschikking afhankelijk is of kan zijn van de nadere besluitvorming, bespreekt de voorzieningenrechter dat onderwerp ook pas in de einduitspraak. Het aanhouden van iedere verdere beslissing betekent ook dat de voorzieningenrechter over de proceskosten en het griffierecht nu nog geen beslissing neemt.

zaaknummers: SBR 12/267 T, SBR 12/268 T,
SBR 12/881 T en SBR 12/882 T

blad 14

Beslissing

De voorzieningenrechter:

- stelt verweerder in de gelegenheid om binnen vier weken na verzending van deze tussenuitspraak het gebrek te herstellen met inachtneming van de overwegingen en aanwijzingen in deze tussenuitspraak;
- houdt iedere verdere beslissing aan.

Deze uitspraak is gedaan door mr. D.A. Verburg, voorzieningenrechter, in aanwezigheid van mr. M.E.C. Bakker, griffier. De beslissing is in het openbaar uitgesproken op 25 april 2012.

griffier

voorzieningenrechter

Afschrift verzonden aan partijen op: **25 APR 2012**

Rechtsmiddel

Tegen deze tussenuitspraak staat nog geen hoger beroep open. Tegen deze tussenuitspraak kan hoger beroep worden ingesteld tegelijkertijd met hoger beroep tegen de (eventuele) einduitspraak in deze zaak.

Voor copy conform
De Griffier

Raad
van State

Postbus 20019 - 2500 EA Den Haag

UTRECHT

PostNL
Port-Betaald
Port-Payé
€ Pays-Bas

17 01.13

Postbus 8039
3503 RA

FR 815502
Nederland

21 JAN. 2013



Minister van Infrastructuur en Milieu (IPC-800)
Postbus 20951
2500 EZ 'S-GRAVENHAGE

BIJLAGE 58



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

Raad van State
Afdeling bestuursrechtspraak
T.a.v. de heer/mevr. [REDACTED]
Postbus 20019
2500 EA 's-Gravenhage

ILT
R&I en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[REDACTED]
T 070-[REDACTED]
M +31(0)6-[REDACTED]
F 070-4564190
[REDACTED]@ILT.nl

Datum 7 februari 2013
Betreft Wet vervoer gevaarlijke stoffen, dwangsom

Ons kenmerk
D-3-13-0001.001

Uw kenmerk
201211594/1/A4

Bijlage(n)
.

Geachte heer/mevrouw,

Naar aanleiding van uw schrijven van 10 januari 2013 doe ik u hierbij mijn verweerschrift inzake het hoger beroep van ProRail B.V. appellante toekomen.

Het beroep van appellante richt zich tegen de uitspraak van de voormalige rechtbank Utrecht van 5 november 2012.

Het hoger beroepschrift van appellante beperkt zich feitelijk tot vier gronden:

1. Appellante is niet verantwoordelijk voor de inhoudelijke juistheid van de door de vervoerders verstrekte informatie, omdat:
 - a. Appellante heeft geen mogelijkheden om de vervoerders aan te spreken als zij zich niet houden aan de op hen rustende verplichtingen ten aanzien van de informatievoorziening;
 - b. Deze verplichting tot het aanspreken van de vervoerders in de wet niet bij appellante is neergelegd.
2. Hoewel de wetgever geen voorschriften inzake de wijze van aanlevering van de gegevens heeft bepaald, wordt in de door appellante bestreden (tussen)uitspraak aangegeven op welke wijze de toegang tot de informatie verzekerd moet zijn;
3. Appellante verzet zich tegen de stelling, die in rechtsoverweging 32. van de tussenuitspraak wordt ingenomen ten aanzien van haar handelwijze in geval van incidenten op een emplacement;
4. De last is onvoldoende duidelijk.

Aangezien de eerder door appellante in de voorlopige voorzieningenprocedure aangevoerde gronden in het hoger beroepschrift niet meer herhaald worden, wordt er door mij vanuit gegaan dat deze gronden in hoger beroep door appellante verzoekster niet meer gehandhaafd worden. Ik beperk mij in dit verweerschrift dan ook tot een (korte) reactie op de genoemde vier gronden.

Ad beroepsgrond 1.

Mijn standpunt met betrekking tot de stelling van appellante dat zij niet verantwoordelijk is voor de inhoudelijke juistheid van door vervoerders verstrekte informatie is reeds verwoord in onderdeel 6. van mijn beslissing op bezwaar van 9



oktober 2012. Ter voorkoming van onnodige herhaling verwijs ik u daarvoor dan ook naar mijn beslissing op bezwaar van 9 oktober 2012. Ook op de stelling van appellante dat zij geen mogelijkheden heeft de vervoerders aan te spreken en dat een ander publiekrechtelijk geregeld zou moeten worden, ben ik reeds ingegaan in mijn beslissing op bezwaar van 9 oktober 2012 (onder 1.). Daaraan wil ik nog het volgende toevoegen:
In artikel 59, lid 1, van de Spoorwegwet is bepaald dat een tussen de beheerder en een gerechtigde gesloten overeenkomst over het gebruik van capaciteit in elk geval bedingen bevat over de door de beheerder te bieden kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en de gebruiksvergoeding. De toegangsovereenkomst biedt derhalve wel degelijk mogelijkheden om daarin afspraken over de informatievoorziening op te nemen. Door mij valt niet in te zien hoe deze afspraken verder gaan dan wettelijk bepaald is. Deze stelling van appellante lijkt ook tegenstrijdig met haar eigen betoog.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
7 februari 2013

Ons kenmerk
D-3-13-0001.001

Ad beroepsgrond 2.

In tegenstelling tot appellante lees ik in de door appellante bestreden (tussen)uitspraak geenszins dat wordt aangegeven op welke wijze de toegang tot de informatie verzekerd moet zijn. De laatste zin van rechtsoverweging 26. Van de tussenuitspraak ("Het voorgaande leidt tot de conclusie dat randnummer 1.4.3.6 op zichzelf eisendes alleen verplicht tot het hebben van toegang tot bepaalde informatie, maar dat de term "onbeperkt" in de weg staat aan een complexe, meerlagige, wat uitkomst betreft onzekere en van derden te zeer afhankelijke gegevensverzameling op het moment dat een hulpdienst of een andere rechthebbende daar om vraagt") van de tussenuitspraak spreekt voor zich.

Ad beroepsgrond 3.

Deze beroepsgrond lijkt te berusten op een verkeerde lezing van rechtsoverweging 32. door appellante. Immers, de voorzieningenrechter stelt in de betreffende zinsnede dat 'de handelwijze dat appellante **alleen bij incidenten en alarmering** naar de vervoerder gaat' ter discussie omdat die handelwijze zich niet verdraagt met het te allen tijde toegang hebben tot de informatie over het vervoer van gevaarlijke stoffen. In dit gedeelte van rechtsoverweging 32. wordt door de voorzieningenrechter dan ook geen stelling ingenomen met betrekking tot 'snel'.

Ad beroepsgrond 4.

Allereerst dient opgemerkt te worden dat in de last geen maatstaf van 15 minuten wordt genoemd. Immers, de last luidt namelijk als volgt (zie beschikking d.d. 8 september 2011:

"De last houdt in dat ik u sommeer te allen tijde te voldoen aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke goederen, in casu randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 van het VSG."

Waar voor appellant de onduidelijkheid in deze last zit, is mij niet geheel duidelijk. Het lijkt eerder alsof appellant stelt dat randnummer 1.4.3.6 niet duidelijk is.

De stelling van appellant onder punt 36 van haar beroepschrift is niet correct dan wel benodigd op zijn minst een flinke nuancering gelet op rechtsoverweging 7.3.4 van de tussenuitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven 18 januari 2012 (AWB 11/461).



Gelet op het bovenstaande verzoek Ik u het hoger beroep appellante ongegrond te verklaren.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR RAIL EN WEGVERVOER

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
7 februari 2013

Ons kenmerk
D-3-13-0001.001

BIJLAGE 59

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Datum 7 augustus 2013
Uw kenmerk 201211594/1/A4
Oms kenmerk 3404685
Onderwerp Utrecht Wet vervoer
gevaarlijke stoffen
dwangsom

Behandeld door [REDACTED]
Telefoonnummer 088 [REDACTED]
Faxnummer 030 235 79 84
E-mail [REDACTED]@prorail.nl

Geacht College,

Directie
Bedrijfsstrategie

Op 11 december 2012 heeft ProRail bij Uw College beroep aangetekend tegen de uitspraak van 5 november 2012 van de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Utrecht.

Bezoekadres
De Inkipot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

ProRail wenst met dit schrijven gebruik te maken van de door U geboden mogelijkheid om de reeds aangevoerde beroepsgronden aan te vullen, dan wel nadere stukken in te dienen. Het middels dit schrijven in te dienen stuk heeft tot strekking de reeds aangevoerde beroepsgronden nader toe te lichten.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Het belang van ProRail in onderhavige procedure is mede in het geding vanwege de uitleg door de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Utrecht ten aanzien van de op ProRail berustende verplichtingen uit hoofde van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Essentieel is de omstandigheid dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna ook: de Inspectie) meent dat op ProRail een *zorgplicht* rust die verder reikt dan de wettelijk aan ProRail, als de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur, gerichte verplichtingen. Naar de mening van de Inspectie en de Voorzieningenrechter is ProRail immers verantwoordelijk voor de juistheid van de door spoorwegondernemingen aan ProRail aangeleverde gegevens. Dit betoog impliceert dat uiteindelijk niet de betrokken vervoerder, maar ProRail verantwoordelijk zou zijn voor het naleven van aan die vervoerder gerichte voorschriften.

Dit betoog kan ProRail niet volgen. Echter, ook voor de Inspectie blijkt de reikwijdte van de zorgplicht van ProRail weerbarstige materie. In dit verband wijst ProRail op het volgende. Blijkens artikel 36 lid 3 is de Beheerder belanghebbend ten aanzien van de aan een spoorwegonderneming te verlenen vergunning voor indienststelling. ProRail heeft tegen een dergelijke vergunning bezwaar gemaakt. Op grond van de overweging dat de aan ProRail verleende concessie voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur niet met zich mee brengt dat de zorgplicht van ProRail zich uitstrekt tot de vergunning voor indienststelling van spoorvoertuigen, is ProRail niet-ontvankelijk verklaard door de Inspectie in haar bezwaar (zie bijlage 1). Voor ProRail is deze volledig tegengestelde lezing ten aanzien van eenzelfde onderwerp, de reikwijdte van een zorgplicht in het geval waarin de begrenzing daarvan wettelijk duidelijk is aangegeven, onbegrijpelijk. In zoverre is de motivering van het besluit van de Inspectie in de thans voorliggende zaak voor ProRail eens te meer onbegrijpelijk, althans niet in lijn met andere besluiten danwel door de Inspectie gehanteerd beleid.

ProRail wenst te benadrukken dat zij haar belangen in het concrete geval van de onderhavige casus wenst te behartigen, maar benadrukt eveneens dat deze casus voor de bedrijfsvoering van ProRail en het toezicht daarop door de Inspectie in breder verband relevant is.

[Redacted]
Hoogachtend [Redacted]

[Redacted]





Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail B.V.

Postbus 2038
3500 GA UTRECHT

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

T 070-
M +31(0)6-
F 070-4564190

ILenT.nl

Datum 7 februari 2013
Betreft Beslissing op bezwaar

Ons kenmerk
B-3-12-0714.001

Uw kenmerk
HvO/

Bijlage(n)
verslag hoorzitting

Geachte

Bij brief van 20 juli 2012 heeft u namens ProRail B.V. (hierna: ProRail) bezwaar gemaakt tegen de vergunning voor indienststelling voor een type spoorvoertuig (Electrisch achtwagentreinset type EMU V250) d.d. 6 juli 2012 (kenmerk ILT-2012/20166/K72.281.007).

Bij brief van 24 augustus 2012 is de ontvangst van uw bezwaarschrift bevestigd en bij brief van 14 november 2012 bent u uitgenodigd voor een op 6 december 2012 geplande hoorzitting als bedoeld in artikel 7:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Deze hoorzitting is op uw verzoek verplaatst naar 17 januari 2012. Het verslag van deze hoorzitting treft u als bijlage bij deze beslissing op bezwaar aan.

Van toepassing zijnde wet- en regelgeving

Artikel 36 Spoorwegwet luidt:

1. Het is een spoorwegonderneming verboden om, anders dan voor het testen, van hoofdspoorweginfrastructuur gebruik te maken, met een spoorvoertuig waarvoor Onze Minister geen vergunning voor indienststelling als bedoeld in het derde lid respectievelijk aanvullende vergunning voor indienststelling als bedoeld in het vijfde lid heeft verleend.
2. Het eerste lid geldt niet voor bij algemene maatregel van bestuur met inachtneming van artikel 21 van richtlijn 2008/57/EG, aangewezen spoorvoertuigen.
3. Onze Minister verleent, na de beheerder te hebben gehoord, een vergunning voor indienststelling, indien:
 - a. elk subsysteem van het spoorvoertuig voldoet aan de daarvoor geldende technische specificaties inzake interoperabiliteit;
 - b. elk subsysteem van het spoorvoertuig voldoet aan de bij regeling van Onze Minister, met inachtneming van artikel 17 van richtlijn 2008/57/EG vastgestelde, voor dat subsysteem geldende voorschriften ter uitvoering van de essentiële eisen van richtlijn 2008/57/EG;
 - c. elk subsysteem van het spoorvoertuig voldoet aan de, bij regeling van Onze



- Minister daarvoor gegeven voorschriften ter uitwerking van de in een of meer technische specificaties inzake interoperabiliteit, bedoeld in onderdeel a, opgenomen open punten, anders dan ten behoeve van de verenigbaarheid van een spoorvoertuig met de hoofdspoorweginfrastructuur;
- d. elk subsysteem voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 15, eerste en tweede lid, van richtlijn 2008/57/EG, en
- e. het spoorvoertuig voldoet aan de bij regeling van Onze Minister gestelde voorschriften ten behoeve van de verenigbaarheid van een spoorvoertuig met de hoofdspoorweginfrastructuur.
4. Onze Minister kan op aanvraag, met inachtneming artikel 9 van richtlijn 2008/57/EG, een voor een subsysteem geldende technische specificatie inzake interoperabiliteit buiten toepassing laten.
5. Onze Minister verleent na de beheerder te hebben gehoord, een aanvullende vergunning voor indienststelling indien:
- a. het spoorvoertuig reeds in een andere staat is toegelaten;
- b. een subsysteem van het spoorvoertuig dat is voorzien van een geldige EG-keuringsverklaring voldoet aan de in de voor een of meer voor het subsysteem geldende TSI's opgenomen voorschriften voor de voor Nederland geldende specifieke gevallen;
- c. hij voor een subsysteem van het spoorvoertuig zonder geldige EG-keuringsverklaring als bedoeld in artikel 18 van richtlijn 2008/57/EG geen belangrijk veiligheidsrisico aantoon, en
- d. het spoorvoertuig voldoet aan de voorschriften, bedoeld in het derde lid, onderdeel e.
6. Het voldoen aan de voorschriften, bedoeld in het derde lid, onderdelen a en b, blijkt uit een geldige EG-keuringsverklaring als bedoeld in artikel 18 van richtlijn 2008/57/EG.
7. Het voldoen aan de voorschriften, bedoeld in het derde lid, onderdelen c en e, blijkt uit een geldige verklaring van een aangemelde instantie of van een keuringsinstantie.
8. Onze Minister kan aan de vergunning voor indienststelling respectievelijk aanvullende vergunning voor indienststelling ten behoeve van de verenigbaarheid van het spoorvoertuig met de hoofdspoorweginfrastructuur voorschriften en beperkingen verbinden.
9. Onze Minister kan op aanvraag ontheffing verlenen van de voorschriften, bedoeld in het derde lid, onderdelen c en e.
10. Onze Minister kan op aanvraag met inachtneming van artikel 1, derde lid, van richtlijn 2008/57/EG, onder daartoe bij ministeriële regeling gestelde voorwaarden en beperkingen, ontheffing verlenen van het derde lid, onderdelen a en b, en van het vijfde lid, onderdeel b.

Ontvankelijkheid

Alvorens inhoudelijk in te gaan op uw bezwaarschrift dient vastgesteld te worden of het bezwaarschrift ontvankelijk is.

Op grond van artikel 8:1 in samenhang met artikel 7:1 en artikel 6:4 van de Awb dient het indienen van een bezwaarschrift tegen een besluit van een bestuursorgaan te geschieden door een belanghebbende. Artikel 1:2, eerste lid, van de Awb luidt: *'Onder belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.'*

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
7 februari 2013

Ons kenmerk
B-3-12-0714.001



De door u bestreden vergunning voor indienststelling voor een type spoorvoertuig (hierna: VVI) is door de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de Inspectie) afgegeven aan degene die de VVI heeft aangevraagd, namelijk Lloyd's Register Nederland B.V. Lloyd's Register Nederland B.V. heeft deze aanvraag namens HSA Beheer N.V. ingediend. Lloyd's Register Nederland B.V. en HSA Beheer N.V. zijn in deze derhalve als rechtstreeks belanghebbenden bij het door u bestreden besluit van 6 juli 2012 aan te merken.

ProRail is echter niet aan te merken als rechtstreeks belanghebbende bij de bestreden VVI. Weliswaar is aan ProRail een concessie verleend, maar deze concessie is verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Een vergunning voor de indienststelling voor een type spoorvoertuig valt echter buiten de reikwijdte van deze concessie en de daaraan verbonden zorgplicht.

Het is een feit dat in artikel 36 Spoorwegwet is bepaald, dat de beheerder gehoord wordt, voordat de VVI wordt afgegeven. Mede als gevolg daarvan kan ProRail naar mijn oordeel weliswaar als belanghebbende aangemerkt worden, maar niet als rechtstreeks belanghebbende.

Gelet op het feit dat ProRail in deze niet is aan te merken als rechtstreeks belanghebbende dien ik uw bezwaarschrift niet-ontvankelijk te verklaren.

BESLUIT

Ik verklaar uw bezwaarschrift gericht tegen het besluit van 6 juli 2012 niet-ontvankelijk.

beroep

Indien u het met deze beslissing niet eens bent, kunt u daartegen binnen zes weken nadat de beslissing u is toegezonden beroep instellen bij de rechtbank Rotterdam, sector Bestuursrecht. Voor het instellen van beroep is griffiegeld verschuldigd.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL EN WEGVERVOER


mr. M. B. Gschwind


ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
7 februari 2013

Ons kenmerk
B-3-12-0714.001



ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

T 070-
F 070-4564190
E

Datum verslag
23 januari 2013

verslag

Betreft hoorzitting ex art. 7:2 Awb inzake bezwaarprocedure
B-3-12-0714.001

Vergaderdatum en tijd 17 januari 2013, 10.30 uur

Vergaderplaats Utrecht, Europalaan 40

Deelnemers

Bezwaarmaker
ProRail
[redacted]

Belanghebbende
Lloyd's Register Nederland B.V.
[redacted]
HSA Beheer N.V.
[redacted]

Namens bestuursorgaan
De heer [redacted] (voorzitter)
Mevrouw [redacted]
[redacted]
[redacted]

Kopie aan **Aanwezigen**

De voorzitter, [redacted], stelt de aanwezigen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de Inspectie) voor, waaronder hij zelf.

De voorzitter licht toe dat zowel [redacted], [redacted] als hijzelf niet betrokken zijn geweest bij de voorbereiding van de bestreden beschikking (Vergunning voor Indienststelling voor een type spoorvoertuig) van 6 juli 2012 met kenmerk ILT-2012/20166/K72.281.007 betreffende het Elektrisch achtwagentreinset type EMU V250.

De voorzitter stelt bij zijn Inleiding dat, alvorens aan de inhoudelijke behandeling van het bezwaar toe te kunnen komen, eerst de ontvankelijkheid van het bezwaarschrift moet worden beoordeeld. De bezwaarmaker moet een rechtstreeks

belang hebben bij het betrokken besluit. De voorzitter vraagt ProRail in eerste instantie op die vraag in te gaan.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

█ geeft aan dat ProRail wordt gehoord en advies geeft ten aanzien van de infracompatibiliteit alvorens door het bestuursorgaan een Vergunning voor Indienstelling voor een type voertuig (VVI) wordt afgegeven. In casu is door ProRail geadviseerd een tijdelijke vergunning te verlenen in verband met een te voorzien compatibiliteitsprobleem bij de toekomstige upgrade van de infrastructuur. Hij geeft aan dat het directe belang van ProRail te zoeken is in het feit dat zij haar rijbanen up-to-date wil houden, er wordt momenteel gewerkt aan een upgrade naar de TSI van 2008. Om deze reden heeft ProRail in haar advies aan het bestuursorgaan verzocht een tijdelijkheid in te bouwen in de af te geven vergunning. Het type treinstel waarvoor de vergunning is afgegeven, bevat software (ERTMS- versie), die destijds akkoord was, maar bij een upgrade naar de TSI van 2008 versie D onvoldoende zekerheid en veiligheid kan garanderen.

Datum
23 Januari 2013

De voorzitter geeft aan dat het advies van ProRail is gevolgd, met uitzondering van de tijdelijkheid omdat er geen wettelijke basis is op grond waarvan het bestuursorgaan een tijdelijkheid kan inbouwen in haar vergunningen. Daarnaast kan er door belanghebbenden ex art. 37a Spoorwegwet om een schorsing van de vergunning worden verzocht.

De voorzitter vraagt ProRail of zij haar verzoek om tijdelijkheid kan benoemen, omdat hij die tijdelijkheid niet met zoveel woorden terugziet in het advies en of zij wel een wettelijke basis ziet.

█ geeft aan, dat dat terug te vinden is in de laatste bullit van pagina 2 van het advies, daar is te lezen "zo spoedig mogelijk". De bullit ervoor verwijst naar een ander advies en vraagt om de duur te beperken. ProRail zou graag zien dat de Inspectie die periode vaststelt.

█ geeft aan dat ProRail wellicht niet als direct belanghebbende kan worden aangemerkt, maar dat ProRail graag een ingang zou willen hebben om belemmeringen in de infrastructuur welke ontstaan door materieel dat niet voldoet te voorkomen. Door de overheid/Europa kan aan ProRail worden opgelegd dat er een upgrade moet plaats vinden ten aanzien van de infrastructuur. Wanneer de vervoerders hier niet in mee gaan kan ProRail de veiligheid niet waarborgen.

█ van Lloyd's reageert hierop en geeft aan dat het voertuig waarvoor de typevergunning is verleend op dit moment voldoet aan de gestelde eisen. Het voertuig en de baan zijn op elkaar afgestemd. Hij stelt dat ProRail eerst in de toekomst problemen voorziet, na een op handen zijnde upgrade. Hij geeft aan dat dit niet alleen in deze onderhavige procedure speelt; hij zou dit probleem graag breder willen trekken.

█ van HSA Beheer N.V. is een groot voorstander van het opstellen van een migratieplan waardoor alle (markt)partijen op een tijdige en veilige wijze aanpassingen kunnen doorvoeren.

De upgrade van TSI CCS 2006 naar TSI CCS 2008 is volgens ProRail een hele grote en zal de nodige aanpassingen van de kant van de vervoerders vragen.

De voorzitter vraagt zich af of dit een probleem is van ProRail of van de vervoerder.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

█ geeft aan dat ook vervoerders graag upgrades willen doorvoeren, uiteraard worden de eisen die ProRail aan de voertuigen stelt altijd meegenomen.

Datum
23 Januari 2013

█ geeft aan dat er een VVI van een type is afgegeven waarbij getoetst is aan de op dat moment geldende regelgeving. Er zijn toen geen problemen geconstateerd met de veiligheid. Daarnaast merkt hij op dat in het Nationaal Voertuig Register (NVR) aan een voertuig een beperking of een tijdelijkheid kan worden toegevoegd. Dit staat echter los van de typevergunning (zonder einddatum) waarnaar óók wordt verwezen in het NVR.

█ van Lloyds vraagt hoe zo'n tijdelijkheid zou moeten worden bepaald.

█ geeft aan dat ProRail een "event" zou kunnen benoemen zoals dat ook is gebeurd bij een omkoppeling in Kijfhoek waardoor een tijdelijkheid kon worden ingebouwd.

█ geeft aan dat een vervoerder onmogelijk kan plannen op zo'n "event" en zou op zijn beurt weer bezwaar kunnen maken tegen zo'n tijdelijkheid in een vergunning. Een migratieplan opgesteld door de lidstaat (DGB) dat de partijen meeneemt in de planning van toekomstige upgrades zou wenselijk zijn.

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat de aanwezigen niets meer naar voren wensen te brengen, dankt hij de aanwezigen voor hun komst, de verstrekte inlichtingen en sluit hij de hoorzitting.

BIJLAGE 60

Uitspraak 201211594/1/A4

DATUM VAN UITSPRAAK woensdag 11 december 2013
TEGEN de minister van Infrastructuur en Milieu
PROCEDURESOORT Hoger beroep
RECHTSGEBIED Algemene kamer - Hoger Beroep - Bestuursdwang /
 Dwangsom

201211594/1/A4.

Datum uitspraak: 11 december 2013

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak op het hoger beroep van:

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ProRail B.V., gevestigd te Utrecht, appellante,

tegen de tussenuitspraak van de voorzieningenrechter van de rechtbank Utrecht van 25 april 2012 en de uitspraak van 5 november 2012 in zaak nrs. 12/267, 12/268, 12/881 en 12/882 in het geding tussen:

ProRail

en

de minister van Infrastructuur en Milieu

Procesverloop

Bij besluit van 8 september 2011 heeft de minister aan ProRail een last onder dwangsom opgelegd wegens overtreding van artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen in samenhang met randnummer 1.4.3.6, aanhef en onder b, van bijlage 1 bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna: de Vsg).

Bij besluit van 17 februari 2012 heeft de minister het door ProRail daartegen gemaakte bezwaar ongegrond verklaard.

Bij tussenuitspraak van 25 april 2012 heeft de voorzieningenrechter de minister in de gelegenheid gesteld het door haar geconstateerde gebrek met betrekking tot de aan het besluit van 8 september 2011 verbonden begunstigingstermijn te herstellen.

Bij besluit van 15 juni 2012 heeft de minister opnieuw op het bezwaar van ProRail beslist en dit gegrond verklaard voor zover dit ziet op de begunstigingstermijn, en voor het overige ongegrond verklaard. Voorts heeft de minister een nieuwe begunstigingstermijn gesteld, die loopt tot 1 februari 2013.

Bij besluit van 9 oktober 2012 heeft de minister opnieuw op het bezwaar van ProRail beslist, waarbij onder meer de besluiten van 17 februari 2012 en 15 juni 2012 zijn ingetrokken en is bepaald dat het besluit van 9 oktober 2012 daarvoor in de plaats treedt. Voorts is het bezwaar gegrond verklaard voor zover dit ziet op de begunstigingstermijn en het besluit van 8 september 2011 in zoverre herroepen. Het bezwaar is voor het overige ongegrond verklaard. De minister heeft een nieuwe begunstigingstermijn tot 1 januari 2014 gesteld.

Bij uitspraak van 5 november 2012 heeft de voorzieningenrechter het door ProRail ingestelde beroep, voor zover gericht tegen de besluiten van 17 februari 2012 en 15 juni 2012, niet-ontvankelijk verklaard. Voorts heeft de voorzieningenrechter het beroep gericht tegen het besluit van 9 oktober 2012 ongegrond verklaard met inachtneming van hetgeen in de tussenuitspraak en de uitspraak is overwogen.

Tegen deze uitspraken heeft ProRail hoger beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

ProRail heeft een nader stuk ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 6 september 2013, waar ProRail, vertegenwoordigd door mr. D. van Bommel, mr. P.M. Tenpierik en mr. R.M. Fieten, en de minister, vertegenwoordigd door mr. P. Hoekstra, mr. S.B.J. Teuwen en ing. J. Euser, allen werkzaam bij het ministerie, zijn verschenen.

Overwegingen

Omvang geding

1. De Afdeling stelt vast dat het hoger beroep ziet op de ongegrondverklaring door de voorzieningenrechter bij uitspraak van 5 november 2012 van het beroep tegen het besluit van 9 oktober 2012, voor zover daarbij is gehandhaafd het besluit van 8 september 2011. Voor zover het bij de voorzieningenrechter bestreden besluit van 9 oktober 2012 overeenkomt met het besluit op bezwaar van 17 februari 2012 is het hoger beroep mede gericht tegen de tussenuitspraak van de voorzieningenrechter.

Relevante regelgeving

2. Ingevolge randnummer 1.2.1 van bijlage 1 van de Vsg is de infrastructuurbeheerder elke overheidsinstantie of onderneming, die in het bijzonder voor de totstandbrenging of het onderhoud van spoorweginfrastructuur, alsmede voor het beheer van de systemen voor controle en veiligheid, verantwoordelijk is.

Ingevolge randnummer 1.4.3.6, aanhef en onder b, heeft de infrastructuurbeheerder in het kader van sectie 1.4.1 in het bijzonder de plicht om ervoor zorg te dragen dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot de volgende informatie:

- samenstelling van de trein, door vermelding van het nummer van elke wagen en het wagentype, indien dit niet onderdeel is van het wagennummer;
- UN-nummers van de gevaarlijke goederen die in of op elke wagen worden vervoerd, of indien alleen gevaarlijke goederen verpakt in gelimiteerde hoeveelheden worden vervoerd overeenkomstig hoofdstuk 3.4, informatie die de aanwezigheid daarvan aangeeft indien kenmerking van de wagen of de grote container overeenkomstig hoofdstuk 3.4 is voorgeschreven;
- positie van elke wagen in de trein (volgorde van de wagens).

Deze gegevens mogen alleen bekend gemaakt worden aan de instanties die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen.

Overtreding

3. De minister heeft bij de bij de rechtbank bestreden beslissing op bezwaar het besluit van 8 september 2011 gehandhaafd, waarbij ProRail onder oplegging van een dwangsom is gelast om te allen tijde te voldoen aan randnummer 1.4.3.6, aanhef en onder b, van bijlage 1 van de Vsg. Hieraan heeft de minister ten grondslag gelegd dat ProRail op 4, 9 en 29 augustus 2011 niet in staat was om door toezichthouders van de Inspectie Verkeer en Waterstaat gevraagde informatie betreffende de aanwezigheid, aard en locatie van gevaarlijke stoffen in spoorwagens, tijdig te leveren. Daarnaast was volgens de minister de verstrekte informatie onjuist en onvolledig.

Vast staat dat ProRail de gevraagde informatie niet binnen 15 minuten nadat daarom was verzocht, heeft geleverd. Tussen partijen is niet in geschil dat ProRail aldus niet snel toegang had tot de informatie als bedoeld in randnummer 1.4.3.6, aanhef en onder b, van bijlage 1 van de Vsg. De Afdeling overweegt dat een termijn van 15 minuten als niet onredelijk kan worden beschouwd. Indien binnen 15 minuten de gevraagde informatie niet kan worden verstrekt wordt genoemd randnummer niet nageleefd. De minister was derhalve bevoegd tot het treffen van bestuurlijke handhavingsmaatregelen.

Omvang last

4. ProRail betoogt dat de voorzieningenrechter door te overwegen op welke wijze een informatiesysteem moet worden ingericht, heeft miskend dat de Vsg geen eisen stelt aan het

informatiesysteem, waarmee kan worden voldaan aan de in randnummer 1.4.3.6, aanhef en onder b, van bijlage 1 bij de Vsg neergelegde Informatieverplichting.

4.1. De overwegingen van de voorzieningenrechter hebben niet de door ProRail gestelde betekenis. De voorzieningenrechter heeft overwogen dat het aan ProRail is om te bepalen op welke wijze zij aan haar informatieverplichting wil voldoen. De keuze voor al dan niet een compleet registratiesysteem om alle informatie beschikbaar te hebben, is in de eerste plaats aan ProRail, aldus de voorzieningenrechter. Daarbij heeft de voorzieningenrechter overwogen dat het nemen van tussenstappen om de informatie boven water te krijgen, zoals het verrichten van telefoontjes, mails en dergelijke naar derden, zeker als deze tussenstappen ingewikkelder en wat uitkomst betreft onzekerder worden, op gespannen voet staat met het vereiste van het onbeperkt toegang hebben tot informatie. Anders dan ProRail veronderstelt, heeft de voorzieningenrechter hiermee, reeds gezien de gekozen bewoordingen, geen invulling gegeven die haar beperkt in de wijze waarop zij invulling wenst te geven aan de informatieplicht. Van de overwegingen ter zake gaat dan ook geen bindende werking uit.

Het betoog faalt.

5. Wat betreft het betoog van ProRail dat de voorzieningenrechter heeft miskend dat de last onvoldoende duidelijk is wat betreft de verplichting dat zij te allen tijde toegang dient te hebben tot informatie als bedoeld in randnummer 1.4.3.6., heeft de voorzieningenrechter met juistheid overwogen dat de ingevolge het randnummer vereiste informatie niet alleen bij calamiteiten, maar ook als die er niet zijn beschikbaar moet kunnen zijn. Het betoog faalt.

6. ProRail betoogt dat de voorzieningenrechter heeft miskend dat ingevolge de Vsg de verantwoordelijkheid om te waarborgen dat de informatie die door derden aan haar moet worden verstrekt juist en volledig is niet primair bij haar als infrastructuurbeheerder ligt, maar bij andere bij het vervoer betrokken partijen. Naar haar stelling rust op haar niet de verplichting om te controleren, door bijvoorbeeld visuele inspectie van de inhoud van treinwagens dan wel anderszins, of de door vervoerders opgegeven informatie klopt. De opgelegde last verplicht haar naar haar opvatting als zodanig dan ook niet tot het verstrekken aan instanties van juiste en volledige informatie. Verder betoogt zij dat anders dan waarvan de voorzieningenrechter is uitgegaan, zij niet contractueel kan afdwingen dat vervoerders volledige en juiste informatie aan haar verstrekken.

6.1. De Afdeling stelt voorop dat randnummer 1.4.3.6, aanhef en onder b, van de Vsg uitsluitend ziet op de verplichting informatie te kunnen geven betreffende de samenstelling van een trein, het stofidentificatienummer, het UN-nummer, van aanwezige gevaarlijke goederen en de positie van wagens in de trein.

Hoofdstuk 1.4 van de Vsg ziet volgens het opschrift op veiligheidsplichten van de betrokkenen bij het vervoer van gevaarlijke goederen. Sectie 1.4.1 betreft de algemene zorg voor de veiligheid. Randnummer 1.4.1.1 ziet op de algemene verplichting voor betrokkenen om maatregelen te treffen om schadegevallen te verhinderen en indien schade optreedt de omvang daarvan zo beperkt mogelijk te houden. Randnummer 1.4.1.2 betreft de algemene plicht voor betrokkenen mogelijk direct gevaar voor de openbare veiligheid onmiddellijk te melden aan de instanties voor de hulpverlening en de veiligheid en de plicht deze instanties te voorzien van de voor hun optreden noodzakelijke informatie.

Sectie 1.4.2 bevat de plichten van de belangrijkste betrokkenen. Dat zijn blijkens de subsecties de afzender, de vervoerder en de geadresseerde van gevaarlijke goederen. Ingevolge subsectie 1.4.2.2.5 moet de vervoerder waarborgen dat de beheerder van de gebruikte spoorweginfrastructuur te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de informatie die het hem mogelijk maakt te voldoen aan voorschrift 1.4.3.6, aanhef en onder b.

Sectie 1.4.3 betreft de plichten van andere betrokkenen. Daarin staat vermeld dat in die sectie de andere betrokkenen en hun plichten bij wijze van voorbeeld zijn aangegeven. Als andere betrokkenen worden genoemd de belader (subsectie 1.4.3.1), de verpakker (subsectie 1.4.3.2), de vuller (subsectie 1.4.3.3), de exploitant van een tankcontainer of transporttank (subsectie 1.4.3.4), de exploitant (subsectie 1.4.3.5), de infrastructuurbeheerder (subsectie 1.4.3.6) en de lossier (subsectie 1.4.3.7). De verplichting van de andere betrokkenen vloeit voort uit sectie 1.4.1, zo staat in sectie 1.4.3, voor zover betrokkenen weten of zouden moeten

weten dat zij hun opdrachten uitvoeren in het kader van vervoer dat is onderworpen aan de Vsg.

Gelet op het in hoofdstuk 1.4 van de Vsg gemaakte onderscheid tussen de belangrijkste betrokkenen, die eigen bijzondere verplichtingen hebben, en overige betrokkenen, die uit de algemene plichten voortvloeiende verplichtingen hebben, moet worden vastgesteld dat wat betreft het toegang hebben tot en het verstrekken van informatie over de samenstelling van de trein, de aanwezigheid van gevaarlijke goederen in de trein en de positie van wagens in de trein, de vervoerder een van de drie belangrijkste betrokkenen is en dat de als voorbeeld genoemde infrastructuurbeheerder een met die van de vervoerder samenhangende en daarvan afgeleide verantwoordelijkheid heeft. Op ProRail rust een resultaatsverplichting om informatie snel en te allen tijde te kunnen verstrekken aan de instanties voor de hulpverlening en de veiligheid, maar de verplichting om juiste en volledige informatie te verstrekken betreft een daarmee samenhangende inspanningsverplichting. ProRail dient, voor zover dat binnen haar mogelijkheden ligt, na te gaan of de verstrekte informatie juist en volledig kan zijn. Indien de van de vervoerder gekregen informatie achteraf gezien niet juist of onvolledig blijkt, handelt ProRail alleen dan in strijd met het randnummer 1.4.3.6 als zij tekort is geschoten in haar inspanningsverplichting terzake. Het randnummer bevat in zoverre geen resultaatsverplichting, anders dan de voorzieningenrechter heeft overwogen. De door de voorzieningenrechter van belang geachte omstandigheid dat ProRail afspraken met vervoerders kan maken ter zake van het aanleveren van informatie over wagens die gevaarlijke goederen vervoeren maakt dit niet anders, aangezien deze afspraken niet de reikwijdte van het randnummer bepalen. De aan ProRail opgelegde last, inhoudende dat zij zich te allen tijde aan randnummer 1.4.3.6, aanhef en onder b, moet houden, strekt dan ook niet zover als ProRail veronderstelt.

Hoewel het betoog terecht is voorgedragen, leidt het niet tot vernietiging van de aangevallen uitspraak, nu ProRail niet is opgekomen tegen de overige overwegingen van de voorzieningenrechter.

Slotoverwegingen

7. Het hoger beroep is ongegrond. De aangevallen uitspraken dienen, met verbetering van de gronden waarop deze rust, te worden bevestigd.

8. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

bevestigt de aangevallen uitspraken.

Aldus vastgesteld door mr. S.F.M. Wortmann, voorzitter, en mr. T.C. van Sloten en mr. R.J.J.M. Pans, leden, in tegenwoordigheid van mr. R. van Heusden, ambtenaar van staat.

w.g. Wortmann w.g. Van Heusden
Voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 11 december 2013

163-742.

BIJLAGE 61

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail B.V.
t.a.v. de directie
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[REDACTED]
T 070-[REDACTED]
M +31(0)6-2-[REDACTED]
[REDACTED]@lenT.nl

Datum 4 februari 2014
Betreft Verbeurte dwangsommen

Datum
4 februari 2014

Ons kenmerk
ILT-2014/6028

Geachte directie,

Inleiding

Bij brief van 9 oktober 2012¹ is aan uw vennootschap een last onder dwangsom opgelegd. De last strekt ertoe herhaling te voorkomen van overtreding van artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs).

Aan u is medegedeeld dat telkens als de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna te noemen: ILT) constateert dat de overtreding plaatsvindt, uw vennootschap een bedrag van € 5000,- verbeurt. Het maximaal te verbeuren bedrag met dit besluit bedraagt € 25.000,-.

Verbeurte 1

Twee inspecteurs van de ILT hebben op donderdag 2 januari 2014 geconstateerd dat er door uw vennootschap in strijd met de last is gehandeld.

Op donderdag 2 januari 2014, rond 08.34 uur heeft een inspecteur bij uw onderneming navraag gedaan over de aanwezigheid van wagens beladen met gevaarlijke stoffen op sporen 150 t/m 158 van rangeeremplacement Kijfhoek, gelegen in de gemeente te Zwijndrecht.

Volgens uw opgave zouden op spoor 152, geen wagens aanwezig zijn beladen met gevaarlijke stoffen.

Door de inspecteurs is vastgesteld dat op spoor 152, 16 reservoirwagens aanwezig waren. Deze reservoirwagens waren leeg, ongereinigd van ethanol, klasse 3 (UN 1170). Op de 16 reservoirwagens waren etiketten model 3 van randnummer 5.2.2.2 van het VSG en oranje kenmerking als bedoeld in randnummer 5.3.2.2, waarop als gevaaridentificatienummer 33 en als stofidentificatienummer 1170 stond vermeld, waren aangebracht.

Dit is door de inspecteurs vastgesteld aan de hand van de vermelding ervan op de buitenzijde van de betreffende wagens.

¹ Met kenmerk B-3-11-2023.001

Deze wagens maakten geen deel uit van de opgave zoals die door uw onderneming aan de inspecteur is gedaan.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Hiermee heeft uw onderneming gehandeld in strijd met de aan u op 9 oktober 2012 opgelegde last. In de last is u opgelegd te allen tijde te voldoen aan de aan u opgelegde verplichting uit randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG). U bent in overtreding van dit randnummer, nu u niet de beschikking heeft over de hierin bepaalde informatie en mij niet gebleken is dat u er in voldoende mate voor heeft zorg gedragen dat u de beschikking heeft over de juiste informatie.

Datum
4 februari 2014

Ons kenmerk
ILT-2014/6028

Verbeurte 2

Een inspecteur van de ILT heeft op dinsdag 14 januari 2014 geconstateerd dat er door uw vennootschap in strijd met de last is gehandeld.

Op dinsdag 14 januari 2014, rond 10.15 uur heeft een inspecteur bij uw onderneming navraag gedaan over de aanwezigheid van wagens beladen met gevaarlijke stoffen op rangeeremplacement Waalhaven-Zuid, gelegen in de gemeente te Rotterdam.

Volgens uw opgave zouden op spoor 306, geen wagens aanwezig zijn beladen met gevaarlijke stoffen.

Door de inspecteur is daarop gecontroleerd welke wagens op het eerder vermelde rangeeremplacement aanwezig waren. De inspecteur trof op spoor 306 van het rangeeremplacement Waalhaven-Zuid, gelegen in de gemeente Rotterdam de volgende wagens aan:

3353 4557 193-9
3388 4553 115-5
3388 4553 102-3

De inspecteur heeft geconstateerd dat op:

wagennummer 33534557193-9 een tankcontainer, nummer DHIU 084406-1 was geplaatst.

wagennummer 33884553115-5 een tankcontainer, nummer PCVU 261016-2 was geplaatst.

wagennummer 33884553102-3 een tankcontainer, nummer WABU 271703-9 was geplaatst.

wagennummer 33884553102-3 een tankcontainer, nummer EXFU 878024-3 was geplaatst.

De tankcontainer, nummer DHIU 084406-1 was voorzien van een oranje kenmerking, als bedoeld in randnummer 5.3.2.2 van het VSG, waarop als gevaaridentificatienummer 60 en als stofidentificatienummer 2078 stond vermeld. Verder was de tankcontainer voorzien van het opschrift "TOLUENE DIISOCYANATE" en etiketten conform model 6.1 van randnummer 5.2.2.2 van het VSG.

De tankcontainer, nummer PCVU 261016-2 was voorzien van een oranje kenmerking, als bedoeld in randnummer 5.3.2.2 van het VSG, waarop als gevaaridentificatienummer 30 en als stofidentificatienummer 3256 stond vermeld. De tankcontainer was tevens voorzien van het kenmerk "milieu gevaarlijk" als bedoeld in sectienummer 5.2.1.8.3 van het VSG en etiketten conform model 3 van randnummer 5.2.2.2.2 van het VSG.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Datum
4 februari 2014

Ons kenmerk
ILT-2014/6028

De tankcontainer, nummer WABU 271703-9 was voorzien van een oranje kenmerking, als bedoeld in randnummer 5.3.2.2 van het VSG, waarop als gevaaridentificatienummer 336 en als stofidentificatienummer 1992 stond vermeld. De tankcontainer was tevens voorzien van het kenmerk "milieu gevaarlijk" als bedoeld in sectienummer 5.2.1.8.3 van het VSG en etiketten conform model 3 en model 6.1 van randnummer 5.2.2.2.2 van het VSG.

De tankcontainer, nummer EXFU 878024-3 was voorzien van een oranje kenmerking, als bedoeld in randnummer 5.3.2.2 van het VSG, waarop als gevaaridentificatienummer 336 en als stofidentificatienummer 1992 stond vermeld. De tankcontainer was tevens voorzien van het kenmerk "milieu gevaarlijk" als bedoeld in sectienummer 5.2.1.8.3 van het VSG en etiketten conform model 3 en model 6.1 van randnummer 5.2.2.2.2 van het VSG.

Deze wagens maakten geen deel uit van de opgave zoals die door uw onderneming aan de inspecteur is gedaan.

Hiermee heeft uw onderneming gehandeld in strijd met de aan u op 9 oktober 2012 opgelegde last. In de last is u opgelegd te allen tijde te voldoen aan de aan u opgelegde verplichting uit randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG). U bent in overtreding van dit randnummer, nu u niet de beschikking heeft over de hierin bepaalde informatie en mij niet gebleken is dat u er in voldoende mate voor heeft zorg gedragen dat u de beschikking heeft over de juiste informatie.

Deze overtredingen leiden tot verbeurte van de dwangsommen.

Ik verzoek u binnen zes weken na dagtekening van de brief, dat wil zeggen uiterlijk 18 maart 2014, €10.000,- overgemaakt te hebben naar de bankrekening van de Inspectie Leefomgeving en Transport

Ten behoeve van deze betaling dient u gebruik te maken van onderstaande gegevens.

Rekening: 56.99.98.468
IBAN: NL67 RBOS 0569 9984 68
BIC/SWIFT: RBOSNL2A
Ten name van:
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Inspectie Leefomgeving en Transport
Postbus 20906
2500 EX 's Gravenhage
Onder vermelding van "414-0088"

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Datum
4 februari 2014

Ons kenmerk
ILT-2014/5028

Bevoegdheid tot invordering bij dwangbevel

Ik wijs u erop dat ik bevoegd ben om verbeurde dwangsommen bij dwangbevel in te vorderen; deze bevoegdheid is gebaseerd op de Awb. Indien u het genoemde bedrag niet tijdig op genoemd rekeningnummer overmaakt, zal ik u een beschikking sturen, waarin ik aankondig dat ik overga tot invordering.

Voor alle duidelijkheid wijs ik u erop dat deze brief geen besluit bevat in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Daarom is het niet mogelijk hiertegen bezwaar of beroep in te stellen.

Hoogachtend,
DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
Namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL- EN WEGVERVOER

■■■■■■■■■■

BIJLAGE 62



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail B.V.
t.a.v. de directie
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

██████████
██████████
T 070-██████████
M +31(0)██████████
██████████@ILenT.nl

Datum 6 februari 2014
Betreft Verbeurte dwangsom

Datum
6 februari 2014
Ons kenmerk
ILT-2014/6277

Geachte directie,

Inleiding

Bij brief van 9 oktober 2012¹ is aan uw vennootschap een last onder dwangsom opgelegd. De last strekt ertoe herhaling te voorkomen van overtreding van artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs).

Aan u is medegedeeld dat telkens als de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna te noemen: ILT) constateert dat de overtreding plaatsvindt, uw vennootschap een bedrag van € 5000,- verbeurt. Het maximaal te verbeuren bedrag met dit besluit bedraagt € 25.000,-.

Verbeurte 3

Twee inspecteurs van de ILT hebben op zondag 2 februari 2014 geconstateerd dat er door uw vennootschap in strijd met de last is gehandeld.

Op zondag 2 februari 2014, rond 07.55 uur heeft een inspecteur bij uw onderneming navraag gedaan over de aanwezigheid van wagens beladen met gevaarlijke stoffen op sporen 150 t/m 158 en spoor 203 t/m 215 van rangeeremplacement Kijfhoek, gelegen in de gemeente te Zwijndrecht.

Van de aanwezige medewerker bij Backoffice heeft een inspecteur op zondag 2 februari 2014 om 07.57 uur per mail een overzicht ontvangen vanuit het IGS systeem voor het gehele emplacement Kijfhoek te Zwijndrecht.

Volgens uw opgave zou op spoor 153, een trein van DB Schenker Rail Nederland N.V. staan, welke samengesteld was uit 28 wagens en waarbij wagen 4, wagennummer 37807846298-3 beladen zou zijn met een gevaarlijke stof aangeduid met Gevi 68, UN 1750.

Door de inspecteurs is bij controle bovengenoemde trein niet aangetroffen op spoor 153 maar werd trein nummer 41775 van Locon Benelux B.V. aangetroffen op spoor 153.

¹ Met kenmerk B-3-11-2023.001



Door de inspecteurs is daarop gecontroleerd welke wagens op spoor 153 van het eerder vermelde rangeeremplacement aanwezig waren. De inspecteurs troffen op spoor 153 van het rangeeremplacement Kijfhoek, gelegen in de gemeente Zwijndrecht de volgende wagens aan:

3780 4961 867-1

3380 4961 044-1

3380 4552 154-3

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Datum
6 februari 2014

Ons kenmerk
ILT-2014/6028

De inspecteurs hebben geconstateerd dat op:

Wagennummer 37804961867-1 een tankcontainer, nummer UTTU 251716-4 was geplaatst.

Wagennummer 33804961044-1 een tankcontainer, nummer UTTU 211076-0 was geplaatst.

Wagennummer 33804552154-3 een tankcontainer, nummer NWBU 083259-6 was geplaatst.

De tankcontainer, nummer UTTU 251716-4 was voorzien van een oranje kenmerking, als bedoeld in randnummer 5.3.2.2 van het VSG, waarop als gevaaridentificatienummer 339 en als stofidentificatienummer 1247 stond vermeld. Verder was de tankcontainer voorzien van etiketten conform model 3 van randnummer 5.2.2.2 van het VSG.

De tankcontainer, nummer UTTU 211076-0 was voorzien van een oranje kenmerking, als bedoeld in randnummer 5.3.2.2 van het VSG, waarop als gevaaridentificatienummer 80 en als stofidentificatienummer 3267 stond vermeld. De tankcontainer was tevens voorzien van etiketten conform model 8 van randnummer 5.2.2.2 van het VSG.

De tankcontainer, nummer NWBU 083259-6 was voorzien van een oranje kenmerking, als bedoeld in randnummer 5.3.2.2 van het VSG, waarop als gevaaridentificatienummer 83 en als stofidentificatienummer 2789 stond vermeld. De tankcontainer was tevens voorzien van etiketten conform model 3 en model 8 van randnummer 5.2.2.2 van het VSG.

Deze wagens maakten geen deel uit van de opgave zoals die door uw onderneming aan de inspecteur is gedaan.

Hiermee heeft uw onderneming gehandeld in strijd met de aan u op 9 oktober 2012 opgelegde last. In de last is u opgelegd te allen tijde te voldoen aan de aan u opgelegde verplichting uit randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG). U bent in overtreding van dit randnummer, nu u niet de beschikking heeft over de hierin bepaalde informatie en mij niet gebleken is dat u er in voldoende mate voor heeft zorg gedragen dat u de beschikking heeft over de juiste informatie.

Deze overtreding leidt tot verbeurte van de dwangsom.



Ik verzoek u binnen zes weken na de dag waarop de overtreding is geconstateerd, dat wil zeggen uiterlijk 16 maart 2014, naast de eerder aan u bekend gemaakte verbeurtes, €5.000,- overgemaakt te hebben naar de bankrekening van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Datum
6 februari 2014

Ons kenmerk
ILT-2014/6028

Ten behoeve van deze betaling dient u gebruik te maken van onderstaande gegevens.

Rekening: 56.99.98.468
IBAN: NL67 RBOS 0569 9984 68
BIC/SWIFT: RBOSNL2A

Ten name van:

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Inspectie Leefomgeving en Transport
Postbus 20906
2500 EX 's Gravenhage
Onder vermelding van "209169.414-0090"

Bevoegdheid tot invordering bij dwangbevel

Ik wijs u erop dat ik bevoegd ben om verbeurde dwangsommen bij dwangbevel in te vorderen; deze bevoegdheid is gebaseerd op de Awb. Indien u het genoemde bedrag niet tijdig op genoemd rekeningnummer overmaakt, zal ik u een beschikking sturen, waarin ik aankondig dat ik overga tot invordering.

Voor alle duidelijkheid wijs ik u erop dat deze brief geen besluit bevat in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Daarom is het niet mogelijk hiertegen bezwaar of beroep in te stellen.

Hoogachtend,
DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
Namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL- EN WEGVERVOER



63



De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
Namens deze,
De inspecteur ILT/Rail- en wegvervoer
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Datum 6 mei 2014
Uw kenmerk 4 en 6 februari
Onderwerp Verbeurte dwangsommen

Behandeld door [REDACTED]
Telefoonnummer 088 [REDACTED]
Faxnummer 030 235 79 84
E-mail [REDACTED]@prorail.nl

Geachte heer, mevrouw,

Directie
Bedrijfsstrategie

Bezoekadres
De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Bij brieven met kenmerk ILT-2014/6028 en ILT-2014/6277 heeft u ProRail meegedeeld dat zij in totaal drie dwangsommen heeft verbeurd wegens handelen in strijd met de aan ProRail bij brief van 9 oktober 2012 opgelegde last onder dwangsom.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

ProRail heeft niet gehandeld in strijd met de last, zoals door u aangegeven, en zal derhalve niet over kunnen gaan tot het betalen van de verbeurde dwangsommen, in totaal EUR 15.000,-.

Indien u voornemens bent invorderingsbeschikkingen te nemen, verzoekt ProRail u deze zo spoedig mogelijk te nemen, zodat voor ProRail rechtsmiddelen open staan. ProRail verzoekt u de betalingsverplichting op te schorten in dat verband.

www.prorail.nl

Hoogachtbaar
[REDACTED]

BIJLAGE 64



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail B.V.
de directie
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht
Nederland

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Gevaarlijke
Stoffen
Postbus 1511
3500 BM Utrecht
Contactpersoon
Meld- en Informatiecentrum
T 088 489 00 00

inspecteur

T 070-

M +31(0)6-

@ILenT.nl

Datum 17 juni 2014
Betreft Invorderingsbeschikking tot betaling verbeurde dwangsom

Ons kenmerk
ILT-2014/34435

Bij beschikking van 9 oktober 2012 met kenmerk B-3-11-2023.001 is u een dwangsom opgelegd van € 5.000,- per overtreding, met een maximum van €25.000,-.

Op zondag 2 februari 2014 heb ik de overtreding van artikel 4 respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen nogmaals geconstateerd.

U heeft een dwangsom verbeurd van totaal € 5.000,-.

U moet dit bedrag voor 2 juli 2014 overmaken op rekeningnummer NL67 RBOS 0569 9984 68 onder vermelding van 209169.414-0090. Als betaling niet tijdig plaatsvindt, wordt een dwangbevel uitgebracht. Niet-tijdige betaling kan ertoe leiden dat u naast verbeurde dwangsom(men) ook wettelijke rente bent verschuldigd. Ook kunnen de kosten van betekening van het dwangbevel in rekening worden gebracht. Dat geldt ook voor andere kosten die aan de invordering verbonden zijn.

G.C. de Weijer
inspecteur

Bezwaar

Tegen dit besluit kunt u binnen een termijn van 6 weken na dagtekening bezwaar maken. Het bezwaarschrift moet minimaal bevatten:

- Naam en adres Indiener
- Dagtekening
- Omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht
- Gronden van het bezwaar

Het bezwaar kan onder vermelding van 'bezwaar' gestuurd worden naar het volgende adres: **ILT, Postbus 16191, 2500 BD Den Haag.**

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Gevaarlijke
Stoffen

Datum
17 juni 2014

Ons kenmerk
ILT-2014/34435

BIJLAGE 65



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

AANGETEKENDE VERSTUURD

ProRail B.V.
T.a.v. de directie
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Inspectie Leefomgeving en
Transport
Rail en Wegvervoer
Handhaving Gevaarlijke
Stoffen
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[Redacted]

T 070 [Redacted]

M +31(0)6- [Redacted]

[Redacted]@ilenT.nl

Datum 18 juni 2014
Betreft Invorderingsbeschikking tot betaling verbeurde
dwangsom

Datum
18 juni 2014

Ons kenmerk
ILT-2014/38412

Bij beschikking van 9 oktober 2014 met kenmerk B-3-11-2023.001 is u een dwangsom opgelegd van €5.000,- per overtreding, met een maximum van €25.000,-.

Op donderdag 2 januari 2014 en op dinsdag 14 januari 2014 heb ik de overtreding van artikel 4 respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen nogmaals geconstateerd.

U heeft meerdere dwangsommen verbeurd van totaal €10.000,-.

U moet dit bedrag voor 2 juli 2014 overmaken op rekeningnummer NL67 RBOS 0569 9984 68 onder vermelding van 414-0088. Als betaling niet tijdig plaatsvindt, wordt een dwangbevel uitgebracht. Niet tijdige betaling kan ertoe leiden dat u naast verbeurde dwangsom(men) ook wettelijke rente bent verschuldigd. Ook kunnen de kosten van betekening van het dwangbevel in rekening worden gebracht. Dat geldt ook voor andere kosten die aan de invordering verbonden zijn.

A.J.H. Grob
Senior inspecteur

Bezwaar

Tegen dit besluit kunt u binnen een termijn van 6 weken na dagtekening bezwaar maken. Het bezwaarschrift moet minimaal bevatten:

- Naam en adres indiener
- Dagtekening
- Omschrijving van het besluit waartegen bezwaar is gericht
- Gronden van het bezwaar

Het bezwaar kan onder vermelding van "bezwaar" gestuurd worden naar het volgende adres: ILT, Postbus 16191, 2500 BD Den Haag.

BIJLAGE 66



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail B.V.
t.a.v. de directie
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

AANGETEKENDE VERSTUREN

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[Redacted]
T 070- [Redacted]
M +31(0)6- [Redacted] LenT.nl

Datum 17 juli 2014
Betreft Verbeurte dwangsom

Datum
17 juli 2014

Ons kenmerk
ILT-2014/45385

Geachte directie,

Inleiding

Bij brief van 9 oktober 2012¹ is aan uw vennootschap een last onder dwangsom opgelegd. De last strekt ertoe herhaling te voorkomen van overtreding van artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs).

Aan u is medegedeeld dat telkens als de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna te noemen: ILT) constateert dat de overtreding plaatsvindt, uw vennootschap een bedrag van € 5000,- verbeurt. Het maximaal te verbeuren bedrag met dit besluit bedraagt € 25.000,-.

Verbeurte 4

Een inspecteur van de ILT heeft op woensdag 16 juli 2014 geconstateerd dat er door uw vennootschap in strijd met de last is gehandeld.

Op woensdag 16 juli 2014, rond 09.28 uur heeft een inspecteur bij uw onderneming navraag gedaan over de aanwezigheid van wagens beladen met gevaarlijke stoffen op rangeeremplacement Waalhaven, gelegen in de gemeente te Rotterdam.

Van de aanwezige medewerker bij Backoffice heeft de inspecteur op woensdag 16 juli 2014 om 09.29 uur per mail een overzicht ontvangen vanuit het IGS systeem voor het gehele emplacement Waalhaven te Rotterdam.

Volgens uw opgave zou op spoor 304, een trein van SBB Cargo staan, welke samengesteld was uit 23 wagens waarin zich geen gevaarlijke stoffen zouden bevinden.

Door de inspecteur is bij controle gebleken dat op spoor 304 een trein van ERS Railways, treinnummer 43653 stond, welke samengesteld was uit 20 wagens, waarvan wagennummer 33684953466-2 beladen was met een container inhoudende UN 2211 en op wagen 33684558932-2 was een tankcontainer met UN

¹ Met kenmerk B-3-11-2023.001



2023 geladen.

Volgens uw opgave zouden op spoor 306 en 307 geen treinen/wagens aanwezig zijn.

Door de inspecteur is bij controle gebleken dat op spoor 306 een trein van Captrain Nederlands B.V., treinnummer 41709 stond, welke samengesteld was uit 26 wagens, waarvan wagennummer 33534557930-4 beladen was met een container inhoudende UN 3077 en op spoor 307 stond een trein van Rotterdam Rail Feeding, treinnummer 41717 samengesteld uit 22 wagens waarvan wagennummer 37804975811-3 beladen was met een container inhoudende UN 1013.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Datum
17 juli 2014

Ons kenmerk
ILT-2014/45385

De inspecteur heeft geconstateerd dat op:

Wagennummer 33684953466-2 een container, nummer PVDU 102187-8 was geplaatst.

Wagennummer 33684558932-2 een tankcontainer, nummer HOYU 261913-0 was geplaatst.

Wagennummer 33534557930-4 een container, nummer OOLU 301834-0 was geplaatst.

Wagennummer 37804975811-3 een container, nummer INKU 666542-7 was geplaatst.

De container, nummer PVDU 102187-8 was voorzien van etiketten conform model 9 van randnummer 5.2.2.2.2 van het RID en het stofidentificatienummer 2211.

De tankcontainer, nummer HOYU 261913-0 was voorzien van een oranje kenmerking, als bedoeld in randnummer 5.3.2.2 van het RID, waarop als gevaaridentificatienummer 63 en als stofidentificatienummer 2023 stond vermeld. De tankcontainer was tevens voorzien van etiketten conform model 6.1 en 3 van randnummer 5.2.2.2.2 van het RID.

De container, nummer OOLU 301834-0 was voorzien van etiketten conform model 9 van randnummer 5.2.2.2.2 van het RID en het stofidentificatienummer 3077.

De container, nummer INKU 666542-7 was voorzien van etiketten conform model 2.2 van randnummer 5.2.2.2.2 van het RID en het stofidentificatienummer 1013.

Deze wagens maakten geen deel uit van de opgave zoals die door uw onderneming aan de inspecteur is gedaan.

Hiermee heeft uw onderneming gehandeld in strijd met de aan u op 9 oktober 2012 opgelegde last. In de last is u opgelegd te allen tijde te voldoen aan de aan u opgelegde verplichting uit randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG). U bent in overtreding van dit randnummer, nu u niet de beschikking heeft over de hierin bepaalde informatie en mij niet gebleken is dat u er in voldoende mate voor heeft zorg gedragen dat u de beschikking heeft over de juiste informatie.



Deze overtreding leidt tot verbeurte van de dwangsom.

Ik verzoek u binnen zes weken na de dag waarop de overtreding is geconstateerd, dat wil zeggen uiterlijk 28 augustus 2014, naast de eerder aan u bekend gemaakte verbeurtes, €5.000,- overgemaakt te hebben naar de bankrekening van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Ten behoeve van deze betaling dient u gebruik te maken van onderstaande gegevens.

Rekening: 56.99.98.468
IBAN: NL67 RBOS 0569 9984 68
BIC/SWIFT: RBOSNL2A
Ten name van:
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Inspectie Leefomgeving en Transport
Postbus 20906
2500 EX 's Gravenhage
Onder vermelding van "214524.414-0396"

Bevoegdheid tot invordering bij dwangbevel

Ik wijs u erop dat ik bevoegd ben om verbeurde dwangsommen bij dwangbevel in te vorderen; deze bevoegdheid is gebaseerd op de Awb. Indien u het genoemde bedrag niet tijdig op genoemd rekeningnummer overmaakt, zal ik u een beschikking sturen, waarin ik aankondig dat ik overga tot invordering.

Voor alle duidelijkheid wijs ik u erop dat deze brief geen besluit bevat in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Daarom is het niet mogelijk hiertegen bezwaar of beroep in te stellen.

Hoogachtend,
DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
Namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL- EN WEGVERVOER

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Datum
17 juli 2014

Ons kenmerk
ILT-2014/45385

BIJLAGE 67

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail B.V.
t.a.v. de directie
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Aangetekend

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht
Contactpersoon
[REDACTED]
T 070-[REDACTED]
M +31(0)6-[REDACTED]
@ILenT.nl

Datum 29 juli 2014
Betreft Verbeurte dwangsom

Datum
29 juli 2014
Ons kenmerk
ILT-2014/46515

Geachte directie,

Inleiding

Bij brief van 9 oktober 2012¹ is aan uw vennootschap een last onder dwangsom opgelegd. De last strekt ertoe herhaling te voorkomen van overtreding van artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs).

Aan u is medegedeeld dat telkens als de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna te noemen: ILT) constateert dat de overtreding plaatsvindt, uw vennootschap een bedrag van € 5000,- verbeurt. Het maximaal te verbeuren bedrag met dit besluit bedraagt € 25.000,-.

Verbeurte 5

Twee inspecteurs van de ILT hebben op woensdag 23 juli 2014 geconstateerd dat er door uw vennootschap in strijd met de last is gehandeld.

Op woensdag 23 juli 2014, rond 14.00 uur heeft een inspecteur bij uw onderneming navraag gedaan over de aanwezigheid van wagens beladen met gevaarlijke stoffen op de sporen van rangeeremplacement Botlek, gelegen in de gemeente Rotterdam.

Van de aanwezige medewerker bij Backoffice heeft een inspecteur op woensdag 23 juli 2014 om 14.00 uur per mail een overzicht ontvangen vanuit het IGS systeem voor het gehele emplacement Botlek te Zwijndrecht.

Volgens uw opgave zou op spoor 514 geen trein staan.

Door de inspecteurs is bij controle trein 61104 van DB Schenker Rail Nederland N.V. aangetroffen op spoor 514.

Door de inspecteurs is daarop gecontroleerd welke wagens op spoor 514 van het eerder vermelde rangeeremplacement aanwezig waren. De inspecteurs troffen op spoor 514 van het rangeeremplacement Botlek, gelegen in de gemeente Rotterdam 22 reservoirwagens aan:

¹ Met kenmerk B-3-11-2023.001



De inspecteurs hebben geconstateerd dat:

Drie (3) reservoirwagens waren voorzien van een oranje kenmerking, als bedoeld in randnummer 5.3.2.2 van het RID, waarop als gevaaridentificatienummer 80 en als stofidentificatienummer 2280 stond vermeld. Verder waren de drie reservoirwagens voorzien van etiketten conform model 8 van randnummer 5.2.2.2.2 van het RID.

Zeven (7) reservoirwagens waren voorzien van een oranje kenmerking, als bedoeld in randnummer 5.3.2.2 van het RID, waarop als gevaaridentificatienummer 33 en als stofidentificatienummer 1268 stond vermeld. Verder waren de zeven reservoirwagens voorzien van etiketten conform model 3 van randnummer 5.2.2.2.2 van het RID.

Twaalf (12) reservoirwagens waren voorzien van een oranje kenmerking, als bedoeld in randnummer 5.3.2.2 van het RID, waarop als gevaaridentificatienummer 336 en als stofidentificatienummer 1230 stond vermeld. Verder waren de twaalf reservoirwagens voorzien van etiketten conform model 3 en 6.1 van randnummer 5.2.2.2.2 van het RID.

Deze wagens maakten geen deel uit van de opgave zoals die door uw onderneming aan de inspecteur is gedaan.

Hiermee heeft uw onderneming gehandeld in strijd met de aan u op 9 oktober 2012 opgelegde last. In de last is u opgelegd te allen tijde te voldoen aan de aan u opgelegde verplichting uit randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG). U bent in overtreding van dit randnummer, nu u niet de beschikking heeft over de hierin bepaalde informatie en mij niet gebleken is dat u er in voldoende mate voor heeft zorg gedragen dat u de beschikking heeft over de juiste informatie.

Deze overtreding leidt tot verbeurte van de dwangsom.

Ik verzoek u binnen zes weken na de dag waarop de overtreding is geconstateerd, dat wil zeggen uiterlijk 3 september 2014, naast de eerder aan u bekend gemaakte verbeurtes, €5.000,- overgemaakt te hebben naar de bankrekening van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Ten behoeve van deze betaling dient u gebruik te maken van onderstaande gegevens.

Rekening: 56.99.98.468
IBAN: NL67 RBOS 0569 9984 68
BIC/SWIFT: RBOSNL2A
Ten name van:
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Inspectie Leefomgeving en Transport
Postbus 20906
2500 EX 's Gravenhage
Onder vermelding van "214524.414-0398"

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Datum
29 juli 2014

Ons kenmerk
ILT-2014/46515



Bevoegdheid tot invordering bij dwangbevel

Ik wijs u erop dat ik bevoegd ben om verbeurde dwangsommen bij dwangbevel in te vorderen; deze bevoegdheid is gebaseerd op de Awb. Indien u het genoemde bedrag niet tijdig op genoemd rekeningnummer overmaakt, zal ik u een beschikking sturen, waarin ik aankondig dat ik overga tot invordering.

Voor alle duidelijkheid wijs ik u erop dat deze brief geen besluit bevat in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Daarom is het niet mogelijk hiertegen bezwaar of beroep in te stellen.

Hoogachtend,
DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
Namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL- EN WEGVERVOER

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Datum
29 juli 2014

Ons kenmerk
ILT-2014/46515

BIJLAGE 68

ProRail

ILT
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Datum 29 juli 2014
Onderwerp **Bezwaar**
EOMS 3607182

Eigenaar
Telefoonnummer 088 [redacted]
E-mail [redacted]@prorail.nl

Directie
Bedrijfsstrategie

Geachte heer/mevrouw,

Bezoekadres
De Inktpot
Moreelseppak 3
3511 EP Utrecht

Hierbij ontvangt u de bezwaarschriften inzake de Invorderingsbeschikkingen van 18 juni 2014.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

ProRail erkent het belang van veiligheid en haar rol ten aanzien hiervan bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Met het oog hierop wordt het u bekende systeem IGS verder ontwikkeld, en worden verschillende initialieven ontplooid om de gehele keten van betrokkenen te mobiliseren. Over dit onderwerp wordt regelmatig overleg gevoerd tussen ProRail en ILT, hetgeen door ProRail als productief en van groot belang wordt ervaren. Deze gesprekken dragen bij aan een heldere visie van zowel toezichthouder als onder toezicht staande organisatie op ieders taken en verantwoordelijkheden. De voorliggende bezwaarschriften dienen ook in dat kader gezien te worden. Tot een nadere toelichting is ProRail te allen tijde bereid.

Hoogachtend,
[redacted]

ProRail

ILT
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Datum 16 juli 2014
Uw kenmerk ILT-2014/34435
Onderwerp bezwaar
Edms nr. 3607142

Eigenaar
Telefoonnummer 088 [REDACTED]
Faxnummer 030 235 79 84
E-mail [REDACTED]@prorail.nl

Geachte heer, mevrouw,

Directie
Bedrijfsstrategie

Bezoekadres
De Inkipot
Marekaspark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3600 GA Utrecht

www.prorail.nl

Op 18 juni 2014 heeft u aan ProRail B.V. (ProRail) een Invorderingsbeschikking tot betaling van een verbeurde dwangsom van EUR 5.000,- opgelegd. U schrijft dat ProRail op 2 februari 2014 artikel 4 respectievelijk 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen nogmaals heeft overtreden.

ProRail maakt bij deze tijdig bezwaar tegen uw invorderingsbeslissing van 18 juni 2014 met kenmerk ILT-20144/34435 op hierna te noemen gronden. ProRail behoudt zich nadrukkelijk het recht voor nadere gronden aan te voeren.

Grondslag voor de Invorderingsbeschikking

Artikel 4 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) luidt:

"Het is verboden de handelingen, bedoeld in artikel 2, eerste lid, te verrichten ten aanzien van gevaarlijke stoffen en met vervoermiddelen die zijn aangewezen Ingevolgde artikel 3, onderdeel a."

Artikel 2 lid 1 Wvgs luidt:

"Deze wet is van toepassing op:

- a. het vervoeren van gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel over land, per spoor en over de binnenwateren;
- b. het ten behoeve van vervoer met een vervoermiddel over land, per spoor en over de binnenwateren aanbieden en aannemen van gevaarlijke stoffen;
- c. het laten staan en het laten liggen van een vervoermiddel, waarin of waarop zich gevaarlijke stoffen of resten daarvan bevinden;
- d. het ten behoeve van het vervoer beladen van een container of vervoermiddel met gevaarlijke stoffen en het lossen van die stoffen daaruit;
- e. het nederleggen van gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer;
- f. het verpakken van gevaarlijke stoffen ten behoeve van het vervoer daarvan;
- g. het ten behoeve van het vervoer vullen van een daarvoor bestemde container, tank, verpakking of vervoermiddel met gevaarlijke stoffen en het lossen van die stoffen daaruit;
- h. het exploiteren van een container, tank, verpakking of vervoermiddel ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- i. het ontvangen van gevaarlijke stoffen tijdens of aansluitend op het vervoer;
- j. de overige met het vervoer van gevaarlijke stoffen rechtstreeks samenhangende handelingen, waaronder de beveiliging van de vervoersketen, voor zover daaromtrent bij of krachtens algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 3, regels zijn gesteld."

ProRail

Artikel 5 Wvgs luidt:

"Het is verboden de handelingen, bedoeld in artikel 2, eerste lid, te verrichten ten aanzien van gevaarlijke stoffen en met vervoermiddelen die zijn aangewezen ingevolge artikel 3, onderdeel b, anders dan met inachtneming van de in dat onderdeel bedoelde regels."

Artikel 3 Wvgs luidt:

"Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden gevaarlijke stoffen of categorieën van gevaarlijke stoffen aangewezen, ten aanzien waarvan het verrichten van de handelingen, bedoeld in artikel 2, eerste lid, en het verrichten van deze handelingen met bij of krachtens die maatregel aangewezen vervoermiddelen:

- a. niet is toegestaan; of
- b. is toegestaan mits de bij of krachtens die maatregel terzake gestelde regels in acht zijn genomen."

Last onder dwangsom

Aan ProRail is op 9 oktober 2012 door de minister van Infrastructuur en milieu een last onder dwangsom¹ als bedoeld in artikel 5:32a Algemene wet bestuursrecht (Awb) opgelegd, inhoudende² "te allen tijde te voldoen aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatielevering en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke goederen, in casu randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij het VSG."

Randnummer 1.4.3.6 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG) luidt:

"In het kader van sectie 1.4.1 heeft de infrastructuurbeheerder in het bijzonder de volgende plichten. De infrastructuurbeheerder

- a. moet ervoor zorgdragen, dat voor rangeerterrainen interne rampenplannen overeenkomstig Hoofdstuk 1.11 worden opgesteld;
- b. moet ervoor zorgdragen, dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot de volgende informatie:
 - samenstelling van de trein, door vermelding van het nummer van elke wagen en het wagentype, indien dit niet onderdeel is in het wagennummer
 - UN-nummers van de gevaarlijke goederen die in of op elke wagen worden vervoerd, of, indien alleen gevaarlijke goederen verpakt in gelimiteerde hoeveelheden worden vervoerd overeenkomstig Hoofdstuk 3.4, informatie die de aanwezigheid daarvan aangeeft indien kenmerking van de wagen of de grote container overeenkomstig Hoofdstuk 3.4 is voorgeschreven
 - positie van elke wagen in de trein (volgorde van wagens).

Deze gegevens mogen alleen bekend gemaakt worden aan betrokkenen, die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen.

Opmerking. De wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur."

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State overweegt ten aanzien van de betekenis van randnummer 1.4.3.6 VSG³:

"Gelet op het in hoofdstuk 1.4 van de Vsg gemaakte onderscheid tussen de belangrijkste betrokkenen, die eigen bijzondere verplichtingen hebben, en overige betrokkenen, die uit de

¹ Uw kenmerk: B-3-112023.001, door u vermoedelijk abusievelijk gedateerd in uw invorderingsbeschikking op 9 oktober 2014.

² Zie ook uw besluit van 8 september 2011 met kenmerk IenM/IVW-2011/10046.

³ ABRvS 11 december 2013, nr. 201211594/1/A4.

ProRail

algemene plichten voortvloeiende verplichtingen hebben, moet worden vastgesteld dat wat betreft het toegang hebben tot en het verstrekken van informatie over de samenstelling van de trein, de aanwezigheid van gevaarlijke goederen in de trein en de positie van wagens in de trein, de vervoerder een van de drie belangrijkste betrokkenen is en dat de als voorbeeld genoemde Infrastructuurbeheerder een met die van de vervoerder samenhangende en daarvan afgeleide verantwoordelijkheid heeft. Op ProRail rust een resultaatsverplichting om informatie snel en te allen tijde te kunnen verstrekken aan de instanties voor de hulpverlening en de veiligheid, maar de verplichting om juiste en volledige informatie te verstrekken betreft een daarmee samenhangende inspanningsverplichting. ProRail dient, voor zover dat binnen haar mogelijkheden ligt, na te gaan of de verstrakte informatie juist en volledig kan zijn. Indien de van de vervoerder gekregen informatie achteraf gezien niet juist of onvolledig blijkt, handelt ProRail alleen dan in strijd met het randnummer 1.4.3.6 als zij tekort is geschoten in haar inspanningsverplichting terzake. Het randnummer bevat in zoverre geen resultaatsverplichting, anders dan de voorzieningenrechter heeft overwogen. De door de voorzieningenrechter van belang geachte omstandigheid dat ProRail afspraken met vervoerders kan maken ter zake van het aanleveren van informatie over wagens die gevaarlijke goederen vervoeren maakt dit niet anders, aangezien deze afspraken niet de reikwijdte van het randnummer bepalen."

De overtreding en de last onder dwangsom

De last onder dwangsom ziet op het naleven door ProRail van randnummer 1.4.3.6 VSG, conform de uitspraak van de Raad van State van 11 december 2013.

Dit betekent dat eerst van overtreding van de last en dus randnummer 1.4.3.6 VSG sprake is indien ProRail, voor zover dat binnen haar mogelijkheden ligt, zich onvoldoende heeft ingespannen om na te gaan of de verstrakte informatie achteraf gezien onjuist of onvolledig blijkt te zijn.

Op u rust derhalve de verplichting aan te tonen in hoeverre ProRail de last heeft overtreden door zich onvoldoende in te spannen binnen haar mogelijkheden.

U heeft besloten geen invorderingsbeschikking te nemen

ProRail heeft de termijn ten aanzien van de verbeurte van de dwangsom bij brief van 6 mei 2014 gestuit en u verzocht een invorderingsbeslissing te nemen ten aanzien van de verbeurde dwangsom, daar ProRail zich niet met de verbeurte kan verenigen.

Op grond van artikel 5:37 lid 3 Awb dient u te beslissen binnen vier weken op het verzoek van ProRail om een invorderingsbeschikking te nemen. De invorderingsbeschikking is evenwel op 18 juni 2014 en derhalve niet binnen vier weken na het verzoek van ProRail genomen, zodat op grond van artikel 6:2 onder b Awb u klaarblijkelijk afwijzend heeft beslist op het verzoek van ProRail.

Nu sprake is van een weigering tot het nemen van een invorderingsbeschikking, ontbreekt op grond van artikel 5:37 Awb een grondslag om tot invordering van de verbeurde dwangsom over te gaan. Uw besluit van 18 juni 2014 is derhalve nietig, zodat ProRail niet gehouden is de dwangsom te betalen.

Indien niettemin mocht blijken dat u bevoegd was alsnog een invorderingsbeschikking te nemen, voert ProRail hieronder haar bezwaren daartegen aan.

Gronden van bezwaar tegen de beschikking van 18 juni 2014

Aan een invorderingsbeschikking dient een deugdelijke en controleerbare vaststelling van relevante feiten en omstandigheden ten grondslag te liggen. Dit brengt onder meer met zich mee dat plaats, tijdstip en datum van de waarneming van het handelen in strijd met de last, alsmede een inzichtelijke beschrijving van de waargenomen handelingen en een inzichtelijke beschrijving van de

ProRail

gehanteerde werkwijze, door een lersake kundige medewerker van u op schrift moeten worden gesteld⁴.

Behoudens het vermelden van een datum waarop artikel 4 en 5 Wvgs overtreden zou zijn, voldoet uw invorderingsbeschikking niet aan deze vereisten.

Dit klemt te meer nu aan de invorderingsbeschikking niet handelen in strijd met de last ten grondslag ligt, maar handelen in strijd met artikel 4 en 5 Wvgs. Deze voorschriften hebben een aanzienlijk ruimere strekking dan enkel randnummer 1.4.3.6 VSG, waar de last op ziet.

Niet duidelijk is of ProRail de haar opgelegde last heeft overtreden. Niet alleen ziet de invorderingsbeschikking ten onrechte op niet concreet benoemde overtredingen van voorschriften met een ruimere strekking dan die waar de last op ziet, ook wordt voorbijgegaan aan de overwegingen van de Raad van State ten aanzien van de inhoud van de verplichting welke ProRail dient na leven en waar de last op ziet.

Indien bedoeld is dat de invorderingsbeschikking ziet op naleving van randnummer 1.4.3.6 VSG, is niet duidelijk en overtuigend aangetoond dat ProRail binnen haar mogelijkheden haar inspanningsverplichting niet na is gekomen.

De dwangsom waarop uw invorderingsbeschikking lijkt te zien is verbeurd op 6 februari 2014⁵. Voor zover in uw schrijven waarin u de verbeurte mededeelt molivering van uw invorderingsbeschikking moet worden gezocht, constaleert ProRail dat de dwangsom verbeurd zijn op grond van bevindingen van twee niet nader benoemde inspecteurs die tijdens een inspecties concludeerden dat de door ProRail aan hen verstrekte informatie omtrent de aanwezigheid van wagens met gevaarlijke goederen niet overeen stemde met de feitelijke situatie.

Daarop concludeert u in uw brief van 6 februari 2014: "Hiermee heeft uw onderneming gehandeld in strijd met de aan u op 9 oktober 2012 opgelegde last. In de last is u opgelegd te allen tijde te voldoen aan de aan u opgelegde verplichting uit randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG). U bent in overtreding van dit randnummer, nu u niet de beschikking heeft over de hierin bepaalde informatie en mij niet gebleken is dat u er in voldoende mate voor heeft zorg gedragen dat u de beschikking heeft over de juiste informatie. Deze overtredingen leidden tot verbeurte van de dwangsom."

Kort gezegd bent u van mening dat de enkele constatering van het feit dat de opgave van ProRail niet overeenstemt met de feitelijke situatie reeds een handelen in strijd met randnummer 1.4.3.6 VSG met zich meebrengt, tenzij u is gebleken dat ProRail zich voldoende heeft ingespannen.

Echter, uw bevindingen kunnen niet tot dat oordeel leiden. Immers, van overtreding van de last en dus randnummer 1.4.3.6 VSG kan eerst sprake zijn indien niet alleen de door ProRail verstrekte informatie achteraf onjuist of onvolledig blijkt te zijn, maar tevens dient te zijn gebleken dat ProRail zich onvoldoende heeft ingespannen binnen haar mogelijkheden. De last brengt derhalve met zich mee dat u de inspanning van ProRail in dat kader dient te beoordelen, alvorens tot verbeurte en invordering van de dwangsom over te kunnen gaan.

Van een dergelijk onderzoek blijkt noch uit de invorderingsbeschikking, noch uit de verbeurte van de dwangsom. Volstrekt onduidelijk is op welke gronden u van mening bent dat ProRail zich onvoldoende heeft ingespannen. Daarmee is voor ProRail tevens onduidelijk op welke wijze zij *überhaupt* aan de last zou kunnen voldoen.

⁴ ABRvS 13 november 2013, nr. 201204385/1/A4, AB 2014/58.

⁵ Uw brief met kenmerk ILT-2014/6277.

ProRail

Hierbij is van belang dat ProRail zich inspant om gegevens ten aanzien van de aanwezigheid van wagens in verband met vervoer van gevaarlijke goederen op emplacementen te allen tijde inzichtelijk te hebben, middels het gebruik van het door haar in samenwerking met de betrokken spoorwegondernemingen ontwikkelde en bij u genoegzaam bekende 'Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen' (IGS). Op de spoorwegondernemingen een resultaatsverplichting rust ten aanzien van de juistheid van de aangeleverde informatie op grond van randnummer 1.4.2.2.1 VSG. IGS wordt op een zeer frequent interval van enkele minuten gevuld met actuele informatie, welke door de spoorwegondernemingen wordt aangeleverd, ten aanzien van de aanwezigheid van wagens in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen op de emplacementen welke ProRail beheert. Deze gegevens worden door betrokken partijen in IGS verzameld en steekproefsgewijs gecontroleerd. De afspraken omtrent toepassing en gebruik van IGS maken deel uit van de Toegangsovereenkomst welke ProRail met spoorwegondernemingen sluit.

Naar de mening van ProRail kan in het licht van randnummer 1.4.3.6 VSG niet van haar gevergd worden dat zij te allen tijde de juistheid en volledigheid van de door een spoorwegonderneming aangeleverde gegevens dient te controleren, en dit is ook niet in overeenstemming met de uitspraak van de Afdeling. Daartoe ontbreekt het haar bovendien aan de middelen en personele capaciteit. Het zou in het licht van de inspanningsverplichting welke op ProRail rust en de resultaatsverplichting welke op de spoorwegonderneming rust tevens een handelwijze zijn welke niet voortvloeit uit de last en dus randnummer 1.4.3.6 VSG.

ProRail is van mening dat zij middels het gebruik van IGS, steekproefsgewijze controles en het vastleggen van afspraken daaromtrent in partijen rechtens bindende afspraken in de Toegangsovereenkomst voldoet aan de verplichtingen uit hoofde van randnummer 1.4.3.6 VSG.

Overigens kan uw brief van 6 februari 2014 inzake de verbeurte van de dwangsom niet de moliverings- en zorgvuldigheidsgebreken van uw Invorderingsbeschikking wegnemen, aangezien ook de brief van 6 februari niet voldoet aan de eerder genoemde vereisten aan een invorderingsbeschikking. Dat geldt met name ten aanzien van de eisen ten aanzien van een fysieke ondertekening en dagtekening van een feitenvaststelling, welke namelijk ontbreekt. Evenmin is bekend wie of wat de inspecteur(s) is (zijn) en of zij bevoegd zijn voor hun handelen in dezen.

Conclusie en verzoek

ProRail constateert ten eerste dat in verband met uw fictieve weigering een Invorderingsbeschikking te nemen geen grondslag bestaat voor het invorderen van de dwangsom.

ProRail meent voorts dat de invorderingsbeschikking van 18 juni 2014 in het licht van het voorgaande onzorgvuldig voorbereid en onvoldoende gemotiveerd en derhalve in strijd met de artikelen 3:2 en 3:46 Awb tot stand is gekomen. Evenmin blijkt van een deugdelijke afweging van de bij uw besluit betrokken belangen. De Invorderingsbeschikking is daarom tevens in strijd met artikel 3:4 lid 1 Awb tot stand gekomen.

Op grond van bovenstaande verzoekt ProRail u de onrechtmatige Invorderingsbeschikking van 18 juni 2014, met kenmerk ILT-2014/34435 in te trekken.

Hoogachtend



ProRail

ILT
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Datum 16 juli 2014
Uw kenmerk ILT-2014/38412
Onderwerp bezwaar
EDMS nr 3603102

Eigenaar [REDACTED]
Telefoonnummer 088 [REDACTED]
Faxnummer 030 235 79 84
E-mail [REDACTED]@prorail.nl

Geachte heer, mevrouw,

Directie
Bedrijfsstrategie

Bezoekadres
De Inkipot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Op 18 juni 2014 heeft u aan ProRail B.V. (ProRail) een invorderingsbeschikking tot betaling van twee verbeurde dwangsommen van in totaal EUR 10.000,- opgelegd. U schrijft dat ProRail op 2 januari 2014 en 14 januari 2014 artikel 4 respectievelijk 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen nogmaals heeft overtreden.

ProRail maakt bij deze tijdig bezwaar tegen uw invorderingsbeslissing van 18 juni 2014 met kenmerk ILT-20144/38412 op hierna te noemen gronden. ProRail behoudt zich nadrukkelijk het recht voor nadere gronden aan te voeren.

Grondslag voor de invorderingsbeschikking

Artikel 4 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) luidt:

"Het is verboden de handelingen, bedoeld in artikel 2, eerste lid, te verrichten ten aanzien van gevaarlijke stoffen en met vervoermiddelen die zijn aangewezen ingevolge artikel 3, onderdeel a."

Artikel 2 lid 1 Wvgs luidt:

"Deze wet is van toepassing op:

- a. het vervoeren van gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel over land, per spoor en over de binnenwateren;
- b. het ten behoeve van vervoer met een vervoermiddel over land, per spoor en over de binnenwateren aanbieden en aannemen van gevaarlijke stoffen;
- c. het laten staan en het laten liggen van een vervoermiddel, waarin of waarop zich gevaarlijke stoffen of resten daarvan bevinden;
- d. het ten behoeve van het vervoer beladen van een container of vervoermiddel met gevaarlijke stoffen en het lossen van die stoffen daaruit;
- e. het nederleggen van gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer;
- f. het verpakken van gevaarlijke stoffen ten behoeve van het vervoer daarvan;
- g. het ten behoeve van het vervoer vullen van een daarvoor bestemde container, tank, verpakking of vervoermiddel met gevaarlijke stoffen en het lossen van die stoffen daaruit;
- h. het exploiteren van een container, tank, verpakking of vervoermiddel ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- i. het ontvangen van gevaarlijke stoffen tijdens of aansluitend op het vervoer;

ProRail

j. de overige met het vervoer van gevaarlijke stoffen rechtstreeks samenhangende handelingen, waaronder de beveiliging van de vervoersketen, voor zover daaromtrent bij of krachtens algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 3, regels zijn gesteld."

Artikel 5 Wvgs luidt:

"Het is verboden de handelingen, bedoeld in artikel 2, eerste lid, te verrichten ten aanzien van gevaarlijke stoffen en met vervoermiddelen die zijn aangewezen ingevolge artikel 3, onderdeel b, anders dan met inachtneming van de in dat onderdeel bedoelde regels."

Artikel 3 Wvgs luidt:

"Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden gevaarlijke stoffen of categorieën van gevaarlijke stoffen aangewezen, ten aanzien waarvan het verrichten van de handelingen, bedoeld in artikel 2, eerste lid, en het verrichten van deze handelingen met bij of krachtens die maatregel aangewezen vervoermiddelen:

- a. niet is toegestaan; of
- b. is toegestaan mits de bij of krachtens die maatregel terzake gestelde regels in acht zijn genomen."

Last onder dwangsom

Aan ProRail is op 9 oktober 2012 door de minister van Infrastructuur en milieu een last onder dwangsom¹ als bedoeld in artikel 5:32a Algemene wet bestuursrecht (Awb) opgelegd, inhoudende² "te allen tijde te voldoen aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking en beschikbaarheid van informatie bij het vervoer van gevaarlijke goederen, in casu randnummer 1.4.3.6 uit bijlage 1 bij het VSG."

Randnummer 1.4.3.6 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG) luidt

"In het kader van sectie 1.4.1 heeft de infrastructuurbeheerder in het bijzonder de volgende plichten. De infrastructuurbeheerder

- a. moet ervoor zorgdragen, dat voor rangeerterreinen interne rampenplannen overeenkomstig Hoofdstuk 1.11 worden opgesteld;
- b. moet ervoor zorgdragen, dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot de volgende informatie:
 - samenstelling van de trein, door vermelding van het nummer van elke wagen en het wagentype, indien dit niet onderdeel is in het wagennummer
 - UN-nummers van de gevaarlijke goederen die in of op elke wagen worden vervoerd, of, indien alleen gevaarlijke goederen verpakt in gelimiteerde hoeveelheden worden vervoerd overeenkomstig Hoofdstuk 3.4, informatie die de aanwezigheid daarvan aangeeft indien kenmerking van de wagen of de grote container overeenkomstig Hoofdstuk 3.4 is voorgeschreven
 - positie van elke wagen in de trein (volgorde van wagens).

Deze gegevens mogen alleen bekend gemaakt worden aan betrokkenen, die deze nodig hebben voor doeleinden van veiligheid, beveiliging of noodmaatregelen.

Opmerking. De wijze van aanlevering van de gegevens moet worden vastgelegd in de regelingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur."

¹ Uw kenmerk: B-3-112023.001, door u vermoedelijk abusievelijk gedateerd in uw Invorderingsbeschikking op 9 oktober 2014.

² Zie ook uw besluit van 8 september 2011 met kenmerk IenM/IVW-2011/10046.

ProRail

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State overweegt ten aanzien van de betekenis van randnummer 1.4.3.6 VSG³:

"Gelet op het in hoofdstuk 1.4 van de Vsg gemaakte onderscheid tussen de belangrijkste betrokkenen, die eigen bijzondere verplichtingen hebben, en overige betrokkenen, die uit de algemene plichten voortvloeiende verplichtingen hebben, moet worden vastgesteld dat wat betreft het toegang hebben tot en het verstrekken van informatie over de samenstelling van de trein, de aanwezigheid van gevaarlijke goederen in de trein en de positie van wagens in de trein, de vervoerder een van de drie belangrijkste betrokkenen is en dat de als voorbeeld genoemde infrastructuurbeheerder een met die van de vervoerder samenhangende en daarvan afgeleide verantwoordelijkheid heeft. Op ProRail rust een resultaatsverplichting om informatie snel en te allen tijde te kunnen verstrekken aan de instanties voor de hulpverlening en de veiligheid, maar de verplichting om juiste en volledige informatie te verstrekken betreft een daarmee samenhangende inspanningsverplichting. ProRail dient, voor zover dat binnen haar mogelijkheden ligt, na te gaan of de verstrekte informatie juist en volledig kan zijn. Indien de van de vervoerder gekregen informatie achteraf gezien niet juist of onvolledig blijkt, handelt ProRail alleen dan in strijd met het randnummer 1.4.3.6 als zij tekort is geschoten in haar inspanningsverplichting terzake. Het randnummer bevat in zoverre geen resultaatsverplichting, anders dan de voorzieningenrechter heeft overwogen. De door de voorzieningenrechter van belang geachte omstandigheid dat ProRail afspraken met vervoerders kan maken ter zake van het aanleveren van informatie over wagens die gevaarlijke goederen vervoeren maakt dit niet anders, aangezien deze afspraken niet de reikwijdte van het randnummer bepalen."

De overtreding en de last onder dwangsom

De last onder dwangsom ziet op het naleven door ProRail van randnummer 1.4.3.6 VSG, conform de uitspraak van de Raad van State van 11 december 2013.

Dit betekent dat eerst van overtreding van de last en dus randnummer 1.4.3.6 VSG sprake is indien ProRail, voor zover dat binnen haar mogelijkheden ligt, zich onvoldoende heeft ingespannen om na te gaan of de verstrekte informatie achteraf gezien onjuist of onvolledig blijkt te zijn.

Op u rust derhalve de verplichting aan te tonen in hoeverre ProRail de last heeft overtreden door zich onvoldoende in te spannen binnen haar mogelijkheden.

U heeft besloten geen Invorderingsbeschikking te nemen

Op 20 maart 2014 heeft u ProRail aangemaand de dwangsommen te betalen binnen twee weken na dagtekening op straffe van een dwangbevel⁴. Op grond van artikel 5:37 lid 1 Awb bent u echter pas na het nemen van een Invorderingsbeschikking bevoegd tot aanmaning van het betalen van een dwangsom.

ProRail heeft de termijn ten aanzien van de verbeurte van de dwangsommen bij brief van 6 mei 2014 gestuit. ProRail acht het buitengewoon onzorgvuldig dat reeds voordat een Invorderingsbeschikking is genomen, waarin alle betrokken belangen deugdelijk zijn afgewogen, u overgaat tot het aanmanen tot het betalen van de dwangsommen. Op zijn minst bestaat hierdoor een schijn van vooringenomenheid.

Dit klemt te meer nu ProRail u bij voornoemde brief van 6 mei 2014 verzocht heeft Invorderingsbeslissingen te nemen ten aanzien van de verbeurde dwangsommen, daar ProRail zich niet met de verbeurte kan verenigen. Op grond van artikel 5:37 lid 3 Awb dient u te beslissen binnen vier weken op het verzoek van ProRail om een Invorderingsbeschikking te nemen. De Invorderingsbeschikking is evenwel op 18 juni 2014 en derhalve niet binnen vier weken na het

³ ABRvS 11 december 2013, nr. 201211594/1/A4.

⁴ Uw brief met kenmerk 210621.414-0088.

ProRail

verzoek van ProRail genomen, zodat op grond van artikel 6:2 onder b Awb u klaarblijkelijk afwijzend heeft beslist op het verzoek van ProRail.

Nu sprake is van een welgering tot het nemen van een invorderingsbeschikking, ontbreekt op grond van artikel 5:37 Awb een grondslag om tot invordering van de verbeurde dwangsommen over te gaan. Uw besluit van 18 juni 2014 is derhalve nietig, zodat ProRail niet gehouden is de dwangsommen te betalen.

Indien niettemin mocht blijken dat u bevoegd was alsnog een invorderingsbeschikking te nemen, voert ProRail hieronder haar bezwaren daartegen aan.

Gronden van bezwaar tegen de beschikking van 18 juni 2014

Aan een invorderingsbeschikking dient een deugdelijke en controleerbare vaststelling van relevante feiten en omstandigheden ten grondslag te liggen. Dit brengt onder meer met zich mee dat plaats, tijdstip en datum van de waarneming van het handelen in strijd met de last, alsmede een inzichtelijke beschrijving van de waargenomen handelingen en een inzichtelijke beschrijving van de gehanteerde werkwijze, door een terzake kundige medewerker van u op schrift moeten worden gesteld⁵.

Behoudens het vermelden van twee data waarop artikel 4 en 5 Wvgs overtreden zou zijn, voldoet uw invorderingsbeschikking niet aan deze vereisten.

Dit klemt te meer nu aan de invorderingsbeschikking niet handelen in strijd met de last ten grondslag ligt, maar handelen in strijd met artikel 4 en 5 Wvgs. Deze voorschriften hebben een aanzienlijk ruimere strekking dan enkel randnummer 1.4.3.6 VSG, waar de last op ziet.

Niet duidelijk is of ProRail de haar opgelegde last heeft overtreden. Niet alleen ziet de invorderingsbeschikking ten onrechte op niet concreet benoemde overtradingen van voorschriften met een ruimere strekking dan die waar de last op ziet, ook wordt voorbijgegaan aan de overwegingen van de Raad van State ten aanzien van de inhoud van de verplichting welke ProRail dient na leven en waar de last op ziet.

Indien bedoeld is dat de invorderingsbeschikking ziet op naleving van randnummer 1.4.3.6 VSG, is niet duidelijk en overtuigend aangetoond dat ProRail binnen haar mogelijkheden haar inspanningsverplichting niet na is gekomen.

De dwangsommen waarop uw invorderingsbeschikking lijkt te zien zijn verbeurd op 4 februari 2014⁶. Voor zover in uw schrijven waarin u de verbeurte mededeelt motivering van uw invorderingsbeschikking moet worden gezocht, constateert ProRail dat de dwangsommen verbeurd zijn op grond van bevindingen van niet nader benoemde inspecteur(s) die tijdens een tweetal inspecties concludeerden dat de door ProRail aan hen verstrekte informatie omtrent de aanwezigheid van wagens met gevaarlijke goederen niet overeen stemde met de feitelijke situatie.

Daarop concludeert u in uw brief van 4 februari 2014: "Hiertoe heeft uw onderneming gehandeld in strijd met de aan u op 9 oktober 2012 opgelegde last. In de last is u opgelegd te allen tijde te voldoen aan de aan u opgelegde verplichting uit randnummer 1.4.3.6 van bijlage 1 van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG). U bent in overtreding van dit randnummer, nu u niet de beschikking heeft over de hierin bepaalde informatie en mij niet gebleken is dat u er in voldoende mate voor heeft zorg gedragen dat u de beschikking heeft over de juiste informatie. Deze overtredingen leiden tot verbeurte van de dwangsommen."

⁵ ABRvS 13 november 2013, nr. 201204385/1/A4, AB 2014/58.

⁶ Uw brief met kenmerk ILT-2014/6028.

ProRail

Kort gezegd bent u van mening dat de enkele constatering van het feit dat de opgave van ProRail niet overeenstemt met de feitelijke situatie reeds een handelen in strijd met randnummer 1.4.3.6 VSG met zich meebrengt, tenzij u is gebleken dat ProRail zich voldoende heeft ingespannen.

Echter, uw bevindingen kunnen niet tot dat oordeel leiden. Immers, van overtreding van de last en dus randnummer 1.4.3.6 VSG kan eerst sprake zijn indien niet alleen de door ProRail verstrekte informatie achteraf onjuist of onvolledig blijkt te zijn, maar tevens dient te zijn gebleken dat ProRail zich onvoldoende heeft ingespannen binnen haar mogelijkheden. De last brengt derhalve met zich mee dat u de inspanning van ProRail in dat kader dient te beoordelen, alvorens tot verbeurte en invordering van dwangsommen over te kunnen gaan.

Van een dergelijk onderzoek blijkt noch uit de invorderingsbeschikking, noch uit de verbeurte van de dwangsommen. Volstrekt onduidelijk is op welke gronden u van mening bent dat ProRail zich onvoldoende heeft ingespannen. Daarmee is voor ProRail tevens onduidelijk op welke wijze zij *überhaupt* aan de last zou kunnen voldoen.

Hierbij is van belang dat ProRail zich inspant om gegevens ten aanzien van de aanwezigheid van wagens in verband met vervoer van gevaarlijke goederen op emplacementen te allen tijde inzichtelijk te hebben, middels het gebruik van het door haar in samenwerking met de betrokken spoorwegondernemingen ontwikkelde en bij u genoegzaam bekende 'Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen' (IGS). Op de spoorwegondernemingen een resultaatsverplichting rust ten aanzien van de juistheid van de aangeleverde informatie op grond van randnummer 1.4.2.2.1 VSG. IGS wordt op een zeer frequent interval van enkele minuten gevuld met actuele informatie, welke door de spoorwegondernemingen wordt aangeleverd, ten aanzien van de aanwezigheid van wagens in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen op de emplacementen welke ProRail beheert. Deze gegevens worden door betrokken partijen in IGS verzameld en steekproefsgewijs gecontroleerd. De afspraken omtrent toepassing en gebruik van IGS maken deel uit van de Toegangsovereenkomst welke ProRail met spoorwegondernemingen sluit.

Naar de mening van ProRail kan in het licht van randnummer 1.4.3.6 VSG niet van haar gevergd worden dat zij te allen tijde de juistheid en volledigheid van de door een spoorwegonderneming aangeleverde gegevens dient te controleren, en dit is ook niet in overeenstemming met de uitspraak van de Afdeling. Daartoe ontbreekt het haar bovendien aan de middelen en personele capaciteit. Het zou in het licht van de inspanningsverplichting welke op ProRail rust en de resultaatsverplichting welke op de spoorwegonderneming rust tevens een handelwijze zijn welke niet voortvloeit uit de last en dus randnummer 1.4.3.6 VSG.

ProRail is van mening dat zij middels het gebruik van IGS, steekproefsgewijze controles en het vastleggen van afspraken daaromtrent in partijen rechtens bindende afspraken in de Toegangsovereenkomst voldoet aan de verplichtingen uit hoofde van randnummer 1.4.3.6 VSG.

Overigens kan uw brief van 4 februari 2014 inzake de verbeurte van de dwangsommen niet de motiverings- en zorgvuldigheidsgebreken van uw invorderingsbeschikking wegnemen, aangezien ook de brief van 4 februari niet voldoet aan de eerder genoemde vereisten aan een invorderingsbeschikking. Dat geldt met name ten aanzien van de elsen ten aanzien van een fysieke ondertekening en dagtekening van een feitenvaststelling, welke namelijk ontbreekt. Evenmin is bekend wie of wat de inspecteur(s) is (zijn) en of zij bevoegd zijn voor hun handelen in dezen.

ProRail

Conclusie en verzoek

ProRail constateert ten eerste dat in verband met uw fictieve weigering een invorderingsbeschikking te nemen geen grondslag bestaat voor het invorderen van de dwangsommen.

ProRail meent voorts dat de invorderingsbeschikking van 18 juni 2014 in het licht van het voorgaande onzorgvuldig voorbereid en onvoldoende gemotiveerd en derhalve in strijd met de artikelen 3:2 en 3:46 Awb tot stand is gekomen. Evenmin blijkt van een deugdelijke afweging van de bij uw besluit betrokken belangen. De invorderingsbeschikking is daarom levens in strijd met artikel 3:4 lid 1 Awb tot stand gekomen.

Op grond van bovenstaande verzoekt ProRail u de onrechtmatige invorderingsbeschikking van 18 juni 2014, met kenmerk ILT-2014/38412 in te trekken.



ProRail

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
Namens deze,
De Inspecteur ILT/Rail- en wegvervoer
Postbus 1511
3600 BM Utrecht

Datum 6 mei 2014
Uw kenmerk 4 en 6 februari
Onderwerp Verbeurde dwangsommen

Behandeld door [REDACTED]
Telefoonnummer 088 [REDACTED]
Faxnummer 030 236 79 84
E-mail [REDACTED]@prorail.nl

Geachte heer, mevrouw,

Directie
Bedrijfsstrategie

Bezoekadres
De Trijlpol

Moraskopark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2608
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Bij brieven met kenmerk ILT-2014/6028 en ILT-2014/6277 heeft u ProRail medegedeeld dat zij in totaal drie dwangsommen heeft verbeurd wegens handelen in strijd met de aan ProRail bij brief van 9 oktober 2012 opgelegde last onder dwangsom.

ProRail heeft niet gehandeld in strijd met de last, zoals door u aangegeven, en zal derhalve niet over kunnen gaan tot het betalen van de verbeurde dwangsommen, in totaal EUR 15.000,-.

Indien u voornemens bent Invorderingsbeschikkingen te nemen, verzoekt ProRail u deze zo spoedig mogelijk te nemen, zodat voor ProRail rechtsmiddelen open staan. ProRail verzoekt u de betalingsverplichting op te schorten in dat verband.

BIJLAGE 69

Inspectie	
Leefomgeving en Transport	
diensnr:	
registrat:	
15 SEP 2014	
Behandelaar:	Jlf Teeuw 32
1e	
2e	cc Caroline Herlaar
Deponeren d.d.	

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Datum 12 september 2014
Uw brief van ILT-2014/38412
Ons kenmerk P898124
Bijlage(n) Bezwaar ProRail dd 16 juli 2014
Onderwerp Aanmaning verbeurde dwangsom

Behandeld door [redacted]
Telefoonnummer 088 - [redacted]
E-mail [redacted]@prorail.nl

Operatie
Verkeersleiding

Bezoekadres
De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Geachte mevrouw Herlaar,

Op 1 september jongstleden zond u ProRail een aanmaning inzake het overmaken van verbeurde dwangsommen van een bedrag van 10.000,00 euro op grond van uw invorderingsbeschikking van 18 juni 2014.

Per brief van 6 mei 2014 heeft ProRail de termijn ten aanzien van verbeurde van de dwangsom gestuit. Op 29 juli heeft ProRail tijdig bezwaar gemaakt tegen uw invorderingsbeschikking van 18 juni 2014. Dit bezwaarschrift is bijgevoegd. Korte tijdshalve zij naar de bijlage verwezen voor de inhoud van het bezwaar van ProRail.

ProRail verzoekt u op grond van de artikelen 4:94 en 4:101 Algemene wet bestuursrecht hangende uw beslissing op bezwaar ProRail uitstel van betaling te verlenen, waarbij over die termijn geen wettelijke rente verschuldigd is.



BIJLAGE 70



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail
T.a.v. [REDACTED]
Postbus 2038
3500 GA UTRECHT

ILT
Rail en Wegvervoer
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

T 070 [REDACTED]
F 070-4564190
[REDACTED]@ILT.nl

Ons kenmerk
B-3-14-0427.001 en
B-3-14-0428.001

Uw kenmerk
3607142 en 3603102

Datum 29 september 2014
Betreft Uw bezwaarschriften van 16 juli 2014

Geachte [REDACTED]

Bij brief van 29 juli 2014 zond u mij twee op 16 juli 2014 gedateerde bezwaarschriften met kenmerk 3603102 en 3607142. Het bezwaarschrift met kenmerk 3603102 richt zich tegen de invorderingsbeschikking van 18 juni 2014 met kenmerk ILT-2014/38412, terwijl het bezwaarschrift met kenmerk 3607142 zich richt tegen de invorderingsbeschikking van 18 juni 2014 met kenmerk ILT-2014/34435.

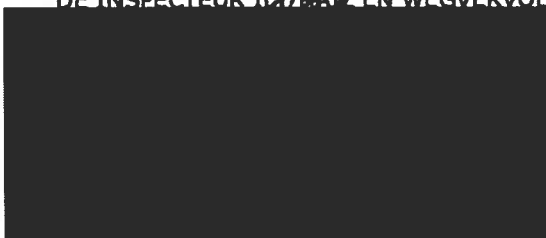
Ik heb inmiddels van de betreffende afdeling bericht ontvangen, dat besloten is om af te zien van de invordering van de verbeurde bedragen waarop de genoemde invorderingsbeschikkingen betrekking hebben. Beide invorderingsbeschikkingen van 18 juni 2014 zijn dan ook komen te vervallen.

Gelet op het bovenstaande ga ik er daarom vanuit dat uw bezwaarschriften van 16 juli 2014 komen te vervallen en dientengevolge heb ik beide bezwaardossiers inmiddels gesloten.

Ik vertrouw erop u met het bovenstaande voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL EN WEGVERVOER



BIJLAGE 71



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

RurtalBahn Beneleux B.V.
t.a.v. de directie
Albert Plesmanweg 121-141
3088 GC Rotterdam

Inspectie Verkeer en
Waterstaat
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Gevaarlijke
Stoffen
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[Redacted]

T 070 [Redacted]
M +31(0) [Redacted]

[Redacted]@ivw.nl

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/11224

Datum 7 oktober 2011
Betreft Bestuurlijke waarschuwing

Geachte directie,

Inleiding

Onlangs heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) een onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen en de aanwezigheid en juistheid van informatie daarover op 40 spoorwegemplacements. In de maand juli heeft uw onderneming middels een brief de volgende waarschuwing ontvangen:

Waarschuwing

Bij handelingen met gevaarlijke stoffen moet voor alle betrokkenen duidelijk zijn met welke stoffen hij te maken heeft, en waar die stoffen zich bevinden. Een eventuele calamiteit kan daardoor beter worden voorkomen dan wel sneller worden aangepakt.

Met deze brief wil ik u waarschuwen dat, indien en zodra een overtreding van één of meer bovengenoemde bepalingen wordt aangetroffen, handhavend zal worden opgetreden. De artikelen 46 van de Wvgs en 76 van de Spoorwegwet geven mij daartoe de bevoegdheid.

Overtredingen

Op 26 juli 2011 op het rangeeremplacement Waalhaven te Rotterdam zijn de volgende overtredingen geconstateerd:

1. Overtreding van de sectie 1.4.1.1 van het RID
2. Overtreding van de sectie 5.4.3.1 van het RID

Het ging hier om het ontbreken van de schriftelijke instructies.

Op 31 juli 2011 op het rangeeremplacement Kijfhoek te Zwijndrecht zijn de volgende overtredingen geconstateerd:

1. Overtreding van de sectie 1.4.1.1 van het RID
2. Overtreding van de sectie 1.4.2.2.5 van het RID

Het ging hier om het onjuist aanleveren van informatie aan de Infrastructuurbeheerder.



Overwegingen

Het gaat hier om handelingen met gevaarlijke stoffen, waarvan voor alle betrokkenen duidelijk moet zijn met welke stoffen hij te maken heeft, en waarvan duidelijk moet zijn waar zich die bevinden. Een eventuele calamiteit kan daardoor beter worden voorkomen dan wel sneller worden aangepakt.

**Inspectie Verkeer en Waterstaat
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Gevaarlijke Stoffen**

Het RID gaat uit van een ketenbenadering, waarin alle betrokkenen in die keten een verplichting hebben. Vervoerders worden in die keten aangemerkt als betrokkenen.

**Datum
7 oktober 2011**

**Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/11224**

Op grond van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan, indien het bevoegd is een last onder bestuursdwang op te leggen, tevens bevoegd om in plaats daarvan een last onder dwangsom op te leggen. Een last onder dwangsom lijkt mij meer dan een last onder bestuursdwang, passen bij deze overtredingen.

Gelet op het voorgaande ben ik voornemens ter zake van genoemde overtreding aan uw onderneming een last onder dwangsom op te leggen.

Zienswijze

Ik stel u in de gelegenheid uw zienswijze binnen twee weken na dagtekening van deze brief bij voorkeur schriftelijk kenbaar te maken.

U kunt uw zienswijze sturen aan: Inspectie Verkeer en Waterstaat, t.a.v. het hoofd Handhaving Gevaarlijke stoffen, mevrouw C.P.M. Broeren, postbus 1511, 3500 BM Utrecht.

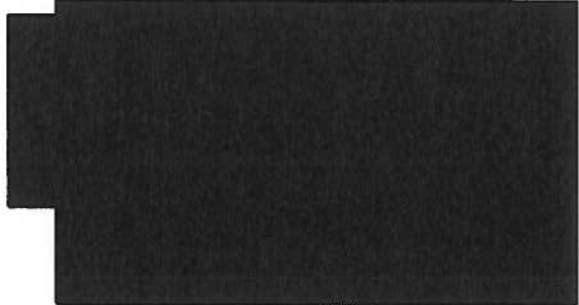
Deze brief bevat geen besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Daarom is het niet mogelijk een bezwaar of beroep in te dienen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

namens deze,

DE INSPECTEUR IVW/RAIL EN WEGVERVOER,



BIJLAGE 72

Inspectie Verkeer en Waterstaat
 Ministerie van Infrastructuur en Milieu
 Postbus 1511
 3500 BM Utrecht
 Tav. Afd. Gevaarlijke Stoffen
 [Redacted]

Inspectie Verkeer en Waterstaat			
Registratienummer: I&M/IVW-2011/1294P			
Ing. komen. 27 OKT 2011		BSO-nummer: I&M/IWJ 900	
Ter behandeling aan K. Brecken		HGS	
Parab.	Parab.	Parab.	Parab.

Datum: 20 oktober 2011

Betr. I&M/IVW-2011/11224-b

Geachte [Redacted],

Naar aanleiding van uw schrijven van 7 oktober j.l. mbt overtreding geconstateerd op 31 juli 2011 willen wij U volgende informatie geven:

Het betreft hier trein nr. 43941 – Maasvlakte naar Keulen met tussen opstelling te Kijfhoek. Dit betreft geen trein van de RurtalBahn Benelux BV zoals wij ook vermeld hebben tijdens het gesprek met IVW bij opmaken proces verbaal. Wij verzoeken U dan ook dit schrijven correct te adresseren naar vervoerder HGK.

Aangezien RTB de operationele afhandeling namens HGK doet kunnen wij U wel toelichting geven op deze Overtreding en wel als volgt:

Overtreding conform 1.4.1.1 + 1.4.2.2.5.:

Trein geladen bij de ECT op de maasvlakte in de nacht van 29 op 30 july. Opdrachtgever in deze de railoperator Alcotrans. RSC Delta treedt in deze op namens Alcotrans als agentuur voor de documentatie en verzorgt in deze de laadlijsten en overige documentatie waaronder het vervoersdocument conform RID 5.4 en laadlijsten voor terminal en vervoerder. Gedurende het beladingsproces zijn er door het RSC Delta een veelvoud aan laadlijsten gestuurd naar ECT Delta (terminal), HGK (vervoerder) en Alcotrans, tevens is er een CIM Vrachtbrief (vervoersdocument met daarop de informatie gevaarlijke stoffen conform Hfst 5.4 opgemaakt). Aansluitend is deze trein gaan rijden op zaterdag 30 july, wagenlijsten incl. gevaarlijke stoffen zijn op 30/7 om 0208 uur

RurtalBahn Benelux B.V.
 Albert Plesmanweg 121-141
 3088 GC Rotterdam

Phone +31(0)10/28333-50
 Fax +31(0)10/28333-51

Email: info@rurtalBahn.nl
 Internet: www.rurtalBahn.nl

ING Bank 66.96.67.633
 IBAN NL71ING80669667633
 BIC INGBNL2A

Directie
 Ewald Schmitz
 Jeen Brouwer

BTW-nummer NL8176.13.900.B01
 KvK nummer 24409278

naar OVGS Systeem van Prorail/Keyrail gestuurd. Trein is vervolgens op zaterdag gereden van Maasvlakte naar Kijfhoek en aldaar opgesteld voor gepland vertrek op Zondag.

Zondag inspectie uitgevoerd door IVW en daar is volgende geconstateerd:

- Gegevens gevaarlijke stoffen waren aanwezig
- CIM Vrachtbrief met informatie gevaarlijke stoffen correspondeerde niet met juiste positie containers op de trein, noch op de wagenlijst. CIM was niet gecorrigeerd op verandering in belading van de trein door RSC.
- Trein incl. gevaarlijke stoffen was aangemeld via OVGS, betrof 4x leeg ongereinigde containers 60/2078-kl. 6.1 met Toluylendiisocyanat, echter positie opgegeven was op wagen nr. 15 (1 container) plus wagen nr. 16 (3 containers) waarbij in de praktijk de containers geladen zijn op wagen nr. 15+16+17+20 (zelfde containers, zelfde inhoud). Hiermee was dus de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen conform RID geregeld, en ontbrak het uitsluitend aan de juiste positie (wagon-cntr combinatie).
- IVW heeft hierop HGK-RTB benaderd en aansluitend is de juiste informatie verstuurd naar OVGS.

Aansluitend zijn volgende acties genomen door HGK-RTB:

- Operator Alcotrans aangesproken (schriftelijk) op aanleveren juiste informatie konform RID 5.4
- Operationele afdeling aangesproken op missen verandering belading van de vele laadlijsten die zijn ontvangen.
- RSC Delta aangesproken op vele wijzigingen laadlijsten, ontbrekende gegevens op de laadlijsten en foutieve CIM (vervoersdocument) en aangegeven dat elke wijziging van Lading ook moet leiden tot wijziging van de CIM Vrachtbrief. Dit is ook tegenstrijdig met de afspraken zoals gemaakt in "Ketenregie" op de havenspoorlijn.
- HGK aangesproken op controles hierop
- Machinist in kwestie aangesproken op het niet juist uitvoeren van de verplichte wagentechnische controle, betrof hier inhuur machinist van FlexRailMasters (door IVW erkend als personeelsleverancier) en machinist in kwestie zit inmiddels naar aanleiding diverse klachten over kwaliteit in een ontslag procedure bij zijn werkgever FRM.

Naar aanleiding van bovenstaande zijn wij van mening dat HGK conform RID wetgeving 1.4.2.2.1 heeft gehandeld, als vervoerder

Rur**ta**lbahn Benelux B.V.
Albert Plesmanweg 121-141
3088 GC Rotterdam

Phone +31 (0)10/28333-50
Fax +31 (0)10/28333-51

Email: info@rurtalbahnhof.nl
Internet: www.rurtalbahnhof.nl

ING Bank 66.96.67.633
IBAN NL71INGB0669667633
BIC INGBNL2A

Directie
Ewald Schmitz
Jeen Brouwer

BTW-nummer NL8176.13.900.801
Kvk nummer 24409278

ben je namelijk verplicht "steekproeven" uit te voeren en moet je je kunnen verlaten op de keten.

Gezien het feit dat de oorsprong van de fouten ligt in de vele last minute veranderingen van de laadlijsten welke opgesteld worden door het RSC in opdracht van Alcotrans en het niet aanpassen van de CIM Vrachtbrief (vervoersdocument), plus het feit dat bij de infrabeheerder wel degelijk bekend was dat er op deze trein gevaarlijke stoffen geladen waren (alleen de exacte positie van de lading was niet correct) zijn wij van mening dat de door U opgelegde sanctie – last onder dwangsom, als sanctie disproportioneel is ten opzichte van het geconstateerde tekortkomingen (overigens hebben wij in deze geen kopie van het protocol mogen ontvangen ?).

Wij zouden U derhalve dan ook vriendelijk willen verzoeken dit schrijven naar de HGK (als zijnde verantwoordelijk vervoerder) niet te sturen als zijnde een "last onder dwangsom" maar als een geconstateerde tekortkoming met het verzoek tot het nemen van verbetermaatregelen in deze.

Bij voorbaat dank,

Hoogachtend,

RurtalBahn Benelux B.V.



RurtalBahn Benelux B.V.
Albert Plesmanweg 121-141
3088 GC Rotterdam

Phone +31 (0)10 / 28333-50
Fax +31 (0)10 / 28333-51

Email: info@rurtalbahn.nl
Internet: www.rurtalbahn.nl

ING Bank 66.96.67.633
IBAN NL71INGB0669667633
BIC INGBNL2A

Directie
Ewald Schmitz
Jeen Brouwer

BTW-nummer NL8176.13.900.801
Kvk nummer 24409278

BIJLAGE 73



Inspectie Verkeer en Waterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

Rurtaibahn Benelux BV
t.a.v. de directie
Albert Plesmanweg 121-141
3088 GC ROTTERDAM

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

██████████
M +31(0)6-██████████
F 070-██████████
██████████@ivw.nl

Datum 15 november 2011
Betreft Beschikking last onder dwangsom (randnummer 1.4.2.2.5)

Ons kenmerk
lenM/IVW-2011/13444
Uw kenmerk
-

Geachte directie,

In artikel 4 respectievelijk 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Wvgs, voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor. In artikel 3 van deze Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in deze VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij deze VSG behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

Overtreding

Op zondag 31 juli 2011, op of omstreeks 07.55 uur werd door een toezichthouder van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna te noemen: IVW) op spoor 156 van rangeeremplacement Kijfhoek, gelegen in de gemeente Zwijndrecht, een trein van uw onderneming gecontroleerd, met nummer 43941. De trein vervoerde wagens van Maasvlakte naar Keulen, met een tussenstop te Kijfhoek. In de trein waren op de wagens zowel containers als tankcontainers geplaatst, alle vervoermiddelen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, Wvgs.

De toezichthouder heeft vastgesteld dat in de trein was opgenomen de wagen met het nummer 3385 4552 197-7. Op deze wagen was een tankcontainer met het nummer EXFU 080472-9 geplaatst. Aan de hand van de vervoerdocumenten en aan de hand van de op de tankcontainer aangebrachte kenmerken, is door de toezichthouder vastgesteld dat de tankcontainer leeg en ongereinigd was van Toluendiisocynaat (UN2078).

Bij de controle is vastgesteld dat door uw onderneming in strijd is gehandeld met



randnummer 1.4.2.2.5 van bijlage 1 van het VSG. Dit randnummer luidt:
"De vervoerder moet waarborgen dat de beheerder van de gebruikte spoorweginfrastructuur te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de informatie die het hem mogelijk maakt te voldoen aan de voorschriften van 1.4.3.6.b."

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
15 november 2011

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/13444

De overtreding is vastgesteld op grond van de bevinding van de toezichthouder dat door u op de wagenlijst van trein 43941 geen UN nummer voor de wagen met het nummer 3385 4552 197-7 was vermeld, terwijl op deze wagen in de daarop geplaatste tankcontainer de hierboven vermelde gevaarlijke stoffen werden vervoerd.

Gebruikelijk is dat u door middel van het aan de beheerder ter beschikking stellen van de wagenlijst voldoet aan de informatieplicht uit randnummer 1.4.2.2.5. Alleen indien u aan de beheerder een wagenlijst verstrekt die in overeenstemming is met de werkelijke inhoud en samenstelling van de betreffende trein, voldoet u aan de verplichting uit het hierboven aangeduide randnummer 1.4.2.2.5. De beheerder van de betreffende hoofdspoorweginfrastructuur is Keyrail B.V. te Zwijndrecht.

Dat betekent dat met betrekking tot dit vervoermiddel op 31 juli 2011 is gehandeld in strijd met het in artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wvgs opgenomen verbod.

Uit oogpunt van zorgvuldigheid heb ik u per brief van 7 oktober 2011 mijn voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom aangekondigd. Daarbij heb ik u in de gelegenheid gesteld om mij uw zienswijze kenbaar te maken. Op 27 oktober 2011 heeft u uw brief met daarin uw zienswijze mij bereikt¹.

In deze brief geeft u aan dat de operationele afhandeling door RurtalBahn gedaan wordt, maar dat HGK de vervoerder van trein 43941 is. Daarmee lijkt u aan te geven dat het voornemen tot het opleggen van de last onder dwangsom niet aan u bekend gemaakt zou moeten worden.

Zoals hierboven is aangegeven worden de wettelijke eisen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel over spoor gegeven in de Wvgs c.a. Uit deze wet leid ik af dat de hierin gegeven bepalingen zich richten op de onderneming die het vervoer feitelijk uitvoert. Dit valt onder andere af te leiden uit artikel 2, eerste lid sub a. van de wet en uit de definities van bijlage 1, randnummer 1.2.1. In dit randnummer is bepaald dat de vervoerder is: "de onderneming die het vervoer met of zonder vervoersovereenkomst uitvoert". Vast staat en ook door u niet betwist is dat RurtalBahn Benelux BV het vervoer van trein 43941 feitelijk uitvoerde. Daarmee is RurtalBahn Benelux BV de onderneming die de overtredingen zoals hierboven vermeld heeft begaan.

Sanctie

In vervolg op deze brief, alsmede de publicatie van het rapport "weten wat er staat" (Onderzoek naar treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen, d.d. 15 juni 2011 als gepubliceerd op de website www.ivw.nl) leg ik u met toepassing van artikel 46 van de Wvgs en artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een last onder dwangsom op. Ik neem dit besluit in het belang van de bevordering van de openbare veiligheid, waaronder mede moet worden verstaan de veiligheid

¹ Brief d.d. 20 oktober 2011 van [REDACTED]



van degenen die direct bij het vervoer betrokken zijn, maar ook de veiligheid van de omgeving en van al degenen en al hetgeen zich daar bevindt.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

De last houdt in dat ik u sommeer te allen tijde te voldoen aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van schriftelijke instructies bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, in casu randnummer 1.4.2.2.5 uit bijlage 1 bij het VSG.

Datum
15 november 2011
Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/13444

Indien u niet aan deze last voldoet, verbeurt u een dwangsom van € 5000,- (vijfduizend euro) per geconstateerde overtreding, met een maximumbedrag van € 25.000,- (vijfentwintigduizend euro). Ik acht gezien de zwaarte van het geschonden belang en gelet op de beoogde werking, de hoogte van deze dwangsom redelijk.

De komende maanden zullen toezichthouders van IVW het toezicht op de naleving van de hierboven vermelde bepalingen intensiveren.

Dwangsommen kunnen pas worden verbeurd, een week na inwerkingtreding van dit besluit (begunstigingstermijn). Indien de dwangsombeschikking twee jaar na haar inwerkingtreding van kracht is zonder dat de dwangsom is verbeurd, komt deze te vervallen.

Rechtsbescherming

Deze brief is een besluit ingevolge de Algemene wet bestuursrecht, waartegen een belanghebbende binnen een termijn van zes weken na dagtekening bezwaar kan maken. Het bezwaarschrift dient minimaal te voldoen aan het bepaalde in artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht en te worden gericht aan de

Minister van Infrastructuur en Milieu
per adres IVW/Rail- en Wegvervoer
Juridische zaken
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Voor alle duidelijkheid zij vermeld dat het maken van bezwaar geen schorsende werking heeft.

Bij onverwijld spoed kunnen belanghebbenden die bezwaar hebben ingediend binnen de hiervoor vermelde termijn, voorlopige voorziening vragen aan de President van de Rechtbank van het rechtsgebied waar uw onderneming gevestigd is.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR IVW/RAIL- EN WEGVERVOER

mr. P. Hoekstra

BIJLAGE 74



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

RurtalBahn Benelux BV
t.a.v. de directie
Albert Plesmanweg 121-141
3088 GC ROTTERDAM

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[Redacted]
M +31(0)6-[Redacted]
F 070-4564190
[Redacted]@ivw.nl

Datum 15 november 2011
Betreft Beschikking last onder dwangsom (randnummer 5.4.3.1)

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/13445
Uw kenmerk

Geachte directie,

In artikel 4 respectievelijk 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Wvgs, voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor. In artikel 3 van deze Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in deze VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij deze VSG behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

Overtreding

Op dinsdag 26 juli 2011, op of omstreeks 13.42 uur werd door een toezichthouder van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna te noemen: IVW) op spoor 305 van rangeeremplacement Waalhaven, gelegen in de gemeente Rotterdam, een trein van uw onderneming gecontroleerd, met nummer 51420. De trein was onderweg van spoorwegemplacement Kijfhoek naar Maasvlakte. In deze trein waren reservoirwagens als bedoeld in randnummer 1.2.1 van bijlage 1 bij het VSG opgenomen. Aan de hand van de bij het vervoer aanwezige vervoerdocumenten en de etiketten, die in overeenstemming met randnummer 5.3.2.2 uit bijlage 1 bij het VSG op de wagens waren aangebracht, is door de toezichthouder vastgesteld dat het vervoer betrof van 39 reservoirwagens, leeg en ongereinigd van Styreen, Monomeer gestabiliseerd (UN2055).

Bij deze controle werd vastgesteld dat door uw onderneming in strijd is gehandeld met randnummer 5.4.3.1 van bijlage 1 van het VSG. Dit randnummer luidt:
"Als hulpmiddel tijdens een noodsituatie, die kan voorkomen tijdens het vervoer moeten schriftelijke instructies in de in 5.4.3.4 gespecificeerde vorm worden



meegevoerd in de cabine van de machinist en zij moeten snel beschikbaar zijn."

De overtreding is vastgesteld op grond van de bevinding van de toezichthouder dat door de machinist die in uw opdracht op de betreffende trein aanwezig was, de in randnummer 5.4.3.1 bedoelde instructie niet kon worden overlegd. Door de betreffende machinist is verder aangegeven dat hij niet wist dat de instructie op de locomotief aanwezig moest zijn.

Op woensdag 3 augustus 2011 is door de toezichthouder van IVW navraag gedaan bij uw veiligheidsadviseur. Ook bij hem was niet bekend dat op de locomotief schriftelijke instructies, zoals is bepaald in het hierboven vermelde randnummer, op de locomotief aanwezig moeten zijn.

Dat betekent dat met betrekking tot deze vervoermiddelen op 26 juli 2011 is gehandeld in strijd met het in artikel 4, respectievelijk artikel 5 van de Wvgs opgenomen verbod.

Uit oogpunt van zorgvuldigheid heb ik u per brief van 7 oktober 2011 mijn voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom aangekondigd. Daarbij heb ik u in de gelegenheid gesteld om mij uw zienswijze kenbaar te maken. Op 27 oktober 2011 heeft u uw brief met daarin uw zienswijze mij bereikt¹.

In deze brief erkent u dat de in randnummer 5.4.3.1 bedoelde informatie niet aanwezig was op de trein. Verder geeft u, kort weergegeven, aan het niet eens te zijn met het opleggen van de sanctie op grond hiervan, omdat naar uw mening u niet kon weten dat randnummer 5.4.3.1 op 1 januari 2011 in werking is getreden. Ik deel uw mening niet. De betreffende wijziging van bijlage 1 van het RID is bekend gemaakt in de Staatscourant nr. 20336 d.d. 22 december 2010. Daarin is ook bekend gemaakt dat de regeling in werking treedt op 1 januari 2011. U kunt er zich niet op beroepen dat u de inwerkingtreding van de betreffende regeling niet hoefde te kennen. Voor zover u vanwege de informatie die vanuit mijn inspectie op het internet is gepubliceerd in verwarring bent gebracht, betreur ik dat. Dat laat echter onverlet dat het uw verplichting is, zeker als vervoerder van gevaarlijke stoffen over het spoor, dat u zich op de hoogte stelt van wijzigingen in de voor u geldende regelgeving. Voor de volledigheid vermeld ik nog dat in de toelichting in de voornoemde Staatscourant de betreffende wijziging van artikel 5.4.3.1 expliciet wordt benoemd.

Sanctie

In vervolg op deze brief, alsmede de publicatie van het rapport "weten wat er staat" (Onderzoek naar treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen, d.d. 15 juni 2011 als gepubliceerd op de website www.ivw.nl) leg ik u met toepassing van artikel 46 van de Wvgs en artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een last onder dwangsom op. Ik neem dit besluit in het belang van de bevordering van de openbare veiligheid, waaronder mede moet worden verstaan de veiligheid van degenen die direct bij het vervoer betrokken zijn, maar ook de veiligheid van de omgeving en van al degenen en al hetgeen zich daar bevindt.

De last houdt in dat ik u sommeer te allen tijde te voldoen aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van schriftelijke instructies bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, in casu randnummer 5.4.3.1 uit bijlage 1 bij het VSG.

¹ Brief d.d. 20 oktober 2011 van [REDACTED] aan [REDACTED]

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
15 november 2011

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/13445



Indien u niet aan deze last voldoet, verbeurt u een dwangsom van € 5000,- (vijfduizend euro) per geconstateerde overtreding, met een maximumbedrag van € 25.000,- (vijfentwintigduizend euro). Ik acht gezien de zwaarte van het geschonden belang en gelet op de beoogde werking, de hoogte van deze dwangsom redelijk.

IVW
Rail- en Wegvervoer
Handhaving Midden

Datum
15 november 2011

Ons kenmerk
IenM/IVW-2011/13445

De komende maanden zullen toezichthouders van IVW het toezicht op de naleving van de hierboven vermelde bepalingen intensiveren.

Dwangsommen kunnen pas worden verbeurd, een week na inwerkingtreding van dit besluit (begunstigingstermijn). Indien de dwangsombeschikking twee jaar na haar inwerkingtreding van kracht is zonder dat de dwangsom is verbeurd, komt deze te vervallen.

Rechtsbescherming

Deze brief is een besluit ingevolge de Algemene wet bestuursrecht, waartegen een belanghebbende binnen een termijn van zes weken na dagtekening bezwaar kan maken. Het bezwaarschrift dient minimaal te voldoen aan het bepaalde in artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht en te worden gericht aan de

Minister van Infrastructuur en Milieu
per adres IVW/Rail- en Wegvervoer
Juridische zaken
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Voor alle duidelijkheid zij vermeld dat het maken van bezwaar geen schorsende werking heeft.

Bij onverwijld spoed kunnen belanghebbenden die bezwaar hebben ingediend binnen de hiervoor vermelde termijn, voorlopige voorziening vragen aan de President van de Rechtbank van het rechtsgebied waar uw onderneming gevestigd is.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR IVW/RAIL- EN WEGVERVOER

mr. P. Hoekstra
Hoofdinspecteur

BIJLAGE 75

Inspectie Verkeer en Waterstaat
Rail/ en Wegvervoer
Handhaving Midden
T.a.v. [REDACTED]
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Datum: 12-12-2011
Ons kenmerk:
Uw Kenmerk: lenM/IVW-2011/13444

Geachte [REDACTED]

Refererend aan uw kenmerk, hebben wij met verbazing kennis genomen van uw antwoord.
RurtalBahn Benelux BV is het volledig eens met de door de Inspectie geconstateerde overtreding, echter de afhandeling is naar onze mening onjuist en onlogisch. Een en ander staven we op onderstaande voorbeelden:

- Indien een spoorwegonderneming werkzaamheden uitvoert onder attest van - , onder treinnummer van - en dus onder verantwoording van een andere spoorwegonderneming, wordt bij het ontstaan van een bijzonder voorval het voorval toegekend aan de spoorwegonderneming onder wiens attest en verantwoording is gereden en niet aan de spoorwegonderneming die het voorval daadwerkelijk heeft veroorzaakt. Dat vervolgens de verantwoordelijke partij evt schade doorbelast aan de partij, die gebruik heeft gemaakt van het attest van de eindverantwoordelijke, is een andere zaak.
- Wanneer een spoorwegonderneming bij een bijzonder voorval is betrokken en de betrokken machinist is ingehuurd bij een (door IVW erkende) personeelsteller, wordt niet de personeelsteller maar de spoorwegonderneming als de eindverantwoordelijke partij gezien en ook evt ter verantwoording geroepen.

Waarom zou het in dit geval nu we het hebben over een overtreding mbt gevaarlijke stoffen en het VGS anders zijn? HGK is de vervoerder onder wiens attest en dus onder wiens verantwoording de werkzaamheden zijn uitgevoerd.

RurtalBahn Benelux B.V.
Albert Plesmanweg 121-141
3088 GC Rotterdam

Phone +31 (0)10/28333-50
Fax +31 (0)10/28333-51

Email: info@rurtalbahn.nl
Internet www.rurtalbahn.nl

ING Bank 66.96.67.633
IBAN NL71ING8069667633
BIC INGBNL2A

Directie
Ewald Schmitz
Jeen Brouwer

BTW-nummer NL8176.13.900.801
Kvk nummer 24409278

HGK heeft een B-attest voor Nederland en is daarmee een erkende spoorwegonderneming in Nederland. HGK huurt RurtalBahn Benelux BV in om de operationele afhandeling in Nederland te verzorgen: het aanvragen van paden en het bijsturen van de treinen. Indien de leverancier RurtalBahn Benelux BV daar een fout in maakt, blijft de verantwoordelijk spoorwegonderneming gewoon verantwoordelijk en aansprakelijk.

HGK huurt het personeel van MEV in om de treinen in Nederland daadwerkelijk te rijden. Zo ook in dit specifieke geval. Daadwerkelijk heeft RurtalBahn in dit geval dan ook niet meer gedaan namens HGK dan het aanvragen van een pad en het opstellen van de wagenlijst en beremingsstaat. Deze laatste was inderdaad onjuist opgesteld, maar wel onder verantwoording van en namens HGK.

RurtalBahn Benelux BV blijft daarom van mening dat niet RurtalBahn Benelux BV maar HGK de beschikking onder dwangsom dient te krijgen. Hoe HGK vervolgens met RurtalBahn Benelux BV om dient te gaan, is een vervolgtrajec van HGK als eindverantwoordelijke partij.

Het door u aangehaalde art 2, eerste lid sub a van de wet en de definitie van "vervoerder" onder randnummer 1.2.1. laten naar onze mening onverlet dat HGK in deze de vervoerder was en niet RurtalBahn Benelux BV.

Wij verzoeken U dus uw mening te herzien en de correspondentie en gevolgen van de door IVW geconstateerde feiten bij de juiste vervoerder neer te leggen zijnde HGK.

Bij voorbaat dank,

Met vriendelijke groeten



RurtalBahn Benelux B.V.
Albert Plesmanweg 121-141
3088 GC Rotterdam

Phone +31 (0)10 / 28333-50
Fax +31 (0)10 / 28333-51

Email: info@rurtalbahn.nl
Internet: www.rurtalbahn.nl

ING Bank 66.96.67.633
IBAN NL71ING80669667633
BIC INGBNL2A

Directie
Ewald Schmitz
Jeen Brouwer

BTW-nummer NL8176.13.900.801
Kvk nummer 24409278

BIJLAGE 76



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

RurtalBahn Benelux B.V.
T.a.v. [redacted]
Albert Plesmanweg 121-141
3088 GC ROTTERDAM

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

[redacted]
T 070-[redacted]
M +31(0)6 [redacted]
F 070-4564190
[redacted]@ilenT.nl

Datum 18 april 2012
Betreft Beslissing op bezwaar

Ons kenmerk
B-3-11-2351.001

Uw kenmerk
-

Geachte [redacted]

Op 12 december 2011 heeft u namens RurtalBahn Benelux B.V. (hierna: RurtalBahn) bezwaar gemaakt tegen de beschikking van 15 november 2011 betreffende het opleggen van een last onder dwangsom (kenmerk: IenM/IVW-2011/13444).

Bij brief van 4 januari 2012 is de ontvangst van uw bezwaarschrift bevestigd en bent u gewezen op uw recht om gehoord te worden als bedoeld in artikel 7:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Middels het door u op 17 januari 2012 ingevulde hoorzittingsformulier heeft u mij bericht van dit recht af te zien.

Inhoud bezwaarschrift

Ter voorkoming van onnodige herhaling wordt hierbij voor de inhoud van het bezwaarschrift verwezen naar uw brief van 12 december 2011. De inhoud daarvan wordt hier als herhaald en ingelast beschouwd.

Van toepassing zijnde wet- en regelgeving

In artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Wvgs voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor.

In artikel 3 van de Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in de VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij de VSG behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.



Randnummer 1.4.2.2.5 van bijlage 1 van het VSG luidt:

De vervoerder moet waarborgen dat de beheerder van de gebruikte spoorweginfrastructuur te allen tijd gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de informatie die het hem mogelijk maakt te voldoen aan de voorschriften van 1.4.3.6.b

Artikel 46 van de Wvgs luidt:

Onze Minister is bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

Artikel 5:32, lid 1, Awb luidt:

Een bestuursorgaan dat bevoegd is een last onder bestuursdwang op te leggen, kan in plaats daarvan aan de overtreder een last onder dwangsom opleggen.

Ontvankelijkheid

Alvorens inhoudelijk in te gaan op uw bezwaarschrift dient vastgesteld te worden of het bezwaarschrift ontvankelijk is.

Op grond van artikel 8:1 in samenhang met artikel 7:1 en artikel 6:4 van de Awb dient het indienen van een bezwaarschrift tegen een besluit van een bestuursorgaan te geschieden door een belanghebbende. Artikel 1:2, eerste lid, van de Awb luidt: '*Onder belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.*' Als geadresseerde van de beschikking van 8 september 2011 is Rurtalbahn aan te merken als primair belanghebbende en zijn de belangen van Rurtalbahn rechtstreeks bij het besluit betrokken. Daarnaast voldoet het bezwaarschrift aan de in artikel 6:5 van de Awb gestelde vereisten met betrekking tot de inhoud.

Aldus stel ik vast dat uw bezwaarschrift ontvankelijk is.

Feiten en omstandigheden

Op 31 juli 2011 zijn door de Inspectie Leefomgeving en Transport (voorheen: Inspectie Verkeer en Waterstaat, hierna: de Inspectie) in het kader van de thema-actie "Weten wat er staat" inspecties uitgevoerd op het rangeeremplacement Kijfhoek te Zwijndrecht.

De tijdens deze inspecties door de Inspectie gedane constatering hebben de Inspectie aanleiding gegeven Rurtalbahn middels een beschikking van 15 november 2011 een last onder dwangsom op te leggen.

Naar aanleiding van deze beschikking heeft Rurtalbahn mij op een brief van 12 december 2011 doen toekomen. Deze brief van 12 december 2011 is door mij aangemerkt als bezwaarschrift gericht tegen de beschikking van 15 november 2011.

Overwegingen met betrekking tot uw bezwaarschrift

In uw bezwaarschrift geeft u aan dat u het volledig eens bent met de door de Inspectie geconstateerde overtreding, maar dat de dwangsombeschikking aan HGK en niet aan Rurtalbahn gericht dient te worden.

Gelet op het feit dat u in uw bezwaarschrift heeft aangegeven dat u het volledig eens bent met de geconstateerde overtreding zal daar door mij verder niet meer

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

Datum
18 april 2012

Ons kenmerk
B-3-11-2351.001



op worden ingegaan en zal ik mij beperken tot uw stelling dat de beschikking van 15 november 2011 ten onrechte aan RurtalBahn geadresseerd is.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Wegvervoer IV

In uw bezwaarschrift onderbouwt u uw stelling met een tweetal voorbeelden. Deze voorbeelden tonen naar uw mening aan dat in deze kwestie aan HGK een last onder dwangsom had moeten worden opgelegd, omdat HGK de vervoerder is onder wiens attest en dus onder wiens verantwoording de werkzaamheden zijn uitgevoerd.

Datum
18 april 2012
Oms kenmerk
B-3-11-2351.001

Ik kan uw stelling echter niet onderschrijven. Door u wordt namelijk uit het oog verloren dat de door u geschetste voorbeelden betrekking hebben op overtredingen van de Spoorwegwet en uit de Spoorwegwet voortkomende regelgeving. Indien er sprake zou zijn geweest van dergelijke overtredingen, zou uw stelling grotendeels juist zijn geweest, maar er is in casu sprake van overtreding van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen c.s. en daarin is, zoals ook reeds in de beslissing van 15 november 2011 is aangegeven, in randnummer 1.2.1. van bijlage 1 de vervoerder omschreven als "de onderneming die het vervoer met of zonder vervoersovereenkomst uitvoert."

Kortom, op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is de vervoerder de onderneming die het vervoer feitelijk uitvoert. Aangezien vaststaat - en door u ook niet betwist wordt - dat RurtalBahn het vervoer van trein 43941 feitelijk heeft uitgevoerd, is RurtalBahn aan te merken als de onderneming die de overtreding heeft begaan. Ik kan dan ook niet anders dan op grond van het bovenstaande concluderen dat het juist is dat RurtalBahn de geadresseerde is van de beschikking van 15 november 2011 betreffende de opgelegde last onder dwangsom

BESLUIT

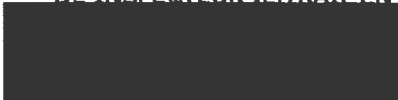
Gelet op het bovenstaande verklaar ik uw bezwaarschrift gericht tegen de beschikking van 15 november 2011 ongegrond.

beroep

Indien u het met deze beslissing niet eens bent, kunt u daartegen binnen zes weken nadat de beslissing u is toegezonden beroep instellen bij de rechtbank te Rotterdam, sector Bestuursrecht. Voor het instellen van beroep is griffiegeld verschuldigd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL EN WEGVERVOER



mr. M.B. Gschwind



BIJLAGE 77



> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

TrainGroup B.V.
De directie
Gieterijstraat 90
2984 AB Ridderkerk

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Contactpersoon

M +31(0)6 [redacted]
F 070-4564190
[redacted]@ILenT.nl

Ons kenmerk
ILT-2014/6267

Datum 13 februari 2014
Betreft Voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom

Geachte directie,

Op zondag 2 februari 2014 hebben twee toezichthouders van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna te noemen ILT) geconstateerd dat door uw onderneming de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is overtreden. Met deze brief wil ik u meedelen dat ik voornemens ben u een last onder dwangsom op te leggen. Deze sanctie moet er voor zorgen dat u zo snel mogelijk een einde maakt aan deze overtreding. Voordat ik de last onder dwangsom opleg, stel ik u in de gelegenheid uw zienswijze kenbaar te maken.

Achtereenvolgens ga ik in deze brief in op het wettelijke kader, de door de toezichthouder geconstateerde overtreding en de voorgenomen sanctie.

Wettelijk kader

In artikel 4 respectievelijk 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: Wvgs) is onder meer bepaald dat het verboden is handelingen te verrichten als bedoeld in artikel 2, eerste lid van de Wvgs, voor wat betreft gevaarlijke stoffen met een vervoermiddel per spoor. In artikel 3 van deze Wvgs is bepaald dat bepaalde categorieën stoffen, die bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (hierna te noemen: VSG) zijn aangewezen, uitgezonderd zijn van dit verbod mits de in deze VSG gestelde regels in acht zijn genomen.

Bij het VSG behoren de volgende bijlagen:

- a) Bijlage 1: voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen op Nederlands grondgebied over de spoorweg, zijnde de Nederlandse vertaling van het RID;
- b) Bijlage 2: voorschriften in afwijking van of in aanvulling op bijlage 1;
- c) Bijlage 3: erkende instanties als bedoeld in artikel 1 van de VSG.

Overtreding

Op zondag 2 februari 2014 omstreeks 10.45 uur werd door twee inspecteurs van de ILT geconstateerd dat trein 50038 door vervoerder TrainGroup B.V. bestaande uit 23 zogenaamde "open wagens" beladen met containers en tankcontainers op

zaterdag 1 februari 2014 was vervoerd van de Waalhaven te Rotterdam naar de Kijfhoek te Zwijndrecht, terwijl voor trein 50038 bij Backoffice ProRail B.V. een wagenlijst van treinnummer 50038 was ingediend voor het traject Pernis naar het Rail Service Center Waalhaven.

De gegevens met betrekking het UN-nummer en treinsamenstelling kwamen niet overeen met de daadwerkelijke treinsamenstelling gereden op het traject Waalhaven te Rotterdam naar Kijfhoek te Zwijndrecht.

Uw onderneming was ten aanzien van deze open wagens op zaterdag 1 februari 2014 de vervoerder, zoals bedoeld in sectienummer 1.2.1 van bijlage 1 bij het VSG.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Datum
13 februari 2014

Ons kenmerk
ILT-2014/6267

Op zondag 2 februari 2014 werd er in strijd gehandeld met artikel 5 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs), juncto artikel 2, eerste lid van het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen, juncto bijlage 1 van het VSG, sectienummer 1.4.2.2.5. Dit sectienummer luidt: *De vervoerder moet waarborgen dat de beheerder van de gebruikte spoorweginfrastructuur te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang kan krijgen tot de informatie die het hem mogelijk maakt te voldoen aan de voorschriften van 1.4.3.6.b).* In sectienummer 1.4.3.6.b) wordt, kort weergegeven en bepaald dat de beheerder ervoor zorg draagt dat hij te allen tijde gedurende het vervoer snel en onbeperkt toegang heeft tot informatie over de samenstelling van de trein, de UN nummers van de gevaarlijke goederen die met de trein worden vervoerd alsmede de positie van elke wagen in de trein.

De overtreding is vastgesteld op grond van de wagenlijst trein 50038 traject Pernis naar het Rail Service Center Waalhaven, die namens u aan ProRail B.V. was verstrekt en door de Backoffice van ProRail B.V. desgevraagd aan hen was opgestuurd.

De beheerconcessie zoals is bedoeld in artikel 16 van de Spoorwegwet is verleend aan ProRail B.V. ProRail B.V. en KeyRail B.V. hebben, in samenwerking met de concessieverlener, een overeenkomst gesloten waarin onder andere is geregeld dat KeyRail B.V. te Zwijndrecht, tussen 2008 en 2013 optreedt als beheerder voor onder andere het rangeeremplacement Waalhaven. Ondanks deze overeenkomst is door de toezichthouders bij de zogenaamde Backoffice van ProRail B.V. navraag gedaan over de aldaar aanwezige beschikbare informatie over de samenstelling van de trein, omdat ProRail B.V. de verkeersleidingtaak feitelijk uitvoert.

Gebruikelijk is dat u, door middel van het aan de beheerder ter beschikking stellen van de wagenlijst voldoet aan de informatieplicht uit sectienummer 1.4.2.2.5. Alleen indien u aan de beheerder een wagenlijst verstrekt die in overeenstemming is met de werkelijke inhoud en samenstelling van de trein voldoet u aan die verplichting. Nu is geconstateerd dat de informatie op de wagenlijst van trein 50038, voor wat betreft het hierboven vermelde onderdelen onjuist is aangeduid, is sprake van de hierboven aangeduide overtreding. Niet gebleken is voorts dat de beheerder op enig andere wijze van u de beschikking heeft gekregen over de informatie betreffende de juiste samenstelling en inhoud van de trein.

Het gaat bij de hiervoor omschreven overtredingen om handelingen met gevaarlijke stoffen, waarvan het voor alle betrokkenen bekend moet zijn met welke stoffen hij te maken heeft en waarvan duidelijk en bekend moet zijn waar zich die bevinden.

Het RID, dat een bijlage is bij de Wvgs, gaat uit van een ketenbenadering, waarbij

al de betrokkenen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen verplichtingen hebben. Vervoerders worden in de keten aangemerkt als betrokkene.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Op grond van artikel 46 van de Wvgs ben ik bevoegd tot het opleggen van een last onder bestuursdwang bij overtreding van een bij of krachtens die wet gestelde verplichting. Op grond van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht ben ik tevens bevoegd om in plaats daarvan een last onder dwangsom op te leggen. Het opleggen van een last onder dwangsom lijkt mij, ter zake van de in deze brief omschreven overtredingen de meest voor de hand liggende sanctie om toe te passen.

Datum
13 februari 2014
Ons kenmerk
ILT-2014/6267

Gelet op het voorgaande ben ik voornemens om u ter zake van de hiervoor vermelde overtredingen een last onder dwangsom op te leggen. De last zal inhouden dat ik u sommeer te allen tijde te voldoen aan de voor uw onderneming geldende bepalingen op het gebied van informatieverstrekking bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, in casu sectienummer 1.4.2.2.5 uit bijlage 1 bij het VSG.

Indien u niet aan deze last voldoet, verbeurt u een dwangsom van € 5000,- (vijfduizend euro) per geconstateerde overtreding, met een maximumbedrag van € 25.000,- (vijfentwintigduizend euro). Ik acht gezien de zwaarte van het geschonden belang en gelet op de beoogde werking, de hoogte van deze dwangsom redelijk.

Zienswijze

Uit oogpunt van zorgvuldigheid stel ik u in de gelegenheid, binnen drie weken na dagtekening van deze brief, uw zienswijze over dit voornemen aan mij kenbaar te maken, bij voorkeur schriftelijk. U kunt uw brief met daarin uw zienswijze sturen aan: Inspectie Leefomgeving en Transport, t.a.v. het Hoofd van de afdeling Handhaving gevaarlijke stoffen, mevrouw C.P.M. Broeren, Postbus 1511, 3500 BM Utrecht.

Voor de volledigheid deel ik u mede dat deze brief geen besluit bevat zoals is bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht. Daarom is het niet mogelijk om naar aanleiding van deze brief een bezwaarschrift in te dienen of in beroep te gaan bij de bestuursrechter.

Hoogachtend,
DE STAATSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
Namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL- EN WEGVERVOER



BIJLAGE 78

ILT/Rail en Wegvervoer

Binnenkomst 4-3-2014

ILT-2014/15503

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 1511
3500 BM UTRECHT



Ridderkerk, 26 februari 2014

Betreft: ILT-2104/6267-zienswijze

Geachte [REDACTED]

Hierbij wil ik graag namens TrainGroup kort reageren op bovenstaande incident.

Het is voorgeschreven om een juiste wagenlijst in te dienen in OVGS en wij als TrainGroup voldoen aan die eis door middel van een geautomatiseerd systeem (RailCube) welke de wagenlijsten aanmaakt en communiceert met OVGS.

Bij deze gebeurtenis is echter op een voor ons ongebruikelijke wijze een dienstregelpunt RSCW gebruikt om te vertrekken ipv Waalhaven richting Kijfhoek. Wel staat bij ons in het systeem na het dienstregelpunt RSCW het dienstregelpunt Waalhaven genoemd, alleen accepteerde OVGS dit niet omdat OVGS dit vertrek dienstregelpunt op deze route niet kent. Het zogenaamde vangnet voor dergelijke situaties is een afkeuring van de dienstregeling door de infrabeheerder, wat ook gebeurt is.

Daarna hebben wij nogmaals een wagenlijst ingediend alleen was deze wagenlijst van RSCW naar Pernis. Aangezien dit wel een juist traject is, maar niet overeenkomt met de aangevraagde dienstregeling aanvraag is voor ons vervolgens de vraag waarom wij een dienstregeling hebben gekregen voor de route RSC, Waalhaven – Kijfhoek. Onze trein heeft vervolgens ook mogen vertrekken van KeyRail.

Wij begrijpen dat wij het beter in de gaten hadden moeten hebben, maar zijn wel van mening dat het vangnet niet gefunctioneerd heeft. Daarnaast zijn wij van mening dat in het licht van de constateringen van uw inspecteurs dat wij zeer bewust met Gevaarlijke Stoffen bezig zijn, het opgelegde voornemen tot het opleggen van een dwangsom een onevenredig hoge sanctie is. Wij hebben immers in eerste instantie wel een goede wagenlijst gemaakt en ingediend, alleen klopte het vertrekkende dienstregelpunt niet terwijl de rest van de route wel goed was. Vervolgens heeft het vangnet later zelfs op basis van een werkelijk verkeerde wagenlijst ons wel laten vertrekken.

Hierbij dien ik dan ook formeel het verzoek in om het voornemen in te trekken.

