

Besluit van

houdende wijziging van het Besluit lokaal spoor in verband met de gedeeltelijke toepasselijkheid op de lokale spoorweg 'Hoekse lijn' van richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU L 2012, 343/32) en artikel 3, tweede lid, van de Wet lokaal spoor;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit lokaal spoor wordt als volgt gewijzigd:

Na artikel 11 wordt een nieuw hoofdstuk ingevoegd, luidende:

Hoofdstuk 4a. Specifieke regels met betrekking tot de Hoekse lijn

Artikel 11a

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

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

spoorwegonderneming: spoorwegonderneming als bedoeld in artikel 3, onderdeel 1, van richtlijn 2012/34/EU.

Artikel 11b

Dit hoofdstuk is uitsluitend van toepassing op de lokale spoorweg die een verbinding vormt tussen de hoofdspoorweg vanaf de RDM-coördinaat, genoemd in onderdeel b van het tiende onderdeel van bijlage 1, behorende bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, en de spoor aansluiting Vulcaanhaven te Vlaardingen.

Artikel 11c

1. Onverminderd artikel 26 van de wet heeft een spoorwegonderneming op niet-discriminerende grondslag recht op toegang tot de lokale spoorweginfrastructuur voor zover dit het gebruik van spoorvoertuigen betreft en met het oog op het minimumtoegangspakket, bedoeld in bijlage II, punt 1, bij richtlijn 2012/34/EU.
2. Een spoorwegonderneming die een toegangsovereenkomst sluit, is voor het gebruik van de lokale spoorweginfrastructuur aan de beheerder een vergoeding voor het gebruik van spoorweginfrastructuur met het oog op het minimumtoegangspakket verschuldigd, die niet hoger is dan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien, met dien verstande dat de vergoeding niet hoger is dan de vergoeding die de spoorwegonderneming voor het aangrenzende hoofdspoor verschuldigd is.
3. De spoorwegonderneming die voornemens is capaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een passagiersvervoerdienst maakt daarvan uiterlijk achttien maanden voor aanvang van de geldigheidsperiode van de dienstregeling melding aan de Autoriteit Consument en Markt en de beheerder. De artikelen 19a, 19b en 19c van de Wet personenvervoer 2000 zijn van overeenkomstige toepassing op de toegang tot de lokale spoorweginfrastructuur met het oog op de exploitatie van passagiersvervoer per trein.

Artikel 11d

1. In afwijking van artikel 12, aanhef en onderdeel a, van het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte zijn de artikelen 13 tot en met 17 van dat besluit van toepassing op de lokale spoorweg.
2. Artikel 67, vierde lid en vijfde lid, van de Spoorwegwet is van toepassing op dienstvoorzieningen met betrekking tot de lokale spoorweg.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Nota van toelichting

Algemeen deel

1. Inleiding

Dit besluit wijzigt het Besluit lokaal spoor in verband met de aanwijzing van de spoorweg tussen Schiedam en Hoek van Holland (hierna: Hoekse lijn) als lokale spoorweg. Bij dit besluit worden enige specifieke bepalingen voor een deel van de Hoekse lijn opgenomen die nodig zijn voor een goede uitvoering van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32, hierna: sera-richtlijn). De betreffende bepalingen van de sera-richtlijn zijn voor hoofdspoorwegen geïmplementeerd bij en krachtens de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000. De Spoorwegwet is echter niet van toepassing op lokale spoorwegen. Omdat een deel van de Hoekse lijn mede de verbinding vormt voor doorgaand spoorgoederenvervoer tussen het hoofdspoor en een bedrijf, zijn voor deze spoorweg – anders dan voor andere lokale spoorwegen - enige bepalingen van hoofdstuk II van de sera-richtlijn daarop van toepassing. Het betreft een implementatie van de richtlijnbevestigingen waarvoor in het geval van de Hoekse lijn geen uitzonderingsmogelijkheid bestaat. Een transponeringstabel is aan het eind van het algemeen deel van toelichting opgenomen.

2. Achtergrond

De Hoekse lijn is een voormalige hoofdspoorweg die in 2017 is omgebouwd tot metrolijn. De lijn is bij station Schiedam Centrum aangesloten op het metronetwerk van Rotterdam. Met de metrolijn is het openbaar personenvervoer in de Zuidelijke Randstad geoptimaliseerd.

Over een deel van de Hoekse lijn vindt ook goederenvervoer per trein plaats. Het betreft een traject waarover enkele malen per week een goederentrein van en naar een bedrijf in de Vulcaanhaven te Vlaardingen rijdt. Om het goederenvervoer over de Hoekse lijn mogelijk te maken, zijn bij de ombouw de nodige infrastructurele maatregelen getroffen. Bij station Schiedam Centrum tussen het hoofdspoor en het metronetwerk van de RET is een goederenovergavespoor aangelegd met een lengte van 700 meter. Tussen metrostation Schiedam Nieuwland en metrostation Vlaardingen Oost is een aftakking aangelegd van het metronetwerk naar de bedrijfsspooraansluiting Vulcaanhaven. Over een lengte van 2650 meter tussen beide aansluitingen maakt de goederentrein gebruik van het zuidelijke spoor van de Hoekse lijn.

Vanwege de ombouw tot metrolijn is de Hoekse lijn bij koninklijk besluit van 17 februari 2017 (Stb. 2017, 73) aangewezen als lokale spoorweg. Sinds de aanwijzing van de Hoekse lijn als lokale spoorweg valt de spoorweg niet meer onder de Spoorwegwet, maar onder de Wet lokaal spoor (hierna: Wls). De Wls bevat geen specifieke bepalingen voor (doorgaand) goederenvervoer. Ter bescherming van de goederenverbinding naar en van Vulcaanhaven is in 2017 een bestuursovereenkomst gesloten tussen het Rijk en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna: MRDH). De afspraken zijn door MRDH uitgewerkt in het Beleidskader Toegangsovereenkomst 2017 (bgr-2017-513) en de Beleidsregels goederenvervoer 2017 (bgr-2017-589).

3. Noodzakelijkheid van het besluit

Toepasselijkheid van de Europese spoorwegrichtlijnen op grond van de Wet lokaal spoor

Artikel 3, eerste lid, van de Wls bepaalt dat die wet van toepassing is op lokale spoorwegen. Lokale spoorwegen zijn die spoorwegen die bij koninklijk besluit op grond van artikel 2 zijn aangewezen. De Hoekse lijn voldoet aan in het artikel 2, tweede lid, genoemde criteria voor aanwijzing als lokale spoorweg.

Artikel 3, derde lid, van de Wls bepaalt dat lokale spoorwegen zijn uitgesloten van de reikwijdte van de interoperabiliteitsrichtlijn, de spoorveiligheidsrichtlijn, de machinistenrichtlijn en de sera-richtlijn, indien de desbetreffende richtlijn deze mogelijkheid biedt. De eerste drie richtlijnen bieden die mogelijkheid voor de Hoekse lijn. De interoperabiliteitsrichtlijn en de spoorwegveiligheidsrichtlijn zijn niet van toepassing op metro-, tram- en andere lightrailvoertuigen, en op infrastructuur die uitsluitend door die voertuigen wordt gebruikt. Daarnaast bevatten deze richtlijnen de mogelijkheid om van de toepassing daarvan uit te sluiten 'lightrailinfrastructuur die soms door zware spoorvoertuigen wordt gebruikt onder de operationele omstandigheden van het lightrailsysteem, als dat nodig is voor verbindingen voor uitsluitend die voertuigen'. De machinistenrichtlijn is uitsluitend van toepassing op machinisten die locomotieven en treinen op het EU-spoorwegsysteem besturen ten behoeve van een spoorwegonderneming die in het bezit moet zijn van een veiligheidscertificaat als bedoeld in de spoorwegveiligheidsrichtlijn of ten behoeve van infrastructuurbeheerder die in het bezit moet zijn van een veiligheidsvergunning als bedoeld in de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Aangezien vervoerders op lightrailsystemen, zoals de RET, geen veiligheidscertificaat als bedoeld in de spoorwegveiligheidsrichtlijn hoeven te hebben, is de machinistenrichtlijn niet van toepassing op het besturen van lightrailvoertuigen op de Hoekse lijn.

De sera-richtlijn bevat geen uitzonderingsmogelijkheden voor de richtlijn als geheel, maar bepaalt per hoofdstuk en in sommige gevallen per artikel of artikellid of daarbij genoemde gevallen van de toepassing daarvan kunnen worden uitgesloten. Voor de Hoekse lijn geldt daardoor niet één alles dekkende uitzonderingsgrond, maar gelden er verschillende uitzonderingsgronden. De uitzonderingsgronden staan in artikel 2 van de sera-richtlijn, waarbij de eerste drie leden meer algemene uitzonderingsgronden voor het toepassingsbereik hebben per hoofdstuk. De uitzonderingsgronden vanaf artikel 2, lid 3bis tot en met 8bis, zijn specifiek, meer situationeel van aard.

Voor lightrailnetwerken kan in zijn algemeenheid worden gesteld, dat voor de uitsluiting van hoofdstuk II van de sera-richtlijn een uitzondering geldt op grond van artikel 2, eerste lid, voor de uitsluiting van hoofdstuk III van de sera-richtlijn een beroep gedaan kan worden op artikel 2, tweede lid, en voor de uitsluiting van hoofdstuk IV van de sera-richtlijn op artikel 2, derde lid.

Artikel 3, derde lid, van de Wls sluit de tram- en metronetwerken als lokale spoorwegen uit van toepassing van de hierboven genoemde delen van de sera-richtlijn. Voor deze spoorwegen vormen de procedurele en organisatorische vereisten van de richtlijn een te hoge last voor de relatief kleine beheerders en vervoerders, die slechts verkeer aanbieden op relatief kleine netwerken en ook alleen maar hun diensten aanbieden op die specifieke netwerken.

Toepassingsbereik sera-richtlijn voor wat betreft deel Hoekse lijn met goederenvervoer

De Hoekse lijn, voor zover deze onderdeel uitmaakt van het metrosysteem, valt onder de hierboven beschreven uitzonderingsgronden van artikel 2, eerste tot en met derde lid, van de sera-richtlijn. Voor de spoorgoederenverbinding gelden deze algemene uitzonderingen niet. De richtlijn bevat echter enige specifieke uitzonderingsmogelijkheden voor spoorweginfrastructuur, spoorlijnen en gebruik waarvoor onverkorte toepassing van de richtlijnverplichtingen niet redelijk zou uitpakken.

Voor wat betreft het deel van de Hoekse lijn waar dit goederenvervoer over gaat - de 3,5 kilometer spoor - zijn er twee relevante uitsluitingsgronden die delen van het toepassingsbereik van hoofdstuk II (getiteld: 'Ontwikkeling van de spoorwegen in de Europese Unie') en het toepassingsbereik van hoofdstuk IV (getiteld: 'Heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit') van de sera-richtlijn uitsluiten. In de volgende subparagrafen van deze nota van toelichting wordt ingegaan op de voor de Hoekse lijn relevante uitzonderingsbepalingen. De regering acht toepassing van beide uitzonderingsgronden wenselijk, omdat onverkorte toepassing van de sera-richtlijn zou leiden tot disproportionele gevolgen voor de lokale infrastructuurbeheerder voor wat betreft taakuitoefening en organisatie in relatie tot de voordelen daarvan voor het Europese spoorwegsysteem.

Daarmee wordt geen afbreuk gedaan aan het doel van de sera-richtlijn tot eerlijke en non-discriminerende toegang tot het spoor. Echter, de uitwerking van procedures en processen van met name de capaciteitsverdeling en organisatie van de beheerder zijn dusdanig complex dat het te ver gaat om dat op te leggen aan een kleine beheerder als de RET. Na toepassing van de relevante uitzonderingsbepalingen behoeft echter een paar bepalingen uit de sera-richtlijn nog nadere implementatie.

Uitsluitingsgrond artikel 2, vierde lid, van de sera-richtlijn

Lidstaten kunnen lokale en regionale spoorweginfrastructuur die van geen strategisch belang is voor de werking van de spoorwegmarkt, uitsluiten van de toepassing van artikel 8, derde lid, van de sera-richtlijn (regels over bedrijfsplan infrastructuurbeheerder) en kunnen lokale spoorweginfrastructuur die niet van strategisch belang is voor de werking van de spoorwegmarkt, uitsluiten van de toepassing van de artikelen 7 (onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder), 7 bis (onafhankelijkheid van de essentiële functies) en 7 quater (uitbesteden en delen van de functies van de infrastructuurbeheerder) en hoofdstuk IV van de sera-richtlijn.

De lidstaat die op deze uitzonderingsgrond een beroep wil doen, moet de Europese Commissie hiervan in kennis moet stellen. De Europese Commissie heeft de bevoegdheid om hierover bij uitvoeringshandeling besluiten, waarbij zij rekening houdt met de lengte van de spoorlijn, de mate waarin ze wordt gebruikt, en het verkeersvolume dat potentieel wordt geraakt.

Voor het traject van de Hoekse lijn waarover goederenvervoer plaatsvindt, heeft Nederland een beroep gedaan op deze uitsluitingsgrond. Op 19 mei 2017 heeft Nederland de Europese Commissie genotificeerd over het voornemen om de Hoekse lijn op grond van artikel 2, vierde lid, uit te sluiten van de betreffende onderdelen van de richtlijn. In de notificatie is toegelicht waarom er geen sprake is van een strategisch belang voor de werking van de spoorwegmarkt van de spoorgoederenverbinding van (minder dan) 4 kilometer lengte, die slechts één bedrijf bedient en waarover gemiddeld minder dan één goederentrein per dag rijdt.

Uitsluitingsgrond artikel 2, lid 3 bis, van de sera-richtlijn

Daarnaast is sinds de inwerkingtreding van het Vierde Spoorwegpakket er nog een voor de Hoekse lijn relevante uitzonderingsbepaling van kracht. Het ingevoegde lid 3 bis in artikel 2 maakt het eveneens mogelijk delen van hoofdstuk II van de sera-richtlijn van toepassing uit te sluiten en in specifieke gevallen ook hoofdstuk IV van de sera-richtlijn.

Het eerste deel van lid 3 bis ziet op de uitsluiting van hoofdstuk II van de sera-richtlijn. Deze is relevant voor plaatselijke lijnen met weinig verkeer die niet langer dan 100 km zijn en gebruikt worden voor vrachtvervoer tussen een hoofdlijn en punten van herkomst en bestemming van verzendingen langs die lijnen. Voorwaarde hierbij is dat 5

deze lijnen niet beheerd worden door de hoofdinfrastructuurbeheerder – in Nederland is dat ProRail - en dat

- a) die lijnen door slechts één goederenvervoerder worden gebruikt, of
- b) de essentiële functies met betrekking tot die lijnen worden uitgeoefend door een orgaan dat niet onder zeggenschap van een spoorwegonderneming staat.

Het spoorgoederentraject van de Hoekse lijn voldoet vooralsnog aan beide uitzonderingsvoorwaarden: momenteel is er slechts één goederenvervoerder actief en de essentiële functies van de beheerder worden niet uitgevoerd door een orgaan dat onder de zeggenschap van een spoorwegonderneming staat. De RET is immers geen spoorwegonderneming in de zin van de sera-richtlijn.

Het tweede onderdeel van lid 3 bis bepaalt dat, zolang sprake is van slechts één goederenvervoerder die van de betreffende lijn gebruik maakt, de lidstaat deze kan vrijstellen van de toepassing van hoofdstuk IV totdat een andere aanvrager om capaciteit verzoekt. Op dit moment voldoet de Hoekse lijn dus ook aan de voorwaarde om op grond van lid 3 bis uitgezonderd te kunnen worden van toepassing van hoofdstuk IV van de richtlijn. Een lidstaat die gebruik maakt van deze uitzonderingsgrond moet dit melden aan de Europese Commissie. Op [PM datum] heeft Nederland de Europese Commissie genotificeerd over het voornemen om de Hoekse lijn eveneens op grond van lid 3 bis uit te sluiten van de in dat lid genoemde bepalingen.

Het kan in de toekomst voorkomen dat er meer dan één goederenvervoerder actief is op de Hoekse lijn; er zijn immers twee bedrijfsspooraansluitingen. Er zal dan niet meer voldaan worden aan de in lid 3 bis gestelde voorwaarde voor uitzondering van hoofdstuk IV van de richtlijn. Omdat er ook een beroep is gedaan op de hierboven beschreven uitzonderingsgrond van artikel 2, vierde lid, van de richtlijn – er is immers geen sprake van een strategisch belang voor het Europese spoor netwerk -, zal hoofdstuk IV buiten toepassing blijven voor de Hoekse lijn.

Bepalingen van de sera-richtlijn waarvan de Hoekse lijn niet kan worden uitgezonderd

De artikelen uit hoofdstuk II van de sera-richtlijn die geen mogelijkheid tot uitsluiting kennen en die dus daarmee van toepassing zijn op het gedeelte van de Hoekse lijn waar ook goederenvervoer overheen gaat, betreffen de artikelen 9, 10, 11, 11 bis, 12, 13, 13 bis, 14 en 15. Niet al deze artikelen behoeven omzetting via deze algemene maatregel van bestuur. Een aantal bepalingen behoeven naar hun aard geen implementatie, andere zijn niet relevant voor de Hoekse lijn. De artikelen 10, 11, 12 en 13 worden met onderhavig besluit geïmplementeerd voor die lokale spoorlijn. Voor een overzicht van alle niet expliciet uitgesloten artikelen van hoofdstuk II van de sera-richtlijn en de wettelijke omzetting daarvan zij verwezen naar de transponeringstabel in paragraaf 6 van deze toelichting.

4. Administratieve lasten en bedrijfseffecten

Onderhavig besluit introduceert geen administratieve lasten en bedrijfseffecten voor goederenvervoerders. Het besluit legt het recht op toegang tot het goederentraject van de Hoekse lijn wettelijk vast. Hieruit vloeien geen nieuwe lasten voort voor spoorgoederenvervoer.

Er is voor deze regeling geen MKB-toets uitgevoerd, omdat geen sprake is van substantiële gevolgen voor midden- en kleinbedrijf. Deze regeling heeft geen effecten voor particulieren.

De richtlijnbevestigingen over toegang tot dienstvoorzieningen zijn met het oog op de volledige implementatie van bepalingen waarvoor geen uitzonderingsgrond geldt, in het

besluit wettelijk omgezet. Er bevinden zich langs het goederentraject van de Hoekse lijn echter geen dienstvoorzieningen. Er is dus geen sprake van gevolgen van dit besluit voor exploitanten van dienstvoorzieningen.

Ook de regels betreffende het recht op toegang voor passagiersvervoersdiensten per trein zijn voor de volledige wettelijke omzetting van de toepasselijke richtlijnbevestigingen in het besluit opgenomen, maar zijn slechts van theoretische betekenis voor de situatie van het goederentraject van de Hoekse lijn. De taak die in artikel 11c, derde lid, is neergelegd bij de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) is daarom naar verwachting eveneens theoretisch.

5. Adviezen en consultatie

Handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid

[PM reacties MRDH/RET en ACM]

Internetconsultatie

Een ontwerp van het besluit heeft van ... tot ... ter internetconsultatie gelegen. Er zijn [...] zienswijzen ontvangen. [PM]

6. TRANSPONERINGSTABEL voor hoofdstuk II van de sera-richtlijn met betrekking tot de Hoekse lijn

Richtlijn - Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte

Bls - Besluit lokaal spoor

Wls - Wet lokaal spoor

Wp2000 - Wet personenvervoer 2000

Besluit implementatie - Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte

Artikel richtlijn	Implementatie	Beleidsruimte	Toelichting
Artikel 4 Onafhankelijkheid van spoorweg-ondernemingen en infrastructuur-beheerder	Lid 2: artikel 19a Wls.		
Artikel 5 Beheer van spoorweg-ondernemingen volgens commerciële beginselen	--		Behoeft geen implementatie
Artikel 6 Gescheiden rekeningen	Art. 29b Wls		
Artikel 7	--		Artikel 3, derde lid, Wls: vanwege uitzonderingsgrond van artikel 2, lid 3 bis, en vierde lid, sera-richtlijn niet van toepassing op Hoekse lijn.
Artikel 7 bis	--		Artikel 3, derde lid, Wls: vanwege

			uitzonderingsgrond van artikel 2, lid 3 bis, en vierde lid, sera-richtlijn niet van toepassing op Hoekse lijn.
Artikel 7ter: Onpartijdigheid van de infrastructuurbeheerder t.a.v. het verkeersbeheer en de onderhoudsplanning	--		Artikel 3, derde lid, Wls: vanwege uitzonderingsgrond van artikel 2, lid 3 bis, sera-richtlijn niet van toepassing op Hoekse lijn.
Artikel 7 quinques: Financiële transparantie	--		Artikel 3, derde lid, Wls: vanwege uitzonderingsgrond van artikel 2, lid 3 bis, sera-richtlijn niet van toepassing op Hoekse lijn.
Artikel 7 sexies: Coördinatie-mechanismen	--		Bepaling ziet op coördinatie-taken voor hoofdinfrastructuurbeheerder van lidstaat. Reeds geïmplementeerd in artikel 17, derde lid, Spw.
Artikel 7 septies: Europees netwerk van infrastructuurbeheerders	--		Bepaling ziet op hoofdinfrastructuurbeheerder van lidstaat. Reeds geïmplementeerd in artikel 56, eerste lid, Spw.
Artikel 8	--		Lid 1, 2 en 4: Behoeven uit de aard van de bepaling geen implementatie. Vanwege uitzonderingsgrond van artikel 2, lid 3 bis, sera-richtlijn niet van toepassing op Hoekse lijn.
Artikel 9: Transparante schuldverlichting	--		Niet relevant voor de Hoekse lijn.
Artikel 10: Voorwaarden voor de toegang tot de spoorweginfrastructuur			
Artikel 10, eerste lid	Artikel 11c, eerste lid, Bls		
Artikel 10, lid 1 bis	--		Niet relevant voor situatie Hoekse lijn
Artikel 10, tweede lid	Art. 11c, eerste lid, Bls		
Artikel 11: Beperking van het recht op toegang en van het recht passagiers te	Art. 11c, derde lid, Bls	De mogelijkheid wordt geboden om het recht op toegang te beperken in de in	Nederland geeft aan deze mogelijkheid uitvoering in artikel 19, 19a, 19b, 61 en 64 Wp2000.

laten in- en uitstappen		artikel 11, eerste lid, situatie en onder de aldaar genoemde voorwaarden.	Lid 6: Hoofdstuk 6 Algemene wet bestuursrecht.
Artikel 11 bis: Hogesnelheids-passagiersvervoer	--		Niet relevant voor de Hoekse lijn.
Artikel 12: Heffing op spoorwegondernemingen die passagiersvervoerdiensten verrichten	Artikel 11c, derde lid, Bls	Er kan, onder de voorwaarden van artikel 13 van de sera-richtlijn een heffing worden opgelegd.	Artikel 19c Wp2000 (trein).
Artikel 13: Voorwaarden voor de toegang tot diensten			
Artikel 13, eerste lid	Art. 11c, eerste lid, Bls		
Artikel 13, tweede lid	Art. 11d, eerste lid, Bls		Van toepassingverklaring van art. 13 Besluit implementatie (toegang tot dienstvoorzieningen)
Artikel 13, derde lid	Art. 11d, eerste lid, Bls		Van toepassingverklaring van art. 14 Besluit implementatie (transparante en niet-discriminerende toegang)
Artikel 13, vierde lid	Art. 11d, eerste lid, Bls		Van toepassingverklaring van art. 15 Besluit implementatie (procedure verzoek om toegang)
Artikel 13, vijfde lid	Art. 11d, eerste lid, Bls		Van toepassingverklaring van art. 15 Besluit implementatie jo. art. 71, eerste lid, aanhef en onderdeel c, Spw.
Artikel 13, zesde lid	Art. 11d, tweede lid, Bls		Van toepassingverklaring van art. 67, vierde en vijfde lid, Spw.
Artikel 13, zevende lid	Art. 11d, eerste lid, Bls		Art. 16 Besluit implementatie
Artikel 13, achtste lid	Art. 11d, eerste lid, Bls		Art. 17 Besluit implementatie
Artikel 13, negende lid	--	--	Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten
Artikel 13bis: Gemeenschappelijke informatie- en doorgaandeticketsystemen	--		Reeds geïmplementeerd in artikelen 14 en 30 Wp2000

Artikel 14: Algemene beginselen inzake grensoverschrijdende overeenkomsten	--		Niet relevant voor de Hoekse lijn.
Artikel 15: Toezichthoudende rol van de Commissie: reikwijdte van het markttoezicht	--		Behoeft geen implementatie.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Artikel 11a Besluit lokaal spoor

Met de implementatie in het Besluit lokaal spoor van bepalingen van de sera-richtlijn specifiek voor het geval van de Hoekse lijn, is het wenselijk enige omschrijvingen van begrippen uit die richtlijn op te nemen. Omdat deze begrippen alleen voorkomen in het nieuwe hoofdstuk 4a, zijn de begripsomschrijvingen in dit hoofdstuk zelf opgenomen.

Voor het begrip "spoorwegonderneming" is verwezen naar hetgeen daaronder wordt verstaan in de sera-richtlijn. Volgens die richtlijn wordt onder spoorwegonderneming verstaan: 'iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming die in het bezit is van een vergunning overeenkomstig deze richtlijn en waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoersdiensten voor goederen en/of voor passagiers, waarbij die onderneming voor de tractie zorgt; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend voor tractie zorgen'. De voorwaarde dat er sprake moet zijn van een vergunning die overeenkomstig de sera-richtlijn (hoofdstuk III van de richtlijn) is verleend, sluit uit dat onder dit begrip lokale vervoerders als de RET vallen. Nederland heeft immers op grond van artikel 2, tweede lid, onderdeel b, van de sera-richtlijn dergelijke lokale vervoerders uitgesloten van het toepassingsgebied van hoofdstuk III van de richtlijn.

Artikel 11b Besluit lokaal spoor

Hoofdstuk 4a van het Besluit lokaal spoor is alleen van toepassing op een deel van de 'Hoekse lijn', de lokale spoorweg tussen Schiedam Centrum en Hoek van Holland, dat sinds 30 september 2019 functioneert als onderdeel van de Rotterdamse metro. Het goederentraject van de Hoekse lijn staat in verbinding met de hoofdspoorweginfrastructuur, bedoeld in artikel 1 van de Spoorwegwet, opdat goederenvervoer op de Hoekse lijn naar de Vulcaanhaven in de gemeente Vlaardingen, mogelijk blijft. Voor de afbakening van het geografische toepassingsbereik van dit hoofdstuk is aangesloten bij de begrenzing tussen hoofd- en lokaal spoor zoals deze in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen is opgenomen.

Artikel 11c Besluit lokaal spoor

Eerste lid: Artikel 11c regelt voor het spoorgoederenvervoer over het betreffende deel van de Hoekse lijn het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur en vormt daarmee de implementatie van de artikelen 10 en 13, eerste lid, van de sera-richtlijn voor dit deel van de lokale spoorweg. Het eerste lid is *mutatis mutandis* gelijk aan artikel 27, eerste lid, van de Spoorwegwet. Het recht op toegang omvat het in bijlage II, punt₁₀

1, bij de sera-richtlijn bedoelde minimumtoegangspakket, bestaande uit 'a) behandeling van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit; b) het recht gebruik te maken van de toegewezen capaciteit; c) gebruik van de spoorweginfrastructuur, inclusief de aansluitingen en wissels op het net; d) treinbeheer met inbegrip van seinen, regeling, treindienstleiding en de overdracht en levering van informatie over treinbewegingen; e) in voorkomend geval het gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie; f) alle andere informatie die nodig is om de dienst waarvoor capaciteit aangevraagd is, tot stand te brengen of te exploiteren'. Artikel 26 van de WIs geldt daarbij onverminderd. De spoorwegonderneming moet voor de toegang tot de lokale spoorweg beschikken over een geldig veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 27 van de WIs en moet met de beheerder een toegangsovereenkomst hebben gesloten. Ook moet hij voldoende zijn verzekerd tegen de financiële risico's die voortvloeien uit de wettelijke aansprakelijkheid.

Tweede lid: Een spoorwegonderneming die met een infrastructuurbeheerder (hierna: beheerder) een toegangsovereenkomst sluit, is voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur, inclusief de relevante onderdelen van het minimumtoegangspakket aan de beheerder een vergoeding verschuldigd. Hoewel hoofdstuk IV van de sera-richtlijn niet van toepassing is op de Hoekse lijn, is in overeenstemming met de heffingsbeginselen van artikel 31 van de sera-richtlijn bepaald dat de vergoeding niet hoger mag zijn dan de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Voorts is bepaald dat de vergoeding niet hoger mag zijn dan die welke gerekend wordt voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur.

Derde lid: De sera-richtlijn bevat in de uitzonderingsbepalingen van artikel 2, lid 3 bis en vier, geen uitzondering op de toepassing van artikel 10, tweede lid, van die richtlijn. Hoewel het bij het betreffende traject van de Hoekse lijn in de praktijk alleen goederenvervoer kan betreffen, is het voor een goede uitvoering van de richtlijnbevestigingen nodig om de artikelen 10, tweede lid, en 11 daarvan wettelijk om te zetten. Het recht op toegang, bedoeld in het eerste lid van artikel 11c, geldt dus in beginsel ook voor passagiersvervoersdiensten. De gronden waarop het recht tot toegang kan worden beperkt en de daarbij toe te passen procedure (artikel 11 sera-richtlijn) zijn voor de Hoekse lijn geregeld door de artikelen 19a en 19b van de Wet personenvervoer 2000 van overeenkomstige toepassing te verklaren. De Autoriteit Consument en Markt vervult hierbij dezelfde rol die zij heeft ten aanzien van passagiersdiensten op hoofdspoorwegen. In de artikelen 19a en 19b van de Wet personenvervoer 2000 wordt naar artikel 57, vierde en vijfde lid, van de Spoorwegwet verwezen. In artikel 57 van de Spoorwegwet wordt de 'beheerder' genoemd. Volgens de Spoorwegwet is dat ProRail. Voor de toepassing van artikel 11c wordt de 'beheerder' volgens de WIs bedoeld. Ter implementatie van artikel 12 van de sera-richtlijn is artikel 19c van de Wet personenvervoer 2000 van overeenkomstige toepassing verklaard.

Artikel 11d Besluit lokaal spoor

Artikel 11d betreft de omzetting van de toepasselijke bepalingen van artikel 13 van de sera-richtlijn ten aanzien van dienstvoorzieningen aan de Hoekse lijn. Ter implementatie van artikel 13 van de richtlijn verklaart het eerste lid de artikelen 13 tot en met 17 van het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte (hierna: Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU) van toepassing. Uit het van toepassing verklaren van die artikelen vloeit voort dat de in die artikelen gehanteerde begrippen voor de toepassing van artikel 11d dezelfde betekenis hebben. Onder dienstvoorziening en exploitant van een dienstvoorziening wordt dus verstaan wat daaronder in de Spoorwegwet wordt verstaan. De betreffende begripsomschrijvingen in artikel 1 van de Spoorwegwet verwijzen naar de relevante begripsomschrijvingen in de sera-richtlijn. Een dienstvoorziening is in de richtlijn omschreven als de installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is

ingericht voor het verrichten van een of meer diensten als bedoeld in bijlage II, punten 2 tot en met 4, van de richtlijn. Vooralsnog gaat het om een theoretische situatie. Er zijn op dit moment geen dienstvoorzieningen behorende bij het deel van de Hoekse lijn waarop hoofdstuk 4a ziet.

Artikel 13 van het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU bevat de tot de exploitant van een dienstvoorziening gerichte eis om een spoorwegonderneming op een niet-discriminerende wijze toegang te geven tot de in de richtlijn in bijlage II, punt 2, beschreven dienstvoorzieningen en de daarin geleverde diensten.

Artikel 14 van dat besluit geeft uitvoering aan artikel 13, tweede (en derde) lid, van de richtlijn. Het betreft de situatie dat een exploitant van een dienstvoorziening onder zeggenschap staat van een instantie of onderneming met een machtspositie op een of meer nationale markten voor spoorvervoersdiensten waarvoor de dienstvoorziening wordt gebruikt en actief is op die markt. De richtlijn geeft, door de koppeling met de exploitatie van de desbetreffende dienstvoorziening, voldoende helderheid over hoe de desbetreffende relevante markt bepaald kan worden. Artikel 13, derde lid, van de richtlijn, en derhalve ook artikel 14, van het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte, legt de verantwoordelijkheid om te bepalen of er sprake is van een machtspositie in eerste instantie bij de desbetreffende spoorwegonderneming en exploitant. Zij zijn goed in staat om op basis van deze teksten en hun eigen positie op de markt en de dienstvoorziening te beoordelen of zij aan de verplichtingen van artikel 14 van dat besluit moeten voldoen. De vereiste onafhankelijkheid betekent niet dat voor dienstvoorzieningen een afzonderlijke rechtspersoon moet worden opgericht. In de richtlijn is aangegeven dat hieraan kan worden voldaan door binnen één rechtspersoon verschillende afdelingen op te richten.

Ingevolge artikel 14, tweede lid, van het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU voert de exploitant gescheiden boekhoudingen voor dienstvoorzieningen in de zin van bijlage II, punt 2. Artikel 15 van dat besluit bevat de procedure om toegang te kunnen krijgen tot een dienstvoorziening en daarin diensten geleverd te krijgen in de zin van bijlage II, punt 2, van de richtlijn. De basis voor deze bepaling is artikel 13, vierde lid, van de richtlijn.

Artikel 16 van het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU regelt, ter uitvoering van artikel 13, zevende lid, van de sera-richtlijn, de toegang tot aanvullende diensten. Voor aanvullende diensten als bedoeld in bijlage II, punt 3, van de richtlijn geldt dat een exploitant van een dienstvoorziening deze op verzoek van een spoorwegonderneming, op niet-discriminerende wijze aanbiedt.

Artikel 17 van het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU bepaalt ter uitvoering van artikel 13, achtste lid, van de richtlijn, dat een exploitant ten aanzien van de ondersteunende diensten (bijlage II, punt 4, van de richtlijn) niet verplicht is deze, na een desbetreffend verzoek, te verlenen. Dit is echter anders indien een dergelijke dienst al aan een andere onderneming wordt aangeboden. Dan wordt de dienst aan de verzoekende onderneming aangeboden "op niet-discriminerende wijze".

Het tweede lid van artikel 11d implementeert artikel 13, zesde lid, van de sera-richtlijn door artikel 67, vierde en vijfde lid, van de Spoorwegwet van toepassing te verklaren op de Hoekse lijn. Wanneer een dienstvoorziening niet gebruikt wordt, is niet altijd op voorhand duidelijk wie het sterkste recht heeft op de voorziening en bevoegd kan worden geacht tot verhuur of leasing. Vaak zal dat de eigenaar zijn, maar dit kan bijvoorbeeld ook een erfpachter zijn. De richtlijn verplicht de eigenaar tot aanbidding voor verhuur of leasing. Tot de eigenaar wordt ook diegene met een recht van opstal gerekend. In artikel 67, vierde lid, is expliciet geregeld dat ook de bevoegde zakelijk gerechtigde, zoals de erfpachter, tot aanbidding gehouden kan zijn.

Op de plicht van de eigenaar of bevoegde zakelijk gerechtigde om de dienstvoorziening aan te bieden voor verhuur biedt de richtlijn een uitzonderingsmogelijkheid indien de exploitant (waartoe de eigenaar en bevoegde zakelijk gerechtigde ook gerekend kunnen worden) van die dienstvoorziening aantoont dat er sprake is van een zogenaamd "lopend reconversieproces". Er is in ieder geval sprake van een lopend reconversieproces, indien het gebruik van de dienstvoorziening voor spoorwegdoeleinden vanwege een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan of een voorbereidingsbesluit daartoe niet langer is toegestaan of mogelijk is.

Artikel II

Het inwerkingsmoment van het wijzigingsbesluit wijkt af van de vaste verandermomenten voor regelgeving en van de minimuminvoeringstermijn, omdat het een bindende EU-rechtshandeling betreft. Voor het betrokken openbaar lichaam MRDH leidt het wijzigingsbesluit niet tot nieuwe verplichtingen die voorbereidingstijd vergen.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,