

---

## 444

### **Besluit van 17 oktober 2009, houdende wijziging van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, in verband met wijziging van bijlage 1 en de aanwijzing van stamlijnen als hoofdspoorwegen**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 13 oktober 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/1108 sector S&W, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 2, eerste en tweede lid, en 124, tweede lid, van de Spoorwegwet;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Als hoofdspoorwegen worden tevens aangewezen de in onderdeel a van bijlage 2 bij dit besluit genoemde spoorwegen en de berijdbare delen van de spoorwegen gelegen op de in onderdeel b van die bijlage genoemde locaties. Deze spoorwegen vallen onder het toepassingsbereik van artikel 20, vierde lid, van de Spoorwegwet.

B

Bijlage 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen d en e van onderdeel 10 worden geletterd c en d.

2. Aan onderdeel 12 wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:  
f. Maastricht–Belgische grens;.

C

Na bijlage 1 wordt een bijlage toegevoegd, luidende:

**Bijlage 2 behorende bij artikel 1 van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen**

- a. De volgende spoorwegen zijn hoofdspoorwegen:
1. Lage Zwaluwe–Moerdijk;
  2. Made en Drimmelen–Oosterhout Weststad;
  3. Sluiskil Aansluiting–Terneuzen Dow Chemical;
  4. Terneuzen Aansluiting–Axelse vlakte.
- b. De spoorwegen gelegen op de volgende locaties zijn hoofdspoorwegen:
1. Haven van Rotterdam, Waalhaven;
  2. Haven van Rotterdam, Eemhaven;
  3. Haven van Rotterdam, Pernis;
  4. Haven van Rotterdam, Botlek;
  5. Haven van Rotterdam, Europoort;
  6. Haven van Rotterdam, Maasvlakte;
  7. Haven van Amsterdam, Westelijk havengebied;
  8. Haven van Amsterdam, Hemhaven;
  9. Haven van Amsterdam, Houtrakpolder;
  10. Moerdijk Industrieschap;
  11. Utrecht Industrierrein Lage Weide;
  12. Delfzijl, stamlijn Havenschap;
  13. Dordrecht, Zeehaven;
  14. Dordrecht, Industrierrein De Staart;
  15. Maastricht Beatrixhaven;
  16. Roodeschool Eemshaven;
  17. Vlissingen Sloehaven;
  18. Zwijndrecht, Grootte Lindt;
  19. Oosterhout, Industrierrein Weststad;
  20. Roosendaal Industrierrein;
  21. Roosendaal Borchwerf;
  22. Alphen aan de Rijn, Industrierrein Rijnhaven;
  23. Tilburg, De Loven;
  24. Hengelo Zuid;
  25. Born, Franciscushaven;
  26. Axel, Axelse Vlakte;
  27. Venlo Tradeport;
  28. Almelo Dollegoor;
  29. Almelo Bedrijvenpark Twente;
  30. Arnhem, gemeentelijke stamlijn;
  31. Zwolle Katwolde;
  32. Oss-Elzenburg.

**ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 31 december 2009.

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit dat met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 17 oktober 2009

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

Uitgegeven de *derde* november 2009

De Minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin

### *Bezwaar*

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunt u tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, ter attentie van Hoofddirectie Juridische Zaken, sector Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

Doel van deze wijziging van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen is het aanwijzen van een internationale spoorverbinding als hoofdspoorweg en het aanwijzen van de in gebruik zijnde, en derhalve berijdbaar zijnde, stamlijnen als hoofdspoorwegen. Op grond van artikel 124, tweede lid, van de Spoorwegwet kunnen deze stamlijnen, waarvan ProRail B.V. de gerechtigde is, tot 1 januari 2010 aangewezen worden als hoofdspoorwegen.

De juridische benaming voor een spoorweg die niet voor het openbaar vervoer van personen of van goederen is opengesteld en welke aansluit aan een spoorweg, een lokaalspoorweg of aan een tramweg, is raccordement<sup>1</sup>. Er zijn twee soorten raccordementen: stamlijnen en spoor-aansluitingen. Stamlijnen zijn spoorwegen gelegen in haven- en industriegebieden die uitsluitend of overwegend worden gebruikt door het goederenvervoer en bestemd om meer dan één onderneming te ontsluiten. Spoor-aansluitingen ontsluiten slechts één onderneming.

Op grond van artikel 1, tweede lid, van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen zijn de voormalige stamlijnen aangewezen als hoofdspoorweg. Deze hoofdspoorwegen beginnen daar waar de voormalige stamlijn aftakt van een spoorweg opgenomen in bijlage 1 van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen en eindigen daar waar ProRail B.V. niet langer rechthebbende is, dat wil zeggen aan de achterkant van de aftakende wissel gelegen in de voormalige stamlijn. Het is aan de verschillende beheerders om de markering van de grens tussen een hoofdspoorweg en een spoor-aansluiting vast te stellen. In de praktijk is gebleken dat de markering geen problemen oplevert: de machinisten hebben immers de beschikking over de relevante baanvaktekeningen.

Het kan zijn dat een spoorweg, gelegen op een locatie als bedoeld in onderdeel b van bijlage 2 gedeeltelijk niet berijdbaar is, bijv. omdat dit gedeelte niet in gebruik is. Voor de spoorwegen waarvoor dat het geval is op het moment van de aanwijzing als hoofdspoorweg is dat in de netverklaring van de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur, i.c. ProRail B.V., aangegeven. Aldus is de geografische reikwijdte van dit soort hoofdspoorwegen nader afgebakend.

Het goederenvervoer is naar zijn aard dynamisch waardoor het gebruik van de in de bijlage 2 genoemde spoorwegen fluctueert. Dit kan ertoe leiden dat een aangewezen hoofdspoorweg of onderdeel in onbruik raakt waarna het onderhoudsregime wordt afgestemd op dit gebruik wat er toe kan leiden dat dit gedeelte van een hoofdspoorweg onberijdbaar wordt. De technische staat van een dergelijk stuk hoofdspoor wordt in eerste instantie door de beheerder beoordeeld. Het is derhalve mogelijk dat in de toekomst de beheerder constateert dat (andere delen van de) in bijlage 2 genoemde spoorwegen onberijdbaar zijn geworden. Indien dit een gering deel van zo'n spoorweg betreft, zal dat in de netverklaring van de beheerder worden aangegeven. Het kan ook zijn dat het oordeel over de technische staat van een dergelijke hoofdspoorweg zou leiden tot een aanzienlijke verandering van de gebruiksmogelijkheden van de hoofdspoorweginfrastructuur. In dat geval heeft de voorgenomen wijziging op grond van artikel 17, derde lid, van de Spoorwegwet de voorafgaande instemming van de minister van Verkeer en Waterstaat. Indien een spoorweg als bedoeld in bijlage 2, onder b, geheel in onbruik raakt, dient aanpassing van bijlage 2 overeenkomstig die procedure van artikel 17, derde lid, van de Spoorwegwet te geschieden.

<sup>1</sup> Zie hiervoor het Reglement op de Raccordementen 1966.

Onberijdbare spoorwegen worden in de praktijk overigens veelal afgebakend, bijv. door middel van een stootjuk. Er zal derhalve geen misverstand bestaan over de berijdbare status van een spoorweg.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het Reglement op de Raccordementen 1966 van toepassing is op de niet berijdbare delen.

Het gevolg van de aanwijzing van de stamlijnen als hoofdspoorweg is dat deze spoorwegen daarmee onder het toepassingsbereik van de Spoorwegwet komen en hiermee de eisen genoemd in de artikelen 19 tot en met 21 van de Spoorwegwet van toepassing zijn. Deze artikelen bepalen dat het verboden is zonder vergunning of ontheffing bepaalde activiteiten binnen de begrenzing en tot een bepaalde afstand buiten de begrenzing van de hoofdspoorweg te verrichten. Gebleken is dat de begrenzing van 11 meter te streng is voor de stamlijnen.

Alvorens stamlijnen aangewezen konden worden als hoofdspoorweg, diende derhalve voor deze spoorwegen een alternatieve begrenzing vastgesteld te worden die aansloot bij de praktijk. Na onderzoeken is gebleken dat de spoorwegveiligheid rondom stamlijnen binnen de begrenzing van 3 meter voldoende gegarandeerd is. Aan artikel 20 van de Spoorwegwet is een vierde lid toegevoegd, dat bepaalt dat de begrenzing van voormalige stamlijnen gevormd wordt door een lijn liggend op een afstand van 3 meter op maaiveldniveau, gemeten vanaf het hart van het buitenste spoor.

De spoorlijn Maastricht–Belgische grens is een internationale spoorverbinding die sinds 1990 niet meer is gebruikt en momenteel wordt gerevitaliseerd in eerste instantie voor gebruik door goederenvervoer.

### **Uitvoerings- en handhavingstoets NMa**

Een concept van dit besluit is voorgelegd aan de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) voor de uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets. De NMa juicht de aanwijzing van stamlijnen als hoofdspoorwegen toe, en heeft een aantal opmerkingen. De NMa geeft aan dat in het besluit specifiek de spoorwegen of delen daarvan als hoofdspoorweg aangewezen zouden moeten worden, omdat er op sommige locaties genoemd in bijlage 2 zowel stamlijnen als spoor-aansluitingen zijn gelegen. Het onderscheid tussen hoofdspoor en spoor-aansluiting moet derhalve duidelijk zijn. Naar aanleiding van deze opmerking is in de nota van toelichting verduidelijkt dat bedoelde afbakening in de praktijk niet tot problemen leidt. Tevens is de suggestie overgenomen om in de nota van toelichting aan te geven dat het Reglement op de Raccordementen 1966 van toepassing is op onberijdbare delen. Daarnaast merkt de NMa op dat de beheerder bepaalt of delen van spoorwegen onberijdbaar zijn. Ten aanzien van deze opmerking is de toelichting verduidelijkt in die zin dat de bevoegdheid van ProRail om de geografische omvang van een spoorlijn nader te duiden alleen ziet op stamlijnen waarvan op het moment van deze aanwijzing een gedeelte thans in onbruik en onberijdbaar is.

De Spoorwegwet is niet van toepassing op de onberijdbare delen van stamlijnen. De vraag of een spoorweg - veilig- berijdbaar is, betreft het vaststellen van de technische staat daarvan. De technische staat en de veilige berijdbaarheid van spoorwegen wordt overeenkomstig de Spoorwegwet door de beheerder ProRail B.V. beoordeeld. Indien noodzakelijk, kan te allen tijde aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden gevraagd of de beheerder terecht heeft geoordeeld dat een deel van een spoorweg onberijdbaar is.

## **Actal**

Dit besluit heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten voor het bedrijfsleven en de burgers. Een ontwerp van dit besluit is voor gelegd aan het College toetsing administratieve lasten. Het college heeft besloten het besluit niet te selecteren voor een toets op de gevolgen voor de administratieve lasten.

### **Artikelsgewijs**

#### *Artikel I, onderdeel B*

Als gevolg van de revitalisering van de spoorlijn Maastricht–Belgische grens is deze spoorlijn als hoofdspoorweg aangewezen.

#### *Artikel I, onderdeel C*

In bijlage 2 zijn als hoofdspoorweg aangewezen de daadwerkelijk in gebruik zijnde en berijdbare stamlijnen. In onderdeel b van die bijlage worden locaties genoemd waarop de spoorwegen zijn gelegen. In de praktijk kunnen dit ook meerdere stamlijnen zijn. Voor een uitgebreide toelichting zij verwezen naar het algemeen deel van deze toelichting. De beheerder Prorail B.V. geeft jaarlijks in zijn netverklaring als bedoeld in artikel 58 van de Spoorwegwet, nader aan welke delen van de stamlijnen die aangewezen zijn als hoofdspoorweg niet berijdbaar zijn.

De in bijlage 2 aangewezen hoofdspoorwegen zijn hoofdspoorwegen waar slechts met beperkte snelheid gereden mag worden. De maximumsnelheid wordt in het Besluit Spoorverkeer vastgesteld op 30 kilometer per uur. Als een voormalige stamlijn ingericht gaat worden voor een snelheid van meer dan 30 kilometer per uur, zal deze in de lijst van bijlage 1 opgenomen worden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings