

**Reactie ProRail op internetconsultatie inzake “Aanwijzen spoorweg Schiedam Centrum – Hoek van Holland Strand als lokale spoorweg” d.d. 28-9-2016**

Geachte heer, mevrouw,

Ingevolge artikel 63 Wet lokaal spoor wordt een vergunning, toestemming of ontheffing die betrekking heeft op een lokale spoorweg, die is verleend op grond van 19 Spww én die onmiddellijk voorafgaand aan het tijdstip van inwerkingtreding van artikel 12 van kracht en onherroepelijk is, gelijkgesteld met een vergunning als bedoeld in artikel 12 Wet lokaal spoor.

De Hoekse Lijn gaat (zoals nu gepland) op 3 april 2017 over naar MRDH die voornemens is RET aan te wijzen als beheerder. De juridische status van deze spoorlijn verandert dan van hoofdspoor naar lokaal spoor. Er ontstaat een lacune voor de verleende vergunningen in de periode 1 december 2015 en 3 april 2017. MRDH is geen rechtsopvolger van ProRail zodat de vergunningen die onherroepelijk zijn geworden na 1 december 2015 na de overdracht op 3 april 2017 van rechtswege komen te vervallen (de grondslag ontbreekt dan immers). Dit heeft tot gevolg dat de vergunninghouders opnieuw een vergunning moeten aanvragen. Dat lijkt mij niet wenselijk. De MvT van artikel 12 Wet lokaal spoor zegt hierover het volgende: *“De strekking van dit artikel is dat voor de lokale spoorweginfrastructuur die op het moment van inwerkingtreding van het wetsvoorstel in gebruik is genomen onder de vigeur van de voordien geldende wetgeving of van de Spoorwegwet, **niet alsnog vergunningen afgegeven hoeven te worden op grond van het nieuwe recht.** Het voorschrijven van een vergunning in dergelijke gevallen zou onnodige uitvoeringslasten tot gevolg hebben. Het voorgestelde tweede lid verduidelijkt dat ten aanzien van toekomstige wijzigingen aan de reeds in gebruik zijnde infrastructuur, bedoeld in het eerste lid, een vergunning kan worden verlangd op grond van artikel 10 van het wetsvoorstel.”*

Voor alle partijen zou het meest praktisch zijn als alle vergunningen verleend op grond van de Spoorwegwet bij overgang naar lokaal spoor worden gezien als zijnde verleend op grond van de Wet lokaal spoor. Derhalve het volgende tekstvoorstel (op te nemen als artikel):

- 1. Vergunningen en ontheffingen die betrekking hebben op de Hoekse Lijn en die ingevolge artikel 27 van het Besluit spoorweginfrastructuur zijn aangemerkt als vergunningen en ontheffingen verleend op grond van artikel 19, 21 van de Spoorwegwet en gelden op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, worden vanaf de dag waarop dit besluit in werking treedt aangemerkt als vergunningen en ontheffingen verleend op grond van artikel 12 Wet lokaal spoor.*
- 2. Vergunningen die ingevolge artikel 19 van de Spoorwegwet en ontheffingen die ingevolge artikel 21 van de Spoorwegwet zijn verleend voor de Hoekse Lijn en gelden op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, worden vanaf de dag waarop dit besluit in werking treedt aangemerkt als vergunningen en ontheffingen verleend op grond van artikel 12 Wet lokaal spoor.*

*In de toelichting ware de volgende passage op te nemen: “ Het begrip geocode is geen begrip dat in de Spoorwegwet voorkomt. Alle spoorlijnen in beheer bij ProRail worden door ProRail aangeduid met een zogenaamde geocode, een nummer tussen de 1 en de 999. In combinatie met de kilometrerings op een spoorlijn kan daarmee de locatie van elk stukje spoorlijn worden aangeduid. Met behulp van de geocodesystematiek kan in dit Koninklijk Besluit exact de grens tussen de lokaalspoorweg en hoofdspoorweg aangeduid worden zoals in de onderhavige situatie vereist is.”*

Ik hoop U in het bovenstaande voldoende geïnformeerd te hebben en ben tot het geven van een nadere toelichting desgewenst gaarne bereid.

Hoogachtend,

L.C. Makkinga  
Chief Legal Officer ProRail