Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw S.A.M. Dijksma
T.a.v. mevrouw H.A.M. van Dongen
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Den Haag,

Aantal bijlage(n): -
Uw kenmerk: IENM/BSK-2016/291490
Ons kenmerk: ACM/DTVP/2017/200115
Contactpersoon:
Onderwerp: 16.1262.38 UHT Hoekse lijn

Geachte mevrouw Dijksma,

De spoorweg Schiedam Centrum – Hoek van Holland Strand (de 'Hoekse lijn') wordt omgebouwd tot metroverbinding. Hiervoor moeten het *Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen* en het *Besluit aanwijzing lokale spoorwegen* worden aangepast. Op 7 december 2016 heeft mevrouw Van Dongen, directeur Openbaar Vervoer en Spoor, de Autoriteit Consument en Markt (ACM) gevraagd een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets (UHT) uit te voeren op het ontwerpbesluit over de wijziging van deze twee besluiten. Ik dank u voor de geboden mogelijkheid om deze toets uit te voeren. Hieronder treft u de resultaten van die toets aan.

Op 5 januari 2017 hebben de heer […] en de heer […] van uw Ministerie (IenM) gesproken met de heer […] van de ACM. Tijdens dit gesprek is gesproken over de toepasselijkheid van Richtlijn 2012/34/EU op de Hoekse lijn zodra deze lijn als lokaal spoor aangewezen is. Daarbij is met name de toegang tot de Hoekse lijn voor spoorgoederenvervoer, de verdeling van capaciteit op die lijn en de vergoeding voor het gebruik ervan ter sprake gekomen.

Beheer van de infrastructuur en toezicht

Zoals u aangeeft in de toelichting bij de voorgenomen wijziging van eerdergenoemde besluiten, zal met de omzetting van de Hoekse lijn de eigendom van deze spoorweginfrastructuur worden overgedragen aan de metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Het beheer ervan valt dan niet langer onder ProRail B.V., maar onder RET B.V. Zodra de Hoekse lijn een metroverbinding wordt, is de Spoorwegwet niet langer van toepassing. Vanaf dat moment geldt de Wet lokaal spoor. De omzetting heeft ook consequenties voor het toezicht. Onder de Spoorwegwet is de ACM de aangewezen toezichthouder. Onder de Wet lokaal spoor en op grond van het *Besluit aanwijzing toezichthouder lokaal spoor*, is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de aangewezen toezichthouder.

Pagina 1/3
Muzenstraat 41 | 2511 WB Den Haag
Postbus 16326 | 2500 BH Den Haag
T 070 722 20 00 | F 070 722 23 55
info @acm.nl | www.acm.nl | www.consuwijzer.nl

De ACM zal, na de inwerkingtreding van beide besluiten, aldus geen toezicht meer houden op de verdeling van capaciteit en de vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Ook zal de ACM geen klachten van vervoerders in behandeling kunnen nemen over de verdeling van capaciteit op de Hoekse lijn of over, bijvoorbeeld, de hoogte van heffingen die daarvoor in rekening kunnen worden gebracht.

Gevolgen voor het goederenvervoer op de Hoekse lijn

De ACM stelt vast dat de Wet lokaal spoor de mogelijkheid biedt voor goederenvervoerders om gebruik te maken van de spoorweginfrastructuur.[1] Zoals gesteld in de toelichting bij de voorgenomen wijziging van de besluiten, is de mogelijkheid voor goederenvervoer naar de spooraansluitingen die ten tijde van de overdracht in bedrijf zijn, als voorwaarde gesteld bij de overdracht van de spoorweginfrastructuur aan de MRDH.

In dit verband merkt de ACM op, onder verwijzing naar artikel 10 van Richtlijn 2012/34/EU en de memorie van toelichting bij de Wet lokaal spoor,[2] dat onder het begrip spoorweginfrastructuur niet alleen hoofdspoorweginfrastructuur valt, maar ook lokale spoorweginfrastructuur. Artikel 10 van Richtlijn 2012/34/EU waarborgt dat spoorwegondernemingen onder eerlijke, non-discriminatoire en transparante voorwaarden toegang moeten kunnen verkrijgen tot de spoorweginfrastructuur. Ongeacht toezicht van de ACM op de naleving ervan, blijft deze bepaling van toepassing.[3]

Capaciteitsverdeling en vergoeding voor gebruik spoorweginfrastructuur

Op grond van artikel 30 van de Wet lokaal spoor, sluit de beheerder een toegangsovereenkomst met de vervoerder. Daarin wordt de aan de vervoerder toegewezen capaciteit vastgelegd. De ACM merkt op dat de MRDH een beleidskader dient op te stellen waarin toewijzingscriteria voor de Hoekse lijn worden vastgelegd.[4]

Over de vergoeding voor het gebruik van de Hoekse lijn is nog niets bekend. Richtlijn 2012/34/EU bevat, in hoofdstuk IV, bepalingen over vergoedingen voor het gebruik van spoorweginfrastructuur. Wanneer IenM de Hoekse lijn wil uitsluiten van de toepassing van hoofdstuk IV (en artikelen 7, 8 en 13) van deze richtlijn, zal zij de Europese Commissie in kennis moeten stellen van dit voornemen.[5] Het voornemen om de Hoekse lijn van de toepassing van deze bepalingen uit te sluiten kwam naar voren tijdens het gesprek van 5 januari 2017.

De vergoeding voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur die ProRail B.V. van de gebruikers van dat spoor mag vragen mag niet hoger zijn dan de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst.[6] De Wet lokaal spoor voorziet niet in een regeling ten aanzien van vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Naar mening van de ACM verdient het aanbeveling om in het eerdergenoemde beleidskader te voorzien in een

---

[1] *Kamerstukken II*, 2011/12, 33 324, nr. 3, p. 4.

[2] Idem.

[3] Artikel 2, eerste lid, van Richtlijn 2012/34/EU sluit de toepassing van hoofdstuk II van de Richtlijn, waar artikel 10 deel van uitmaakt, uit voor bepaalde spoorwegondernemingen. Een spoorgoederenvervoerder die bovenregionale vervoersdiensten verricht zal echter naar verwachting niet onder deze uitsluitingsgrond vallen.

[4] Artikel 30, tweede lid, van de Wet lokaal spoor.

[5] Artikel 2, vierde lid, eerste en tweede volzin. Het gaat in dit artikel om lokale infrastructuren die geen strategisch belang hebben voor de werking van de spoormarkt.

[6] Artikel 31, derde lid, van Richtlijn 2012/34/EU en artikel 3 van Besluit implementatie Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

systematiek, die minimaal waarborgt dat de gebruiksvergoeding aan de vereisten uit Richtlijn 2012/34/EU voldoet. Dit schept helderheid voor het goederenvervoer, dat gebruik maakt of overweegt te maken van de Hoekse lijn, althans, het gedeelte waarover goederenvervoer mogelijk blijft.

Tot slot

Het gaat hier om een novum: een lokale spoorweg waar zowel personenvervoer per metro als goederenvervoer plaatsvindt. De ACM acht het wenselijk dat, gezien de ligging van de spooraansluiting, de non-discriminatoire toegang voor goederenvervoerders ook in de toekomst geborgd blijft, zoveel mogelijk langs de lijnen van Richtlijn 2012/34/EU. De ACM adviseert dan ook, dat de MRDH heldere regels stelt met betrekking tot toegang tot de spoorweginfrastructuur, omtrent de verdeling van capaciteit en ten aanzien van vergoedingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Ook omdat IenM voornemens is hoofdstuk IV van Richtlijn 2012/34/EU buiten toepassing te verklaren op de Hoekse lijn, moet worden voorkomen dat er een rechtsvacuüm ontstaat.

Voor de ACM betekent de voorgenomen wijziging van de beide besluiten enkel een geografische beperking van haar toezichthoudende taken. Zoals aangegeven is het, gelet op de toepasselijke Europese regelgeving, voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de besluiten vooral van belang dat de lacune die daardoor ontstaat adequaat wordt ingevuld.

Hoogachtend,

Autoriteit Consument en Markt,
namens deze,

dr. F.J.H. Don
bestuurslid