
722

Besluit van 20 december 2004, houdende aanwijzing van hoofdspoorwegen, alsmede houdende intrekking van enkele op grond van de Locaalspoor- en Tramwegwet genomen besluiten (Besluit aanwijzing 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 14 december 2004, nr. HDJZ/S&W/2004-3064, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 2, eerste lid, en 124 van de Spoorwegwet en de artikelen 1, eerste lid, en 2, eerste lid, van de wet van 9 juli 1900, houdende nadere regeling van den dienst en het gebruik van spoorwegen, waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd (Stb. 118);

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1

Als hoofdspoorweg worden aangewezen:

- a. de spoorwegen, genoemd in de bij dit besluit behorende bijlage 1;
- b. de spoorwegen, genoemd in onderdeel a van de bij dit besluit behorende bijlage 2, en de spoorwegen, gelegen op de in onderdeel b van die bijlage genoemde locaties, voorzover:

1°. op de spoorweg op de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit onderdeel het Reglement op de Raccordementen 1966 van toepassing was, en

2°. de spoorweg op het onder 1° bedoelde tijdstip door Railinfrabeheer b.v. werd beheerd.

Artikel 2

De volgende beschikkingen tot aanwijzing als locaalspoorweg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de wet van 9 juli 1900, houdende nadere regeling van den dienst en het gebruik van spoorwegen, waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd (Stb. 118), worden ingetrokken:

- a. beschikking van 24 november 1958, nr. V-1/0116890;
- b. beschikking van 28 december 1959, nr. V-1/0133031;
- c. beschikking van 15 juni 1993, nr. S-31318, 's-Heer Arendskerke – Sloehaven;

d. beschikking van 16 december 1993, nr. S-31975, Weert – Budel Grens.

Artikel 3

De Concessie uitoefening dienst havenspoorweg Rotterdam Linker Maasoever 1979 wordt ingetrokken.

Artikel 4

Dit besluit treedt in werking met ingang van 31 december 2004, met uitzondering van:

a. artikel 1, onderdeel b, dat in werking treedt met ingang van de eerste dag van de tiende kalendermaand na inwerkingtreding van de artikelen 16 tot en met 25 van de Spoorwegwet;

b. de artikelen 2 en 3, die in werking treden met ingang van het tijdstip waarop de artikelen 16 tot en met 25 van de Spoorwegwet in werking treden.

Artikel 5

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

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, 20 december 2004

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Uitgegeven de *negenentwintigste* december 2004

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunnen belanghebbenden binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekend gemaakt tegen dit besluit bezwaar maken. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan: Minister van Verkeer en Waterstaat, Hoofd-directie Juridische Zaken, Postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

Het ondertekende bezwaarschrift dient ten minste te bevatten:

- uw naam en adres;
- de dagtekening;
- vermelding van het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen en zo mogelijk de datum en het kenmerk van het besluit;
- een opgave van de redenen waarom u zich niet met het besluit kunt verenigen.

Bijlage 1 behorend bij artikel 1, onder a, van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen

In deze bijlage wordt verstaan onder:

- a. het teken >: komt van locaties links en rechts van het teken / bij elkaar;
- b. het teken <: splitst naar de locaties links en rechts van het teken /.

De volgende spoorwegen, daarbij inbegrepen de niet genoemde verbindingbogen die deze spoorwegen onderling met elkaar verbinden, zijn hoofdspoorwegen:

1. Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal – Arnhem – Duitse grens, met de zijtakken:

- a. Breukelen – Harmelen Aansluiting;
- b. De Haar Aansluiting – Rhenen;
- c. Velperbroek Aansluiting – Arnhem Goederenstation;
- d. IJsselbrug Westzijde – Arnhem Goederenstation;
- e. Zevenaar – Winterswijk;

2. Den Haag Centraal / Rotterdam Centraal > Gouda – Utrecht Centraal – Amersfoort – Zwolle – Meppel < Leeuwarden / Groningen, met de zijtakken:

- a. Nootdorp Aansluiting – Leidschendam Werkplaats;
- b. Gouda – Alphen aan den Rijn;
- c. Woerden – Leiden;
- d. Den Dolder – Baarn;
- e. Amersfoort – Leusden;
- f. Zwolle – Kampen;
- g. Haren – Waterhuizen;

3. Haarlem / Amsterdam Centraal > Uitgeest – Alkmaar – Den Helder, met de zijtakken:

- a. Heerhugowaard – Hoorn;
- b. Amsterdam Singelgracht Aansluiting – Amsterdam Westhaven;
- c. Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Westhaven;

4. Zwolle – Zutphen – Arnhem – Nijmegen – Venlo – Roermond, met de zijtakken:

- a. Zutphen – Hengelo;
- b. Zutphen – Winterswijk;
- c. Venlo – Duitse grens;

5. Harlingen Haven / Stavoren > Leeuwarden – Groningen – Nieuweschans – Duitse grens, met de zijtakken:

- a. Groningen – Sauwerd < Roodeschool / Delfzijl;
- b. Zuidbroek – Veendam;

6. Zaandam – Hoorn – Enkhuizen;

7. Dordrecht – Geldermalsen – Elst;

8. Amsterdam Centraal – Amersfoort – Apeldoorn – Almelo – Hengelo < Oldenzaal – Duitse grens / Enschede – Duitse grens, met de zijtakken:

- a. Weesp – Lelystad;
- b. Hilversum – Lunetten;
- c. Barneveld Aansluiting – Ede-Wageningen;
- d. Apeldoorn – Apeldoorn Zuid;
- e. Apeldoorn – Zutphen;

f. Wierden – Zwolle;

9. Vlissingen – Roosendaal – Tilburg – 's-Hertogenbosch – Nijmegen, met de zijtakken:

- a. 's-Heer Arendskerke Aansluiting – Sloehaven;
- b. Tilburg – Boxtel;

10. Amsterdam Centraal – Haarlem – Leiden – Den Haag HS – Rotterdam Centraal – Dordrecht – Roosendaal – Belgische grens, met de zijtakken:

- a. Haarlem – Zandvoort;
- b. Schiedam – Hoek van Holland Strand;
- c. Delfshavense Schie – Rotterdam Rechter Maasoever;
- d. Lage Zwaluwe – Made en Drimmelen;
- e. Lage Zwaluwe – Breda;

11. Weesp – Schiphol – Leiden, met de zijtak Amsterdam Singelgracht – Amsterdam Riekerpolder;

12. Utrecht Centraal – 's-Hertogenbosch – Eindhoven – Weert – Roermond – Sittard < Heerlen – Duitse grens / Maastricht – Eijsden – Belgische grens, met de zijtakken:

- a. Eindhoven – Venlo;
- b. Weert – Belgische grens;
- c. Sittard – Born;
- d. Heerlen – Maastricht;
- e. Landgraaf – Kerkrade Centrum;

13. Zwolle – Mariënberg – Emmen, met de zijtak Mariënberg – Almelo;

14. Terneuzen – Sluis – Aansluiting – Sas van Gent – Belgische grens;

15. Maasvlakte – Kijfhoek;

16. Rotterdam Hofplein – Den Haag Centraal, met de zijtak Leidschendam-Voorburg Aansluiting – Zoetermeer Stadslijn.

**Bijlage 2 behorend bij artikel 1, onder b, van het Besluit
aanwijzing hoofdspoorwegen**

Spoorwegen als bedoeld in artikel 1, onder b, zijn:

a. de volgende spoorwegen:

- 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:

- 1°. Almelo
- 2°. Alphen aan den Rijn
- 3°. Amsterdam Westelijk Havengebied
- 4°. Arnhem
- 5°. Bergen op Zoom
- 6°. Blerick
- 7°. Born
- 8°. Dordrecht
- 9°. Haven van Delfzijl
- 10°. Haven van Rotterdam
- 11°. Hengelo
- 12°. Utrecht Lage Weide
- 13°. Maastricht
- 14°. Moerdijk
- 15°. Nijmegen
- 16°. Oosterhout Weststad
- 17°. Oss
- 18°. Roodeschool / Eemshaven
- 19°. Roosendaal
- 20°. Tilburg
- 21°. Tiel
- 22°. Vlaardingen
- 23°. Vlissingen Sloehaven
- 24°. Zeeuws Vlaanderen
- 25°. Zwijndrecht
- 26°. Zutphen
- 27°. Zwolle

NOTA VAN TOELICHTING

Dit besluit wijst spoorwegen aan als hoofdspoorwegen als bedoeld in de nieuwe Spoorwegwet (Stb. 2003, 264). Daarmee gaat voor die spoorwegen vrijwel de gehele nieuwe Spoorwegwet gelden. De regels in de Spoorwegwet voor hoofdspoorwegen strekken onder meer tot implementatie van diverse Europese richtlijnen, waaronder richtlijn 2001/14/EG.¹ Verder stelt de wet bijvoorbeeld regels voor spoorverkeer, spoorwegpersoneel en spoorvoertuigen, en stelt de wet beperkingen aan het gebruik van de omgeving van hoofdspoorwegen. Voor het beheer van hoofdspoorwegen wordt door de Minister van Verkeer en Waterstaat een beheerconcessie verleend op grond van artikel 16, eerste lid.

Op andere spoorwegen dan bij dit besluit aangewezen hoofdspoorwegen blijft het bepaalde bij en krachtens de Spoorwegwet 1875 en de Locaalspoor- en Tramwegwet voortsnog van toepassing. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de toelichting op de Wet kabelbaaninstallaties (Stb. 2004, 73).

De wet geeft twee criteria waaraan spoorwegen moeten voldoen om als hoofdspoorweg te worden aangemerkt. Het eerste criterium koppelt een bestemming aan de spoorweg. De spoorwegen moeten uitsluitend of overwegend bestemd zijn voor, samengevat, bovenlokaal (openbaar) vervoer van personen en goederen. Volgens het tweede criterium dient de Staat rechthebbende te zijn ten aanzien van de spoorweg. De achterliggende gedachte bij deze bepaling is om slechts spoorwegen aan te wijzen waarvan de rijksoverheid eigenaar of anderszins rechthebbende² is.

Aangezien bij het opstellen van de wet is voorzien dat op het moment van inwerkingtreding van de Spoorwegwet de Staat nog niet volledig eigenaar of anderszins rechthebbende is van de aan te wijzen spoorwegen, is een overgangsbepaling opgenomen in artikel 124 van de Spoorwegwet. Ingevolge het eerste lid van dat artikel kunnen bij de eerste toepassing van artikel 2, spoorwegen als hoofdspoorwegen worden aangewezen, indien deze spoorwegen rechtstreeks of middellijk in overwegende mate zijn aangelegd op kosten van het Rijk en naar het oordeel van Onze Minister voldoende is komen vast te staan dat gedurende de periode van twee jaar voorafgaand aan de datum van inwerkingtreding van artikel 2 deze spoorwegen door Railinfrabeheer B.V., gevestigd te Utrecht, werden onderhouden. Artikel 124, tweede lid, bepaalt dat tot 1 januari 2005 in afwijking van artikel 2, tweede lid, spoorwegen als hoofdspoorwegen worden aangewezen, indien Railinfrabeheer B.V. of Railinfratrust B.V., gevestigd te Utrecht, rechthebbende is ten aanzien van deze spoorwegen.

Toepassing van deze criteria betekent, dat vrijwel het gehele spoorwegnet zoals dat nu voor het treinverkeer wordt gebruikt, in beginsel wordt aangewezen als hoofdspoorweg. Zowel de hoofd- als de zijlijnen worden tot de hoofdspoorwegen gerekend, met uitzondering van particuliere spooraansluitingen, particuliere emplacementen en delen van spoorlijnen gelegen binnen herstelwerkplaatsen en «depots» of «garages» voor spoorvoertuigen.

¹ Richtlijn nr. 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (PbEG L 75).

² Het begrip rechthebbende is in artikel 1, onder d, van de Spoorwegwet omschreven als: eigenaar, bezitter of degene die een recht van erfpacht, opstal, vruchtgebruik, gebruik, huur of pacht heeft.

Artikelsgewijs

Artikel 1, onderdeel a

De spoorwegen die via dit onderdeel worden aangewezen als hoofdspoorweg, zijn grotendeels de spoorwegen zoals opgenomen in de NS-concessie van 1938. Spoorwegen uit die concessie die niet met dit besluit worden aangewezen als hoofdspoorweg, zijn opgebroken of in

onbruik geraakte spoorwegen. Railinfrabeheer B.V. (ProRail B.V.) is rechthebbende ten aanzien van deze spoorwegen aangezien zij het beheer en onderhoud verzorgt sedert 1995.

De spoorwegen die in dit onderdeel worden aangewezen als hoofdspoorweg, zijn bestemd voor bovenlokaal openbaar personen- en goederenvervoer en worden als zodanig ook gebruikt. Deze hoofdspoorwegen zijn in bijlage 1 aangeduid met behulp van stationsnamen of de in de spoorwegsector gangbare geografische benamingen. Een voorbeeld hiervan is Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal – Arnhem – Duitse grens. Plaatselijke verbindingbogen met andere spoorwegen zijn niet elk afzonderlijk in de lijst opgenomen. Deze maken uiteraard wel deel uit van de genoemde spoorwegen. Wel zijn enkele grote verbindingbogen vanwege hun lengte als zijtak in de lijst opgenomen. Een voorbeeld hiervan is de zijtak Breukelen – Harmelen Aansluiting van de hierboven genoemde hoofdspoorweg.

Artikel 1, onderdeel b

Met onderdeel b worden als hoofdspoorweg aangewezen (in gebruik zijnde) spoorwegen die dienen ter ontsluiting van industrieterreinen of in havengebieden, voorzover die spoorwegen meer dan één onderneming ontsluiten. In de huidige (oude) spoorregelgeving gaat het om «raccordementen», in het spraakgebruik om stamlijnen. Tot het moment van de inwerkingtreding van dit onderdeel (zie hierover de toelichting bij artikel 2, hierna) is het Reglement op de Raccordementen 1966 van toepassing. De in dit onderdeel aangewezen hoofdspoorwegen beginnen daar waar het voormalige raccordement aftakt van de openbare spoorweg en eindigen daar waar ProRail B.V. niet langer rechthebbende is, dat wil zeggen aan de achterkant van de aftakkende wissel gelegen in de stamlijn.

Naast de stamlijnen zijn er nog andere raccordementen, namelijk de goederenspoorwegen die slechts één onderneming ontsluiten, de zogeheten spooransluitingen. Gezien de aan de aanwijzing tot hoofdspoorweg verbonden consequenties is het van belang dat de verschillende beheerders van de raccordementen in overeenstemming met elkaar zorgen voor een duidelijke fysieke markering van de grens tussen hoofdspoorwegen als bedoeld in bijlage 2 en andere spoorwegen. Dit kan op eenvoudige wijze gebeuren en is aan de beheerders om vast te stellen. Het plaatsen van een bord (sein) is niet noodzakelijk.

In bijlage 2, onder b, worden locaties genoemd waarop de spoorwegen zijn gelegen. In de praktijk kunnen dit ook meerdere stamlijnen zijn. Dit is bijvoorbeeld het geval in de Rotterdamse Haven (onder andere Pernis, Botlek, Europoort). Het noemen van de locatie betekent niet per definitie dat alle stamlijnen op die locatie worden aangewezen als hoofdspoorwegen. Het gaat, naast de clausulering van artikel 1, onder b, van dit besluit, alleen om die stamlijnen die daadwerkelijk in gebruik zijn. Stamlijnen op locaties die niet aan de criteria voldoen, vallen buiten de aanwijzing van artikel 1, onder b, in samenhang met bijlage 2, onder b. Voorbeeld hiervan in de Rotterdamse Haven is de stamlijn Rotterdam Feyenoord. Een ander voorbeeld hiervan is gelegen in Oosterhout: de stamlijn Vijf Eiken.

Artikel 1, onderdeel b, treedt in werking met ingang van de eerste dag van de tiende kalendermaand na inwerkingtreding van de artikelen 16 tot en met 25 van de nieuwe Spoorwegwet (zie artikel 4, onder a, van dit besluit). Tot dat tijdstip blijft op de desbetreffende spoorwegen het Reglement op de Raccordementen 1966 van toepassing. Met de aanwijzing van raccordementen tot hoofdspoorwegen worden onder

meer de artikelen 19 tot en met 21 van de Spoorwegwet van toepassing op deze spoorwegen. 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. Op de raccorderementen is een dergelijk omgevingsregime niet van toepassing. Om de overgang van het Reglement op de Raccorderementen 1966 naar het omgevingsregime van de nieuwe Spoorwegwet mogelijk te maken biedt de Spoorwegwet de Minister van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheid tot het verlenen van vergunningen en ontheffingen voor specifieke situaties. Gefaseerde inwerkingtreding van dit besluit biedt de mogelijkheid om in de tussenperiode de situatie ter plekke te beoordelen en daarvoor zo nodig vergunningen en ontheffingen te verlenen.

Voor de in dit besluit aangewezen hoofdspoorwegen, dus ook voor de spoorwegen, bedoeld in artikel 1, onder b, geldt dat zij vallen onder de overgangsregeling van artikel 121 van de Spoorwegwet, inhoudend dat bestaande hoofdspoorweginfrastructuur wordt aangemerkt als in overeenstemming met de technische eisen, gesteld krachtens artikel 6 van de wet.

Artikel 2

Enkele van de in artikel 1 aangewezen hoofdspoorwegen zijn in het verleden aangewezen als locaalspoorweg bij beschikkingen krachtens artikel 1, eerste lid, van de Locaalspoor- en Tramwegwet (wet van 9 juli 1900, houdende nadere regeling van den dienst en het gebruik van spoorwegen, waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd, Stb. 118). Die aanwijzingsbeschikkingen worden in dit artikel ingetrokken.

Enkele van de spoorwegen die bij de in onderdeel a genoemde beschikking zijn aangewezen, blijven een locaalspoorweg als bedoeld in die wet. De in onderdeel a genoemde beschikking zal dan ook worden vervangen door een nieuwe beschikking op grond van artikel 1, eerste lid, van de Locaalspoor- en Tramwegwet. Het gaat om de volgende spoorwegen:

- Nieuw Amsterdam – Schoonebeek
- Leusden – De Haar
- Boxtel – Veghel
- Veendam – Stadskanaal – Musselkanaal-Valthermond
- Coevorden – Grens (Laarwald)
- Boekelo – Haaksbergen
- Apeldoorn Zuid – Dieren
- Hoorn – Medemblik
- Amsterdam Haarlemmermeer – Bovenkerk
- Kerkrade – Simpelveld.

Artikel 3

Op 10 december 1979 is een concessie verleend aan de N.V. Nederlandse Spoorwegen voor de exploitatie van de locaalspoorweg «haven-spoorweg», namelijk: de «Concessie voor de uitoefening van de dienst op een spoorweg waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd van het station van de Nederlandse Spoorwegen, genaamd «Rotterdam Zuid Goederenstation», naar de Maasvlakte». Dit is een concessie als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Locaalspoor- en Tramwegwet. Deze concessie is met de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen in 1995, waarbij de scheiding tussen vervoer en infrastructuur is aangebracht, overgedragen aan Railinfrabeheer B.V. (ProRail B.V.). Zij hebben de uitoefening van de dienst, zijnde het beheer (inclusief het onderhoud), op zich genomen. Omdat de Havenspoorweg, van Kijfhoek tot de Maasvlakte,

inmiddels is aangewezen als hoofdspoorweg als bedoeld in de nieuwe Spoorwegwet, gaat voor het beheer daarvan de concessie gelden, bedoeld in artikel 16 van de nieuwe Spoorwegwet. De in dit artikel genoemde concessie kan dan ook worden ingetrokken. ProRail heeft daarmee ingestemd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs