

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

Aanwijzen spoorweg Schiedam Centrum – Hoek van Holland Strand als lokale spoorweg.

1. Wat is de aanleiding?

In het begin van de jaren 2000 heeft de voorloper van Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), Stadsregio Rotterdam, aangegeven de hoofdspoorweg Schiedam Centrum – Hoek van Holland Strand (Hoekse Lijn) bij Schiedam Centrum op het metronetwerk van Rotterdam aan te willen sluiten en met metro's te willen berijden. Op dit moment is de Hoekse Lijn in gebruik voor personenvervoer per trein en goederenvervoer. Daarom moet de Hoekse Lijn eerst geschikt gemaakt worden voor metrovoertuigen. Op 28 juni 2013 heeft het ministerie van IenM de regio gemeld in te stemmen met de ombouw van de Hoekse Lijn mits de eigendommen en verantwoordelijkheden voor de spoorweg worden overgenomen door de MRDH. De geplande start van de ombouw van de Hoekse Lijn is op 1 april 2017. Op het moment dat de ombouw begint eindigt de treindienst. MRDH heeft het voornemen om met de metro's vaker te rijden dan met de huidige treinen.

2. Wie zijn betrokken?

MRDH is initiatiefnemer van het project. Railinfratrust B.V. is juridisch eigenaar van de spoorweg, ProRail is economisch eigenaar. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu wijst spoorwegen aan tot lokale spoorweg of hoofdspoorweg.

3. Wat is het probleem?

De spoorweg Schiedam Centrum – Hoek van Holland Strand (Hoekse Lijn) is nu aangewezen als hoofdspoorweg. Het juridisch kader voor hoofdspoorwegen is niet geschikt voor spoorwegen die gebruikt worden voor metrodiensten. Om doorgaande metrodiensten van en naar Rotterdam mogelijk te maken is het noodzakelijk om op de Hoekse Lijn een ander juridisch kader van toepassing te verklaren.

4. Wat is het doel?

De Wet lokaal spoor van toepassing te verklaren op de Hoekse Lijn. De Wet lokaal spoor biedt het meest passende juridische kader voor metrodiensten in combinatie met goederenvervoer. Hiertoe wordt de aanwijzing tot hoofdspoorweg ingetrokken en tegelijkertijd de Hoekse Lijn aangewezen als lokale spoorweg. Een ander gevolg van deze omzetting is dat het beheer, inclusief verkeersleiding verschuift van ProRail naar de RET.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Voor een veilig en doelmatig gebruik van spoorwegen is vereist dat er een passend juridisch kader van toepassing is. Op dit moment is de Hoekse lijn in gebruik voor personenvervoer per trein en wordt de spoorweg gebruikt voor goederenvervoer per trein. Bij deze situatie past de huidige aanwijzing van de Hoekse lijn tot hoofdspoorweg en het daar bijbehorend juridisch kader. In de toekomst blijft goederenvervoer mogelijk maar wordt de spoorweg gebruikt voor personenvervoer per metro. Bij deze nieuwe situatie past een aanwijzing tot lokale spoorweg en het daarbij behorende juridische kader. Het is daarom dat in dit voorstel de aanwijzing tot hoofdspoorweg wordt ingetrokken en de Hoekse lijn in plaats daarvan wordt aangewezen als lokale spoorweg.

6. Wat is het beste instrument?

De intrekking van de aanwijzing tot hoofdspoorweg en het aanwijzen van een spoorweg tot lokale spoorweg geschiedt bij koninklijk besluit op grond van respectievelijk de Spoorwegwet en de Wet lokaal spoor.

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

De spoorweg wordt omgezet van hoofdspoor in lokaal spoor. Het eigendom en de zorg voor aanleg, beheer, gebruik en veiligheid komen bij de Metropoolregio Rotterdam Den Haag te liggen in plaats van bij het Rijk. De capaciteitsverdeling van de spoorweg wordt na de omzetting verzorgd door de RET in plaats van door ProRail. Voor de burger en bedrijven vloeien verder geen gevolgen voort uit de juridische omzetting van de Hoekse Lijn.