

439

Besluit van 19 oktober 2022, houdende wijziging van het Besluit lokaal spoor in verband met de gedeeltelijke toepasselijkheid van richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruiimte op de lokale spoorweg «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 Waterstaat van 18 juli 2022, nr. IENW/BSK-2022/148494, 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 spoorwegruiimte (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 31 augustus 2022, nr. W17.22.00098/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 13 oktober 2022, nr. IENW/BSK-2022/206292, 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 sporaansluiting 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. De 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.

3. Een spoorwegonderneming kan bij de Autoriteit Consument en Markt schriftelijk een aanvraag indienen om te onderzoeken of door een beheerder of exploitant van een dienstvoorziening jegens die onderneming sprake is van onterechte weigering van toegang tot een dienstvoorziening. Artikel 71, tweede tot en met vierde lid, van de Spoorwegwet is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 11e

1. In afwijking van artikel 42, eerste lid, van de wet is de Autoriteit Consument en Markt belast met het toezicht op de naleving van de artikelen 11c en 11d.

2. In afwijking van artikel 43 van de wet is de Autoriteit Consument en Markt bevoegd tot oplegging van een last onder dwangsom in geval van overtreding van artikel 11c of 11d.

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.

's-Gravenhage, 19 oktober 2022

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

Uitgegeven de *achtste* november 2022

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D. Yeşilgöz-Zegerius

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. In het besluit zijn 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 bedrijfsaansluiting, zijn op deze spoorgoederenverbinding – anders dan voor andere lokale spoorwegen – enige bepalingen van hoofdstuk II van de sera-richtlijn van toepassing. Dit wijzigingsbesluit 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. Daarmee is het openbaar personenvervoer in de Zuidelijke Randstad verbeterd. Met het oog op 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).

Voorafgaand aan de ombouw tot metrosysteem vond over een deel van de Hoekse lijn enig goederenvervoer plaats. Om het goederenvervoer per trein ook na de ombouw mogelijk te maken, zijn bij de ombouw naar een metrosysteem de nodige infrastructurele maatregelen getroffen. Het betreft een traject waarover enkele malen per week een goederentrein van en naar een bedrijf in de Vulcaanhaven in Vlaardingen rijdt. Bij station Schiedam Centrum is tussen het hoofdspoor en het metronetwerk van de RET een spooraansluiting (goederenoverdrachtspoor) aangelegd met een lengte van ongeveer 700 meter. Tussen metrostation Schiedam Nieuwland en metrostation Vlaardingen Oost is een aftakking aangelegd vanaf het metronetwerk naar de bedrijfsspooraansluiting Vulcaanhaven. Over een lengte van ongeveer 2.650 meter tussen beide aansluitingen maakt het spoorgoederenvervoer gebruik van het zuidelijke spoor van de Hoekse lijn.

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. Noodzaak van het besluit

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

Artikel 3, eerste lid, van de WIs 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. Een spoorweg kan als lokale spoorweg worden aangewezen, indien de spoorweg is bestemd voor openbaar personenvervoer met stads-, voorstads- of regionale spoorvervoerdiensten of voor goederenvervoer en geen hoofdspoorweg is als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Spoorwegwet. De Hoekse lijn, inclusief de spoorgoederenverbinding, voldoet aan deze in het artikel 2, tweede lid, genoemde criteria voor aanwijzing als lokale spoorweg.

Artikel 3, derde lid, van de WIs bepaalt dat lokale spoorwegen zijn uitgesloten van de reikwijdte van de interoperabiliteitsrichtlijn, de spoorveiligheidsrichtlijn en de sera-richtlijn, indien de desbetreffende richtlijn deze mogelijkheid biedt.

De eerste twee 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 de implementatiebepalingen buiten toepassing te laten voor «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».

Uit artikel 3, vierde lid, van de WIs volgt dat richtlijn 2007/59/EG (hierna: machinistenrichtlijn) niet van toepassing is op het besturen van een trein op een lokale spoorweg. Het toepassingsgebied van de spoorwegveiligheidsrichtlijn is bepalend voor de toepassing van de machinistenrichtlijn. De machinistenrichtlijn is uitsluitend van toepassing op machinisten die locomotieven en treinen besturen ten behoeve van een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder op het EU-spoorwegsysteem, waarvoor de spoorwegonderneming een veiligheidscertificaat als bedoeld in de spoorwegveiligheidsrichtlijn moet hebben respectievelijk de infrastructuurbeheerder een veiligheidsvergunning als bedoeld in de spoorwegveiligheidsrichtlijn moet hebben. Aangezien spoorwegondernemingen die gebruik maken van lightrailsystemen, zoals het geval is op een deel van de Hoekse lijn, voor dat gebruik geen veiligheidscertificaat als bedoeld in de spoorwegveiligheidsrichtlijn hoeven te hebben, volgt uit de toepassingsbereikbepaling van de machinistenrichtlijn dat die richtlijn niet van toepassing is op het besturen van zware spoorvoertuigen (goederentreinen) op de Hoekse lijn (art. 2, eerste lid, jo. art. 3, onderdeel i, machinistenrichtlijn). Een spoorwegveiligheidscertificaat geldt slechts voor de daarop vermelde spoorweginfrastructuur (artikel 10 spoorwegveiligheidsrichtlijn).

In tegenstelling tot de hierboven besproken richtlijnen, bevat de sera-richtlijn geen uitzonderingsgronden voor de richtlijn als geheel. De sera-richtlijn voorziet afhankelijk van de kenmerken van de spoorweg en gebruik in uitzonderingsgronden voor delen van de richtlijn. Voor de Hoekse lijn geldt daardoor niet één, alles dekkende, uitzonderingsgrond, maar gelden er verschillende uitzonderingsgronden. Voor tram-, metro- en andere lightrailnetwerken kan in zijn algemeenheid worden gesteld, dat deze van de toepassing van hoofdstuk II van de sera-richtlijn kunnen

worden uitgezonderd op grond van artikel 2, eerste lid, van die richtlijn; dat deze van hoofdstuk III van de richtlijn kunnen worden uitgezonderd op grond van artikel 2, tweede lid, van de richtlijn en van en hoofdstuk IV van de richtlijn op grond van artikel 2, derde lid de richtlijn.

Artikel 3, derde lid, van de WIs 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 ten aanzien van spoorgoederenverbinding over de Hoekse lijn

De Hoekse lijn, voor zover deze het metrosysteem betreft, 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. Wel bevat de richtlijn enige specifieke uitzonderingsmogelijkheden voor spoorweginfrastructuur, spoorlijnen en gebruik daarvan, waarvoor onverkorte toepassing van de richtlijnverplichtingen niet redelijk zou uitpakken.

Voor het deel van de Hoekse lijn waar goederenvervoer over plaatsvindt – ongeveer 3,5 kilometer spoorweg – zijn twee uitzonderingsgronden relevant. Deze specifieke uitzonderingsgronden bieden de mogelijkheid om spoorwegen die voldoen aan de daarin genoemde criteria van het toepassingsbereik van delen van hoofdstuk II (getiteld «Ontwikkeling van de spoorwegen in de Europese Unie») en van het toepassingsbereik van hoofdstuk IV (getiteld «Heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit») van de sera-richtlijn uit te sluiten. De spoorgoederenverbinding valt volgens de regering onder beide uitzonderingsgronden. 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. In de volgende paragrafen van deze nota van toelichting wordt ingegaan op de voor de spoorgoederenverbinding van de Hoekse lijn relevante uitzonderingsbepalingen.

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 beroep wil doen, moet de Europese Commissie hiervan in kennis stellen. De Europese Commissie heeft de bevoegdheid om hierover bij uitvoeringshandeling te 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 beroep gedaan op deze uitsluitingsgrond. Bij brief van 19 mei 2017 (kenmerk BRE-IENM-17-11) 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. Bij uitvoeringsbesluit van 10 maart 2022 (kenmerk C(2022) 1398 final) heeft de Europese Commissie vastgesteld dat de lokale spoorweginfrastructuur tussen Schiedam Centrum en het emplacement Vulcaanhaven geacht wordt geen strategisch belang te hebben in de zin van artikel 2, vierde lid, van de sera-richtlijn.

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

Sinds de inwerkingtreding van het Vierde Spoorwegpakket is er nog een tweede voor de Hoekse lijn relevante uitzonderingsbepaling in de sera-richtlijn. 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 van hoofdstuk IV van de sera-richtlijn.

Het eerste deel van lid 3 bis ziet op de uitsluiting van delen 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 deze lijnen niet beheerd worden door de hoofdinfrastructuurbeheerder – in Nederland is dat ProRail – en dat a) die lijnen door slechts één goederenvervoerder worden gebruikt, óf 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 aan de voorwaarde dat de essentiële functies van de beheerder niet worden uitgevoerd door een orgaan dat onder de zeggenschap van een spoorwegonderneming staat. Het openbaar-vervoerbedrijf RET is geen spoorwegonderneming in de zin van de sera-richtlijn.

Een lidstaat die een lijn uitsluit van de toepassing van artikel 7 tot en met 7 quinquies en artikel 8 op grond van deze uitzonderingsbepaling moet dit melden aan de Europese Commissie. Bij brief van 18 november 2021 (kenmerk BRE-IENM-21-25) heeft Nederland de Europese Commissie daarom genotificeerd over het voornemen om de Hoekse lijn eveneens op grond van lid 3 bis uit te sluiten van de toepassing van de in dat lid genoemde bepalingen.

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 ook aan de voorwaarde om op grond van lid 3 bis uitzonderd te kunnen worden van toepassing van hoofdstuk IV van de richtlijn. Het kan voorkomen dat er meer dan één goederenvervoerder actief is op de Hoekse lijn. 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 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 behoeft 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 wordt verwezen naar de transponeringstabel in paragraaf 7 van deze toelichting.

4. Inhoud van het Besluit

Onderhavig wijzigingsbesluit is gebaseerd op artikel 3, tweede lid, van de Wls. De grondslag maakt mede mogelijk dat, indien dat nodig is voor een goede toepassing van de richtlijnverplichtingen, bepalingen van de Wls buiten toepassing kunnen worden gelaten en dat bepalingen van de Spoorwegwet van toepassing kunnen worden verklaard. De grondslag is dus breed genoeg om op het niveau van een algemene maatregel van bestuur te voorzien in de implementatie van de toepasselijke richtlijnbe-
palingen.

Ten behoeve van de implementatie van de toepasselijke bepalingen van de sera-richtlijn is een nieuw hoofdstuk 4a in het Besluit lokaal spoor opgenomen. Het hoofdstuk is uitsluitend van toepassing op de spoorgoederenverbinding van de Hoekse lijn.

Ten aanzien van de spoorgoederenverbinding is ter implementatie van de artikelen 10 en 13 van de sera-richtlijn uitdrukkelijk het recht van spoorwegondernemingen op toegang opgenomen. Het recht op toegang omvat het in bijlage II, punt 1, bij de sera-richtlijn bedoelde minimumtoegangspakket. Hoewel het bij het betreffende traject van de Hoekse lijn in de praktijk alleen goederenvervoer zal betreffen, is het voor een goede uitvoering van de richtlijnbe-
palingen nodig om de artikelen 10, tweede lid, en 11 daarvan wettelijk om te zetten. Het recht op toegang, geldt dus in beginsel ook voor passagiersvervoerdiensten.

Het recht op non-discriminatoire toegang voor spoorwegonderne-
mingen staat overigens niet in de weg aan door de beheerder toe te passen toewijzingscriteria op grond van een beleidskader voor de verdeling van de vervoercapaciteit, waarbij bij botsende capaciteitsaan-
vragen voorrang wordt gegeven aan de capaciteit die redelijkerwijs nodig is voor de uitvoering van de concessie die op grond van artikel 20, derde lid, van de Wet lokaal spoor is verleend. De prioriteit die op grond van de wet gegeven moet worden aan het concessievervoer geldt zowel ten aanzien van capaciteitsaanvragen voor spoorgoederenvervoer als het – zij het meer theoretisch – mogelijke passagiersvervoerdiensten over het goederentraject. De uit Hoofdstuk IV van de Sera-richtlijn voortvloeiende regels voor toewijzen van spoorweginfrastructuurcapaciteit zijn niet van toepassing. 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 het van overeenkomstige toepassing verklaren van de artikelen 19a en 19b van de Wet personenvervoer 2000.

Verder bevat hoofdstuk 4a van het Besluit lokaal spoor ter implementatie van artikel 13 van de sera-richtlijn bepalingen over toegang tot dienstvoorzieningen. Artikelen uit het op de Spoorwegwet gebaseerde Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte zijn van toepassing verklaard op de spoorgoederenverbinding van de Hoekse lijn.

De Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) is de toezichhoudende instantie als bedoeld in de sera-richtlijn. De ACM houdt daarom ook toezicht op de naleving van verplichtingen in hoofdstuk 4a. Bevoegdheden die de ACM heeft ten aanzien van hoofdspoorwegen op grond van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 en daarbij geldende procedures zijn, voor zover relevant voor het goederenvervoer over de Hoekse lijn, van overeenkomstige toepassing verklaard.

5. Administratieve lasten en bedrijfseffecten

Onderhavig besluit introduceert geen administratieve lasten en bedrijfseffecten voor goederenvervoerders.

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 passagiersvervoerdiensten 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 ACM is daarom naar verwachting eveneens theoretisch.

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen (omvangrijke) gevolgen voor de regeldruk heeft.

6. Adviezen en consultatie

Handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid

MRDH en RET voorzien vooralsnog geen uitvoerbaarheidsproblemen. Op verzoek van MRDH is in hoofdstuk 4 van deze toelichting een tekst opgenomen die verduidelijkt dat het recht op non-discriminatoire toegang tot het goederentraject van de Hoekse lijn niet afdoet aan artikel 30, tweede lid, van de Wet lokaal spoor, waaruit volgt dat bij botsende toegangs aanvragen prioriteit gegeven wordt aan het openbaar personenvervoer waarvoor concessie is verleend.

De ACM heeft naar aanleiding van het verzoek om een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets laten weten een dergelijke toets niet zullen uitvoeren. Reden hiervoor was de zeer theoretische rol van de ACM in onderhavig besluit. Wel heeft op basis van de internetconsultatieversie ambtelijk overleg plaatsgevonden over de juiste juridische vormgeving van de taken en bevoegdheden van de ACM met het oog de

juiste implementatie van bepalingen van de sera-richtlijn. Dit overleg heeft geresulteerd in het opnemen van een bepaling betreffende de klachtprocedure over de toegang tot dienstvoorzieningen (artikel 11d, derde lid). Ook is een artikel opgenomen waarin de toezichthoudende taak van de ACM en de bevoegdheid tot het opleggen van een last onder dwangsom zijn geregeld (artikel 11e).

Internetconsultatie

Een ontwerp van het besluit heeft van 12 juli tot 6 september 2021 ter internetconsultatie gelegen. De zienswijzen van MRDH, RET en ACM zijn in de vorige paragraaf behandeld. Daarnaast is een zienswijze van DB Cargo Nederland N.V. (hierna: DB Cargo) ontvangen.

DB Cargo wijst op de verwevenheid van het concept-besluit met de lopende beroepsprocedure over de aanwijzing van de Hoekse lijn als lokale spoorweg. Zij meent dat de reparatiewetgeving onvoldoende is om aan haar bezwaren tegemoet te komen. DB Cargo meent dat het concept-besluit berust op een te enge interpretatie van «één Europese spoorwegruimte» en dat de Europese recht niet toestaat dat een spoorweg als de Hoekse lijn van het toepassingsbereik van de voor het Europese spoorwegsysteem relevante richtlijnen en verordeningen wordt uitgesloten.

De onderhavige wijziging van het Besluit lokaal spoor is inderdaad het gevolg van inzichten die naar aanleiding van de door DB Cargo aangespannen beroepsprocedure over de aanwijzing van de Hoekse lijn als lokale spoorweg zijn opgedaan over enige tekortkomingen in de wettelijke omzetting van bepalingen van de sera-richtlijn. In paragraaf 3 is toegelicht waarom de wijziging geen implementatiebepalingen van de interoperabiliteitsrichtlijn, spoorwegveiligheidsrichtlijn en machinistenrichtlijn bevat. DB Cargo heeft terecht opgemerkt dat de uitleg over het niet van toepassing zijn van de machinistenrichtlijn onduidelijk was. De toelichting is op dat punt verduidelijkt.

DB Cargo vraagt of de regeling omtrent de gebruiksvergoeding (artikel 11c, tweede lid) niet indruist tegen de Europese regelgeving inzake het verplicht doorbelasten van kosten.

De spoorgoederenverbinding van de Hoekse lijn is uitgezonderd van de toepassing van hoofdstuk IV van de sera-richtlijn. Er is geen sprake van (Europese) wet- of regelgeving die voorschrijft dat een begrenzing van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket niet zou zijn toegestaan op een dergelijke spoorweg. Zolang de vergoeding op niet-discriminatoire wijze wordt toegepast op de gebruikers van het minimumtoegangspakket zal geen sprake zijn van strijd met staatssteunregels.

DB Cargo betwist dat er geen sprake zou zijn van nieuwe administratieve lasten. De door DB Cargo genoemde eisen vloeien echter niet voort uit onderhavig besluit en kunnen daarom niet berekend worden als effect van het besluit. Overigens zijn de extra eisen voor de spoorgoederenvervoerders die van een deel van de lokale spoorweg gebruik maken logisch, redelijk en evenredig uit oogpunt van veiligheid, marktordening en doelmatigheid, passend bij lightrailinfrastructuur, het beheer daarvan en het vervoer dat daarover plaatsvindt. Met de Beleidsregels goederenvervoer 2017 heeft MRDH aangegeven hoe op een administratieve-lastenluwe wijze door spoorgoederenvervoerders op de Hoekse lijn voldaan kan worden aan de eisen van de Wet lokaal spoor.

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

Richtlijn – 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)

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 infrastructuurbeheerder	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 infrastructuur-beheerder 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 quinquies: 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 coördinatietaken voor hoofdinfrastructuur-beheerder van lidstaat. Reeds geïmplementeerd in artikel 17, derde lid, Spw.
Artikel 7 septies: Europees netwerk van infrastructuur-beheerders	--		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 richtlijn	Implementatie	Beleidsruimte	Toelichting
Artikel 10, tweede lid	Art. 11c, eerste lid, Bls		
Artikel 11: Beperking van het recht op toegang en van het recht passagiers te laten in- en uitstappen	Art. 11c, derde lid, Bls	De mogelijkheid wordt geboden om het recht op toegang te beperken in de in artikel 11, eerste lid, situatie en onder de aldaar genoemde voorwaarden.	Nederland geeft aan deze mogelijkheid uitvoering in artikel 19, 19a, 19b, 61 en 64 Wp2000. Lid 6: Hoofdstuk 6 Algemene wet bestuursrecht.
Artikel 11 bis: Hogesnelheids-passagiersvervoer	--		Niet relevant voor de Hoekse lijn.
Artikel 12: Heffing op spoorwagondernemingen 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 en derde lid, Bls		Van toepassingverklaring van art. 15 Besluit implementatie en art. 71, tweede tot en met vierde lid, 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 doorgaande-ticketsystemen	--		Reeds geïmplementeerd in artikelen 14 en 30 Wp2000
Artikel 14: Algemene beginselen inzake grensoverschrijdende overeenkomsten	--		Niet relevant voor de Hoekse lijn.
Artikel 15: Toezichhoudende 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 spoorwegvervoerdiensten 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 (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 uitdrukkelijk 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, punt 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 passagiersvervoerdiensten. 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.

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 spoorvervoerdiensten 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, legt de verantwoordelijkheid om te bepalen of er sprake is van een machtspositie in eerste instantie bij de desbetreffende spoorwegonderneming en exploitant.

Ingevolge artikel 14, tweede lid, van het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU voert een exploitant die onder zeggenschap van een instantie of onderneming met een machtspositie staat gescheiden boekhoudingen voor dienstvoorzieningen in de zin van bijlage II, punt 2. Het eveneens van toepassing verklaarde artikel 15 van dat besluit implementeert artikel 13, vierde lid van de richtlijn en 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.

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 verzøkende 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 overeenkomstige toepassing te verklaren op de het spoorgoederentraject van 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, van de Spoorwegwet 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 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.

Ter implementatie van artikel 13, vijfde lid, is in derde lid van artikel 11d de klachtenprocedure bij de ACM in het kader conflicten over de toegang tot een dienstvoorziening geregeld. De relevante bepalingen uit artikel 71 van de Spoorwegwet zijn van overeenkomstige toepassing verklaard. Daarin is bepaald dat de ACM een besluit neemt overeen aanvraag om te onderzoeken of sprake is van onterechte weigering tot een dienstvoorziening. Wanneer de ACM besluit dat toegang tot een dienstvoorziening ten onrechte is geweigerd, neemt zij voor zover nodig maatregelen om ervoor te zorgen dat een passend deel van de beschikbare capaciteit voor de betreffende dienstvoorziening wordt toegekend aan de desbetreffende spoorwegonderneming. De ACM kan zo nodig een last onder dwangsom opleggen.

Artikel 11e Besluit lokaal spoor

De ACM is ingevolge artikel 70, eerste lid, van de Spoorwegwet de toezichthoudende instantie als bedoeld in de sera-richtlijn. Het toezicht op de naleving van en de bestuursrechtelijke handhaving van de artikelen 11d en een 11e van het Besluit lokaal spoor zijn daarom ook belegd bij de ACM. Daarmee wordt afgeweken van artikel 42 WIs, op grond waarvan de ambtenaren van de ILT als toezichthouder zijn aangewezen, en van artikel 43 WIs, op grond waarvan MRDH bevoegd is tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens de wet gestelde verplichtingen. Die artikelen worden overeenkomstig artikel 3, tweede lid, aanhef en onderdeel a, WIs buiten toepassing gelaten nu dit voor een goede toepassing van de relevante richtlijnbevestigingen nodig is.

Artikel II

Het inwerkingtreedingsmoment 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,
V.L.W.A. Heijnen