

**Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu  
op de internetconsultatie**

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

***dd. 6 april 2017***

**Internetconsultatie van 1 tot en met 30 september 2016**

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. Op 25 oktober 2016 is een verslag geplaatst met op hoofdlijnen de reacties op de internetconsultatie en de verdere procedure.

De spoorweg Schiedam Centrum – Hoek van Holland is omgebouwd tot metrolijn en de bevoegdheid voor de spoorweg ging daarbij over van het Rijk naar Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De levering van de Hoekse lijn door ProRail aan de Metropool regio Den Haag (MRDH) vond plaats op 3 april 2017 om 5.00 uur. Op dat moment werd de spoorweg lokale spoorweg. In dit verslag vindt u een reactie van het ministerie op de inbreng uit de internetconsultatie.

*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 spooransluitingen 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

1. het gebruik van e geocode als aanduiding voor de begrenzing tussen hoofd- en lokaalspoor en
2. huidige vergunningen

#### ad 1 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.

#### Ad 2 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.