

---

## 73

### **Besluit van 17 februari 2017, houdende wijziging van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen en het Besluit aanwijzing lokale spoorwegen, in verband met de ombouw van de Hoekse Lijn**

---

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 13 februari 2017, nr. IenM/BSK-2017/37890, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 2, eerste lid, en 124 van de Spoorwegwet en artikel 2, eerste lid, van de Wet lokaal spoor;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

In artikel 1 van het Besluit aanwijzing lokale spoorwegen wordt na «Leidschendam-Voorburg» ingevoegd: , Maassluis.

#### **ARTIKEL II**

Bijlage 1 van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door een puntkomma, wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

c. *RDM-coördinaat*: coördinaat uit het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, bedoeld in artikel 52 van de Kadasterwet.

2. Onderdeel b van het tiende onderdeel komt te luiden:

b. Schiedam – Schiedam Parkweg tot RDM-coördinaat X:87208.565, Y:437870.059;.

#### **ARTIKEL III**

In onderdeel b van het tiende onderdeel van bijlage 1 van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen wordt «RDM-coördinaat X:87208.565,

Y:437870.059» vervangen door: RDM-coördinaat X:86689.753,  
Y:438031.202.

#### **ARTIKEL IV**

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen verschillend kan worden vastgesteld.

Onze Minister van Infrastructuur en Milieu is belast met de uitvoering van dit besluit dat met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Wassenaar, 17 februari 2017

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema

Uitgegeven de *zevenentwintigste* februari 2017

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
S.A. Blok

### *Bezwaar*

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan een belanghebbende tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister van Infrastructuur en Milieu, ter attentie van Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, sector Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

## **NOTA VAN TOELICHTING**

In 2017 is de metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voornemens om de hoofdspoorweg Schiedam – Hoek van Holland Strand (Hoekse Lijn) om te bouwen tot een metrolijn die wordt aangesloten op het regionale metronet. De voorbereidingen voor deze ombouw zijn al enkele jaren gaande. Recent is de bestek- en realisatiefase gestart.

Voorwaarde voor de afronding en ingebruikname van de omgebouwde spoorweg is dat de nieuwe metrolijn is aangewezen als lokale spoorweg. Dit geschiedt door artikel I van het onderhavige besluit. Door invoeging van «Maassluis» wordt de Wet lokaal spoor van toepassing op de Hoekse Lijn. Dit heeft onder meer tot gevolg dat het dagelijks bestuur van MRDH zorg gaat dragen voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur. Verder staan in de Wet lokaal spoor eisen aan het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen. Overigens blijft het toezicht op de naleving van de regels die bij of krachtens de Wet lokaal spoor gesteld worden aan de Hoekse Lijn wel op centraal niveau berusten (artikel 1, Besluit aanwijzing toezichthouder Wet lokaal spoor).

In artikel 2, tweede lid, van de Wet lokaal spoor staan twee eisen die gesteld worden aan een aanwijzing van een spoorweg tot lokale spoorweg. In de eerste plaats dient de spoorweg bestemd te zijn voor openbaar personenvervoer met stads-, voorstads- of regionale spoorvervoerdiensten of voor goederenvervoer. De tweede eis is dat de betreffende spoorweg geen hoofdspoorweg is als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Spoorwegwet.

Aan de eerste eis is voldaan, de Hoekse Lijn is in gebruik voor openbaar personenvervoer met stads-, voorstads- of regionale spoorvervoerdiensten en voor goederenvervoer, en blijft dat ook. Het aantal reizigers op de Hoekse Lijn zal door de koppeling aan het regionale metronet naar verwachting toenemen.

Aan de tweede eis van artikel 2, tweede lid, onder b, van de Wet lokaal spoor, wordt voldaan door in de artikelen II en III van het onderhavige besluit de spoorlijn Schiedam – Hoek van Holland Strand in bijlage I van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen in te korten tot de zijtak Schiedam centrum – Schiedam Parkweg tot, in eerste instantie, RDM-coördinaat X:87208.565, Y:437870.059 en vanaf ongeveer 1 september 2018 tot RDM-coördinaat X:86689.753, Y:438031.202. Door het aangeven van deze coördinaten is een keuze gemaakt voor een meer precieze begrenzing dan gebruikelijk, die hieronder wordt toegelicht. Hierna wordt de keuze toegelicht voor de verschuiving van de grens in 2018.

### **De keuze voor een meer precieze begrenzing**

De Hoekse Lijn staat in directe verbinding met de hoofdspoorweginfrastructuur, bedoeld in artikel 1 van de Spoorwegwet, opdat goederenvervoer op de Hoekse Lijn, zoals op de aftakking naar de Vulcaanhaven in de gemeente Vlaardingen, mogelijk blijft. Deze unieke, directe verbinding tussen lokaal- en hoofdspoor vergt echter een zeer precieze begrenzing van de lokale en hoofdspoorweginfrastructuur. De aanwijzing tot lokaal- of hoofdspoor is namelijk bepalend voor de toepasselijke regelgeving, waaronder de toedeling van de verantwoordelijkheid voor de veiligheid op het spoor. Over de toedeling van verantwoordelijkheden en de geldende regels op het spoor mag geen enkele onduidelijkheid bestaan. Vandaar dat in de artikelen II en III van dit besluit, in afwijking van de

normale wijze van aanwijzen van hoofdspoorwegen, de RDM-coördinaat van de begrenzing is aangegeven.

### **De keuze voor een verschuiving in de begrenzing in 2018**

Om technische redenen en in overleg met de betrokken (beoogde) beheerders ProRail BV en RET BV, heeft de plaatsaanduiding in artikel II een tijdelijk karakter. Van naar verwachting 1 april 2017 tot, naar verwachting, 1 september 2018 zal de begrenzing op de in artikel II aangegeven plaats liggen. Daarna, dus vanaf naar verwachting 1 september 2018, zal de grens enkele honderden meters verschuiven naar de in artikel III aangegeven plaats. Tegen die tijd zal dus een koninklijk besluit worden genomen om artikel III in werking te laten treden.

Er is overwogen om deze verschuiving in 2018 in een ander koninklijk besluit te regelen. Hier is niet voor gekozen omdat de onderhavige oplossing een ieder de mogelijkheid biedt om in één keer kennis te nemen van het toepasselijk wettelijk kader voor de korte en lange termijn. Dit is vooral van belang voor de twee eerdergenoemde beheerders, die op basis van deze twee plaatsaanduidingen met vertrouwen kunnen investeren in een veilige verbinding tussen de lokale spoorweg en de hoofdspoorweg bij Schiedam.

### **De internetconsultatie**

Een ontwerp van dit koninklijk besluit heeft van 1 september tot 30 september 2016 op [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl) gestaan. Tijdens deze consultatieperiode hebben vier partijen gereageerd, hiervan zijn drie reacties openbaar. De openbare reacties zijn afkomstig van ProRail, metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en Railtraxx.

#### *De reacties van Railtraxx en de indiener van de niet-openbare reactie*

Railtraxx en de indiener van de niet-openbare reactie vragen om meer duidelijkheid over de capaciteit die het goederenvervoer van de beheerder krijgt bij een aanwijzing als lokale spoorweg, de mogelijkheden voor chemievervoer en de aansluiting van Vopak.

De spoorweg Schiedam Centrum – Hoek van Holland Strand wordt overgedragen aan MRDH onder de voorwaarde dat goederenvervoer naar de ten tijde van de overdracht in bedrijf zijnde spooraansluitingen mogelijk blijft. Door de aanwijzing van deze spoorweg blijft goederenvervoer mogelijk. Bij het opstellen van de regels voor de lokale spoorwegen is nadrukkelijk rekening gehouden met deze mogelijkheid om lokaal spoor zowel te berijden met metro's of trams als met goederentreinen (zie onder meer de memorie van toelichting bij de Wet lokaal spoor, Kamerstukken II 2011/12, 33 324, nr. 3, blz. 5). Daarom staat de onderhavige aanwijzing van de Hoekse lijn tot lokale spoorweg niet in de weg aan het berijden van dit traject met goederentreinen.

Daarnaast wordt op dit moment, mede met het oog op de vestiging van Vopak in de Vulcaanhaven in Vlaardingen, ter hoogte van Schiedam gewerkt aan een verbinding tussen de hoofdspoorweg Rotterdam – Den Haag en de Hoekse Lijn.

Na de aanwijzing van de Hoekse lijn tot lokale spoorweg draagt het dagelijks bestuur van MRDH zorg voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur (artikel 4, tweede lid, van de Wet lokaal spoor). Dit betekent dat, indien in de toekomst ander goederenvervoer

gewenst wordt, het dagelijks bestuur van MRDH de spilfunctie heeft in de beslissingen hierover.

#### *De reacties van ProRail en MRDH*

De reacties van ProRail en MRDH zijn gelijklopend en worden daarom samen behandeld. De reacties gaan over huidige vergunningen en het gebruik van de geocode als aanduiding voor de begrenzing tussen hoofd- en lokaalspoor.

#### Geocode en RDM-coördinaat

In de consultatieversie van dit besluit werd gewerkt met het begrip «geocode» om de afbakening tussen hoofd- en lokaalspoor vorm te geven. In hun reacties vragen ProRail en MRDH om dit begrip te definiëren en doen hiertoe een voorstel. Deze opmerking was aanleiding om het gebruik van de geocode te heroverwegen. Gekozen is om in plaats van de geocode te werken met het RDM-coördinaat. Dit coördinaat wordt gebruikt in het kadaster en is gangbaarder dan de geocode. Daarnaast waren de reacties van ProRail en MRDH aanleiding om deze RDM-coördinaat te definiëren in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

#### Vergunningen

ProRail en MRDH wijzen erop dat het overgangsrecht in artikel 63 van de Wet lokaal spoor alleen geldt voor vergunningen, toestemmingen of ontheffingen die van kracht en onherroepelijk waren voor 1 december 2015 (het tijdstip van inwerkingtreding van artikel 12 van de Wet lokaal spoor).

Deze analyse van ProRail en MRDH over de werking van artikel 63 van de Wet lokaal spoor, is juist. Dit betekent dat er vigerende vergunningen zijn die na inwerkingtreding van de artikelen I en II van dit besluit opnieuw aangevraagd moeten worden bij het dagelijks bestuur van MRDH omdat de vergunninghouders geen aanspraak kunnen maken op het overgangsrecht in artikel 63 van de Wet lokaal spoor. Het betreft hier vergunningen die zijn aangevraagd na 1 december 2015.

Volgens ProRail en MRDH betreft het enkele tientallen vergunninghouders. Het aanvragen van een nieuwe vergunning zorgt voor administratieve lasten voor deze vergunninghouders en het dagelijks bestuur van MRDH. Om deze administratieve lasten te beperken, stellen MRDH en ProRail voor om de werking van artikel 63 van de Wet lokaal spoor uit te breiden zodat de eerder genoemde vergunning toch onder het overgangsrecht vallen. Deze uitbreiding van de werking van artikel 63 van de Wet lokaal spoor vereist een wijziging van de Wet lokaal spoor.

Hoewel het streven om de administratieve lasten te beperken past in het kabinetsbeleid hieromtrent zijn er twee redenen waarom het voorstel van MRDH en ProRail niet wordt overgenomen. In de eerste plaats is een dergelijke wijziging van de Wet lokaal spoor te laat gereed om het gesignaleerde probleem op te lossen. Een inwerkingtreding van een dergelijke wetswijziging voor april 2017 is binnen deze termijn onhaalbaar. In de tweede plaats zou een dergelijke regeling ertoe leiden dat de minister een belangrijk bevoegdheid van de decentrale overheid inperkt. Dit verkleint de verantwoordelijkheid van een decentrale overheid om zelf toe te zien op de veiligheid op en rond het spoor. Dit druist daarmee in tegen een belangrijk uitgangspunt van de Wet lokaal spoor dat de bevoegdheden in de Wet lokaal spoor decentraal zijn belegd. Het is daarom aan te bevelen om in de periode tot aan de overdracht van de

railverbinding, die naar verwachting begin april plaatsvindt, geen vergunningen voor onbepaalde tijd af te geven.

### **Toetsing uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van dit besluit**

Om de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het onderhavige besluit te garanderen, is een conceptbesluit ter toetsing voorgelegd aan vier organisaties. Hun reacties worden hieronder samengevat weergegeven.

ProRail heeft gereageerd bij brief van 15 december 2016. ProRail heeft, in het kader van deze toets, geen opmerkingen en acht het voorstel uitvoerbaar. MRDH heeft gereageerd bij brief van 12 december 2016. MRDH geeft aan de gevraagde toets uitgevoerd te hebben en constateerde daarbij geen bijzonderheden. Wel zijn nog enkele tekstsuggesties gedaan voor de toelichting. Deze suggesties zijn overgenomen. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft gereageerd bij brief van 14 december 2016. ILT acht het voorstel uitvoerbaar en handhaafbaar en heeft enkele opmerkingen die zoveel mogelijk zijn verwerkt in de toelichting bij dit besluit.

De Autoriteit Consument en Markt (ACM) constateert dat de voorgenomen wijziging enkel een geografische beperking betekent van haar toezichthoudende taken. Dit betekent dat na de inwerkingtreding van dit besluit door ACM geen toezicht meer wordt gehouden op de verdeling van capaciteit en de vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur van de Hoekse Lijn. Voor het goederenvervoer op de Hoekse Lijn merkt de ACM op dat, op grond van artikel 10 van richtlijn 2012/34/EU, spoorwegondernemingen onder eerlijke, non-discriminatoire en transparante voorwaarden toegang moeten kunnen verkrijgen tot de spoorweginfrastructuur. Ongeacht toezicht van de ACM op de naleving ervan, blijft deze bepaling van toepassing. Daarnaast merkt ACM op dat MRDH een beleidskader, als bedoeld in artikel 30 van de Wet lokaal spoor, dient op te stellen waarin toewijzingscriteria voor de Hoekse Lijn worden vastgelegd. Daarbij moet ook worden gewaarborgd dat een eventuele gebruiksvergoeding aan de vereisten van richtlijn 2012/34/EU voldoet.

### **Inwerkingtreding**

De wijzigingen in de beide aanwijzingsbesluiten treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Dit tijdstip van inwerkingtreding van artikel I en II wordt – met het oog op artikel 2, tweede lid, onderdeel b, van de Spoorwegwet – gekoppeld aan het tijdstip waarop de rechten van de Hoekse lijn overgaan naar MRDH. Het precieze tijdstip van de overgang staat op dit moment nog niet vast. Daarom is gekozen voor een inwerkingtreding op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. De verwachting is dat de eigendomsoverdracht plaats zal vinden op of rond 1 april 2017.

Er is overwogen om, in plaats van de inwerkingtreding van de artikelen I en II op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, het onderhavige besluit vast te stellen op het moment waarop er duidelijkheid is over het precieze moment van eigendomsoverdracht. Dit zou er echter toe leiden dat alle betrokkenen pas op een zeer laat moment kennis kunnen nemen van dit besluit. Dit is onwenselijk gezien het belang van dit besluit voor de betrokken beheerders, vervoerders, omwonenden en overheden.

Ook het precieze moment van de verschuiving van de begrenzing tussen het lokaal- en hoofdspoor is op dit moment nog niet bekend. Daarom treedt ook artikel III in werking op een bij koninklijk besluit te

bepalen tijdstip. De verwachting is dat deze verschuiving zal plaatsvinden op of rond 1 september 2018. Met de inwerkingtreding van artikel III wordt de wijziging die artikel II zal aanbrengen op of rond 1 april 2017, weer gewijzigd.

Het onderhavige besluit leidt tot een wijziging van de technische of functionele eigenschappen van de hoofdspoorweginfrastructuur die de gebruiksmogelijkheden van de hoofdspoorwegen aanmerkelijk verandert en geldt als instemming als bedoeld in artikel 6, vijfde lid, van de Spoorwegwet.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema