

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: wens om alle ETMET ROSA treinen te mogen rijden/wijziging AMBV Capaciteit?
Datum: donderdag 23 december 2021 07:47:21
Bijlagen: [image001.jpg](#)

Beste 5.1.2.e,

Dank voor je reactie.

Ik snap dat een voorkeursbeslissing niet automatisch leidt tot aanpassing van de AMvB Capaciteit, maar ik zou wel verwachten dat afwijkingen ten minste opgenomen zouden worden in de VGR aan de Tweede Kamer (wat hier volgens mij niet gebeurd is). Zeker in dit geval waar het direct effect heeft op de drgl: door de goederentreinen niet te laten rijden via de in de voorkeursbeslissing aangenomen route zitten er tussen Den Haag en Rotterdam gaten in de ETMET drgl. En we moeten maar hopen dat er geen goederengroei gaat plaatsvinden op de corridor Haarlem-Rotterdam.

Lijkt me verstandig om bij het opstellen van de nieuwe AMvB Capaciteit hier toch nog eens goed naar te kijken.

Nu we het daar toch over hebben: ben je al zo ver om een afspraak met NS te plannen?

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: donderdag 18 november 2021 17:59
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@ns.nl>
CC: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: wens om alle ETMET ROSA treinen te mogen rijden/wijziging AMBV Capaciteit?

Zelfde inhoud als 23

Zelfde inhoud als 23

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@ns.nl>

Verzonden: woensdag 6 oktober 2021 14:56

Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: FW: wens om alle ETMET ROSA treinen te mogen rijden/wijziging AMBV Capaciteit?

Zelfde inhoud als 23

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 23 maart 2021 17:45

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@ns.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@NS.NL>; 5.1.2.e - DGMo

5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: wens om alle ETMET ROSA treinen te mogen rijden/wijziging AMBV Capaciteit?

Zelfde inhoud als 23

Zelfde inhoud als 23

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@ns.nl>

Verzonden: maandag 8 maart 2021 08:32

Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

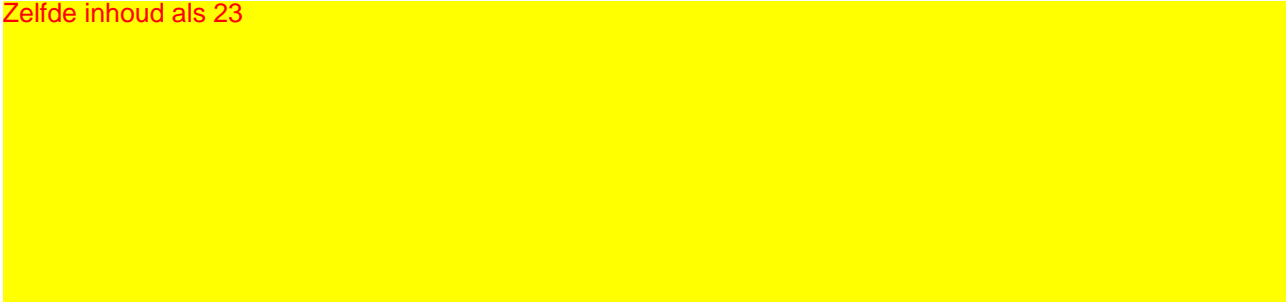
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@NS.NL>

Onderwerp: FW: wens om alle ETMET ROSA treinen te mogen rijden/wijziging AMBV Capaciteit?

Zelfde inhoud als 23

Zelfde inhoud als 23

Zelfde inhoud als 23





Aan
Van

Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

5.1.2.e

nota

Wijziging Besluit Capaciteitsverdeling
Hoofdspoorweginfrastructuur in verband met voorrang
concessieervoer

TER BESLISSING

Datum

4 februari 2022

Onze referentie

Opgesteld door

5.1.2.e

Beslistermijn

2 weken

Uiterlijk bij

8 maart 2022

Bijlage(n)

1

Aanleiding

Infrastructuurbeheerder ProRail verdeelt de capaciteit op het spoor op basis van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Dit besluit bevat de spelregels voor ProRail om jaarlijks spoorcapaciteit aan vervoerders en/of andere gerechtigden toe te kunnen kennen om zo op het spoor te kunnen rijden.

Mede naar aanleiding van een evaluatie van het Besluit capaciteitsverdeling werken wij aan een herziening van de regels waarbij ook een wetswijziging noodzakelijk is¹. Deze herziening van de regels loopt mee met de modernisering van de Spoorwegwet (de nieuwe Spoorwegwet 202# en bevat een algehele herziening van het stelsel van de spoorwegregelgeving).²

Onderdeel van deze herziening is het opstellen van bepaalde prioriteitscriteria wanneer er tijdens de jaardienstverdeling van capaciteit te veel aanvragen binnen komen voor een bepaald treinpad (overbelastverklaring). Specifiek moeten de nieuwe regels borgen dat ProRail het binnenlands concessieervoer voorrang geeft boven zogenoemd binnenlands open toegang-vervoer, als daar sprake van is.

Dit is in lijn met de marktordeningsbrief van uw voorganger uit 2020³ en moet zekerheid borgen in aanbod voor reizigers en kwaliteit van het openbaar vervoer in Nederland, alsmede de uitvoering van de regionale concessies en de nieuwe HRN-concessie per 2025. In de huidige regelgeving is hierin niet expliciet voorzien.

Vooruitlopend op de vertraagde invoering van de gemoderniseerde Spoorwegwet wordt met een tussentijdse wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur de zorg weggenomen dat concessie-personenvervoer binnen de huidige regelgeving geen prioriteit krijgt boven open toegang-personenvervoer. Met deze beperkte wijziging maakt u de keuzes die gemaakt zijn in de marktordeningsbrief ook expliciet in regelgeving.

¹ Kamerstuk 2018/2019, 29984, nr. 790

² Hierover wordt u begin maart nader geïnformeerd.

³ Kamerstuk 2019/2020, 29984, nr. 899

Geadviseerd besluit

1. Ik adviseer u om akkoord te gaan met een tussentijdse wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur zoals voorgesteld in de bijlage van deze nota. Met deze wijziging geeft u prioriteit aan binnenlands concessieervoer boven binnenlands opentoeegang-vervoer.
2. Ik adviseer u om akkoord te gaan met informele, en daarna formele, consultatie van de sector van de voorgestelde wijziging.

Kernpunten

Over de herziening van de capaciteitsverdelingsregels is extern gecommuniceerd dat deze mee zou lopen in de nieuwe Spoorwegwet 202#. Beoogd was de vastgestelde nieuwe Spoorwegwet 202# en de lagere regelgeving begin 2023 te publiceren. Het proces van capaciteitsverdeling start ongeveer 20 maanden voor ingang van de dienstregeling (zie toelichting). Daardoor zou in 2024 capaciteit verdeeld kunnen worden op grond van de herziene regels ten behoeve van het dienstregelingsjaar 2025 dat start op 8 december 2024.

Hiermee zou uitvoering worden gegeven aan de marktordeningsbrief, waaronder aan het punt om concessieervoer bij overbelastverklaring prioriteit te geven boven opentoeegangvervoer. De vertraging van de nieuwe Spoorwegwet (uitstel van het zbo-wetsvoorstel, de val van het Kabinet, een grote opbrengst uit de formele consultatie van de Spoorwegwet 202#), heeft tot gevolg dat de herziening van capaciteitsverdelingsregels niet tijdig genoeg kan worden toegepast. De inwerkingtreding van de nieuwe Spoorwegwet is nu namelijk voorzien in januari 2024. Dit betekent dat capaciteitsverdeling op basis van de nieuwe regels op zijn vroegst mogelijk is met ingang van het dienstregelingsjaar 2026 (zie toelichting voor overzicht van doorlooptijden van het capaciteitsverdelingsproces).

Dit heeft gevolgen voor de samenloop van de herziening van de capaciteitsverdelingsregels met de marktordering op het spoor na 2024. Onder meer de uitvoering van zowel de HRN-concessie als regionale concessies kan in het gedrang komen. Als voorbeeld: het huidige OV werkt met een vast halfuurpatroon. Als er capaciteitsaanvragen gedaan worden die geen rekening houden met dit vaste patroon van het concessieervoer, dan zou dat impact kunnen hebben op reizigers (langere reistijden, geen goede verdeling van treinen over het uur).

Inhoud van de herziening van de capaciteitsverdelingsregels

Herziening van de capaciteitsverdelingsregels in zijn totaliteit levert een flexibeler stelsel op, waarin ProRail meer mogelijkheden krijgt om de capaciteit op het netwerk efficiënter te benutten. Daarnaast schoont deze herziening oude (gedetailleerde) regelgeving op, sluit het beter aan bij EU-regelgeving (bijv. hoe om moet worden gegaan met capaciteit voor werkzaamheden zoals onderhoud en aanleg door ProRail zelf) en geeft het uitvoering aan onderdelen van de marktordeningsbrief. Daarbij is de keuze gemaakt om ons OV primair te regelen via concessies en waarbij we binnenlands opentoeegang-personenvervoer als aanvullend OV beschouwen. Om ook aan dit laatste uitvoering te geven is een wijziging van de capaciteitsverdelingsregels noodzakelijk. De voorgestelde tussentijdse wijziging ziet daarom ook alleen op het laatste; voorrang geven aan

Datum

4 februari 2022

Onze referentie**Uiterlijk bij**

8 maart 2022

Bijlage(n)

1

AanStaatssecretaris van
Infrastructuur en Waterstaat**Van**

5.1.2.e

geconcessioneerd binnenlands OV bij overbelastverklaring van de infrastructuur (zie ook de toelichting).

Nadere uitleg over de tussentijdse wijziging

Het Nederlandse OV stelsel kende tot de inwerkingtreding van het Europese Vierde Spoorwegpakket in de Spoorwegwet (dienstregelingsjaar 2021) geen open toegang voor binnenlands personenvervoer. Daarom is er in het huidige capaciteitsverdelingsstelsel ook geen rekening mee gehouden. Zoals eerder genoemd is het uitgangspunt van de marktordening dat concessies voor OV de beste waarborgen geven voor de OV-reizigers. Op het moment dat er meer aanvragen voor capaciteit zijn dan beschikbare infrastructuur moet ProRail de infrastructuur overbelast verklaren. Op dat moment geeft de capaciteitsverdelingsregelgeving aan hoe ProRail moet prioriteren en verdelen. Momenteel is daar niet in vastgelegd dat dan binnenlands concessievervoer (zowel regionaal als op het hoofdrailnet) voorgaat op binnenlands opentoeegangvervoer⁴. Het is wenselijk dit expliciet in regelgeving vast te leggen, zodat we de kwaliteit en zekerheid van het aanbod voor reizigers kunnen borgen.

De wijziging heeft enkel impact op de prioritering binnen de deelmarkt binnenlands reizigersvervoer. Er zijn geen implicaties voor vervoerders en andere capaciteitsaanvragers buiten het binnenlands reizigersvervoer. Opentoeegang-aanvragen voor internationaal personenvervoer behouden dezelfde prioriteringsstatus als momenteel het geval is. Dit betekent dat, in het geval van overbelastverklaring, stadsgewestelijk en nationaal binnenlands personenvervoer prioriteit krijgen boven internationaal personenvervoer. Hierbij worden zogenoemde minimumbedieningsniveaus in acht genomen, die stellen dat er een bepaald aantal paden per dag beschikbaar moeten zijn voor internationaal personenvervoer.

Risico's van geen tussentijdse wijziging

Op het moment dat wordt afgezien van een tussentijdse wijziging zal ProRail bij een conflict binnen hetzelfde segment (reizigersvervoer) eerst kijken naar geluid en reizigersaantallen. Hierbij is op voorhand niet te zeggen of bij toepassing van deze regels voorrang gegeven wordt aan capaciteitsaanvragen van concessiehouders of aan opentoeegangvervoerders. Daarmee kan het uitgangspunt dat concessievervoer de basis van ons OV-netwerk vormt, niet geborgd worden. Dit kan invloed hebben op de robuustheid en efficiënt gebruik van het netwerk. Met deze tussentijdse wijziging kan ProRail de aanvullende prioriteringsregel toepassen en is er minder discussie bij verdeling van de capaciteit bij conflict in aanvragen. Bovendien is het prioriteren van geconcessioneerd vervoer t.o.v. opentoeegangvervoer een politieke keuze. Die keuze zal ProRail nooit zelf expliciet kunnen maken. ProRail verdeelt capaciteit non-discriminatoire en transparant. En verdeelt zo efficiënt mogelijk, waarbij gekeken wordt naar netwerkeffecten.

Datum

4 februari 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

8 maart 2022

Bijlage(n)

1

Aan

Staatssecretaris van
Infrastructuur en Waterstaat

Van

5.1.2.e

⁴ Opentoeegangvervoer is vervoer dat door de markt wordt aangeboden zonder concessie (contract met een bevoegde opdracht gevende overheid). Dit vervoer is op commerciële basis vormgegeven. Vaak op lijn niveau (en niet op netwerkniveau). De recente initiatieven van Arriva (nachtstrein Maastricht- Schiphol en Groningen- Schiphol) zijn daar voorbeelden van.

Politieke context

Deze AMvB-wijziging vergt “voorhang” bij EK en TK, waarbij deze de mogelijkheid hebben om gedurende 30 dagen vragen te stellen over de ontwerp-AMvB. De inschatting is dat de TK deze wijziging ziet als invulling van de marktordeningsbrief en de ordeningsprincipes, daarom verwachten we daar dezelfde discussies als over de ordeningsbrief zelf.

Datum

4 februari 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

8 maart 2022

Bijlage(n)

1

Aan

Staatssecretaris van
Infrastructuur en Waterstaat

Van

5.1.2.e

5.1.2.a

[Redacted content]

Krachtenveld

Deze voorgenomen wijziging is eerder informeel geconsulteerd tijdens het traject van de herziening van de capaciteitsverdelingsregels. Er is toen vanuit de sector (o.a. NS, FMN (waaronder Arriva), ProRail, provincies) geen bezwaar gemaakt tegen de wijziging. Concessievervoerders hebben baat bij deze aanpassing. De verwachting is dat vervoerders die (veel) in opentoeegang (willen) rijden, zoals Flixbus, weerstand zullen bieden, al dan niet juridisch, op de voorgenomen wijziging.

Juridische overwegingen

Het borgen van voorrang voor concessievervoer vereist een wijziging in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Deze wijziging komt in samenwerking met HBJZ tot stand.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Het krachtenveld moet buiten beschouwing blijven, omdat dit informatie uit gesprekken bevat die niet openbaar zijn gemaakt.

5.1.2.e

[Redacted content]

Toelichting

Capaciteitsverdeling op het spoor

Capaciteit op het spoor wordt jaarlijks, middels de jaardienstverdeling, verdeeld voor het aankomende dienstregelingsjaar. De infrastructuurbeheerder van het hoofdspoor (ProRail) is verantwoordelijk voor de verdeling van de -door vervoerders en andere gerechtigden- aangevraagde capaciteit.

Capaciteitsverdeling gebeurt conform Europees vastgelegde procedures. Deze zijn geïmplementeerd in de Spoorwegwet en nader uitgewerkt in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Voorafgaand aan deze jaardienstverdeling bepaalt de infrastructuurbeheerder (ProRail) de beschikbare capaciteit op het spoornetwerk. Gedurende het capaciteitsverdelingsproces worden hierbij, naast de fysieke capaciteit op het spoor, ook de geluidsproductieplafonds op de verschillende baanvakken in acht genomen.

Datum

4 februari 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

8 maart 2022

Bijlage(n)

1

Aan

Staatssecretaris van
Infrastructuur en Waterstaat

Van

5.1.2.e

Stappen en data capaciteitsverdeling toegespitst op dienstregelingsjaar 2025

Het capaciteitsverdelingsproces kent een lange doorlooptijd. Om per dienstregelingsjaar 2025 te verdelen op basis van nieuwe regels moeten deze regels uiterlijk eind maart 2023 vastgesteld zijn om per 1 juli 2023 in werking te kunnen treden. Onderstaand schema geeft inzicht in de stappen die gezet moeten worden om de regelgeving tijdig gereed te hebben. 5.1.2.a

- Beslisnota naar Stas met daarin waarom deze wijziging noodzakelijk is en wat probleem is/problemen zijn vóór voorjaarsreces (26 februari)
- **Definitief concept gereed en start informele consultatie en collegiale toets (15 maart, duur van 4 weken)**
- Verwerken informele consultatie en collegiale toets (2 weken)
- HBJZ toetspool, incl verwerken (2 weken)
- **Internetconsultatie/ UenH toetsen: 15 mei – 1 juli**
- **Onderraden: eind aug**
- **MR: 2 sept**
- **Voorhang TK en EK: 5 september - 5 okt**
- Naar Raad van State: 1 dec
- Advies Raad van State: 1 feb 2023
- Nader Rapport: 15 maart 2023
- Bekrachtiging: 31 maart 2023
- Bekendmaking: 2 april 2023
- Inwerkingtreding 1.07.23

Hieronder staan de stappen van het capaciteitsverdelingsproces door ProRail, om capaciteit voor dienstregelingsjaar 2025 te kunnen verdelen:

Datum	Activiteit	Opmerkingen
Maart 2023	Start preconsultatie concept netverklaring	Gebruikelijk indien sprake is van grote wijzigingen.
8 juni 2023	Uiterste datum waarop bij de ACM en ProRail melding gedaan kan worden van een opentoevangdienst (dienstregelingsjaar 2025)	Moet 18 mnd. voor de start van de exploitatie van deze dienst Niet van belang voor cap. Verdelingsregels

Begin sept 2023	Publicatie van de concept netverklaring 2025 en consultatie van gerechtigden	Datum 4 februari 2022
Begin dec 2023	Publicatie van de definitieve netverklaring	Capaciteitsverdelingsprocedure ligt definitief vast; gerechtigden kunnen tot 6 weken na publicatie klachten indienen bij de ACM over de onderdelen die zien op de capaciteitsverdeling en de gebruiksvergoeding Onze referentie Uiterlijk bij 8 maart 2022 Bijlage(n) Aan
Jan 2024	Start aanvraag internationale goederen paden	Europees geregeld Staatssecretaris van
April 2024	Start Jaardienstverdeling. Alle aanvragen spoorwegondernemingen zijn ingediend. Hiermee start het daadwerkelijke capaciteitsverdelingsproces	Infrastructuur en Waterstaat Van 5.1.2.e
April – eind aug 2024	De coördinatie fase tot eind aug 2024	Betreft regels toepassen op basis van(de SERA richtlijn aangevuld met Nederlandse capaciteitsverdelingsregels
Juli-augustus 2024	Consultatie model toegangsovereenkomst	
Juli 2024	Ontwerpdienstregeling worden vastgesteld en geconsulteerd	
Eind augustus 2024	ProRail zendt alle spoorwegondernemingen brief met verdeelde capaciteit voor 2025.	
September 2024	Publicatie model toegangsovereenkomst	
September-december 2024	Sluiten toegangsovereenkomsten	De brief met de verdeelde capaciteit per spoorwegonderneming is een bijlage bij toegangsovereenkomst
8 dec 2024	Start van het dienstregelingsjaar 2025	

*De Autoriteit Consument en Markt heeft aangegeven dat de wijziging moet vaststaan op het moment dat gerechtigden bij deze organisatie een klacht kunnen indienen, dit is in december 2023. In verband met de vaste verandermomenten moet daarom de wijziging op 1 juli 2023 inwerking treden.

Wat kan ProRail nu bij conflict in hetzelfde segment?

De huidige capaciteitsverdelingsregels gaan voor het segment personenvervoer uit van binnenlands personenvervoer, zonder onderscheid in de totstandkoming (concessievervoer of opentoegeangvervoer). Bij een conflict in dit segment kan ProRail nu het volgende doen bij prioritering:

- Prioriteit verlenen aan het vervoer binnen een en dezelfde deelmarkt dat het minste geluid produceert.
- Minimaliseren van reistijd van de betrokken reizigers gewogen naar reizigersaantallen.

Op verzoek van IenW simuleert ProRail momenteel een dergelijke situatie. In de netverklaring zou ProRail eigener beweging (al dan niet gebaseerd op de door IenW ingezette koers) aanvullende criteria kunnen stellen, deze moeten dan gericht zijn op de efficiënte benutting van het netwerk, en moeten non-discriminatoire en transparant worden vormgegeven.

Datum

4 februari 2022

Onze referentie**Uiterlijk bij**

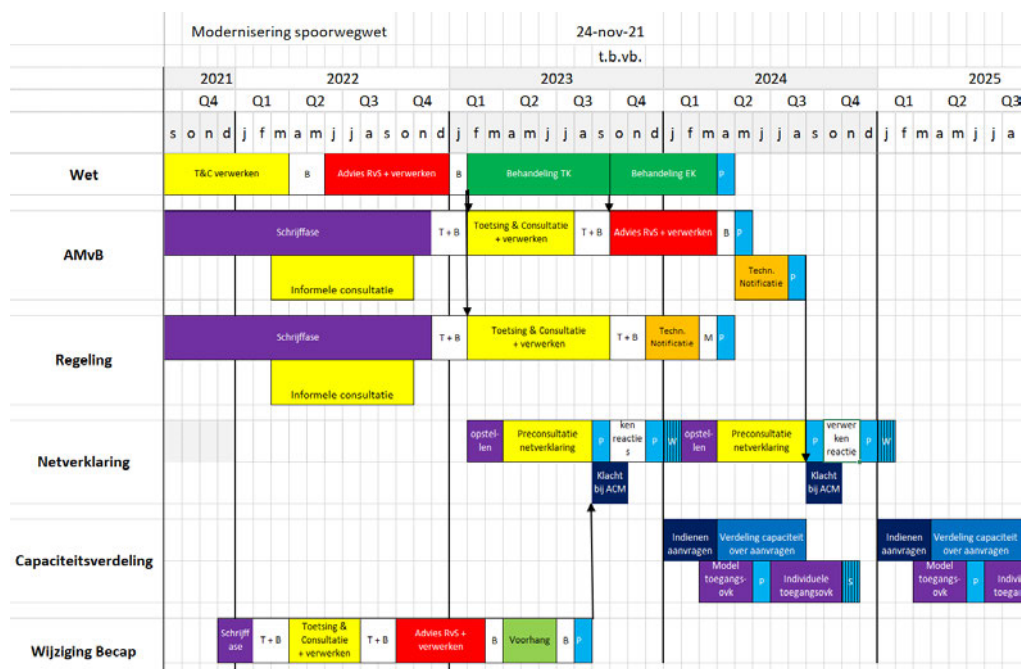
8 maart 2022

Bijlage(n)

1

AanStaatssecretaris van
Infrastructuur en Waterstaat**Van**

5.1.2.e

Planning nieuwe Spoorwegwet 202# en eventuele tussentijdse wijziging

Toelichting planningsfiguur: Een tussentijdse wijziging van het Bcap is weergegeven in de onderste rij; het besluit daarover wordt nu voorgelegd omdat doorlooptijd lang is.

lenW-Woo-verzoeken artikel 4.1

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: vrijdag 4 februari 2022 12:23
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: wens om alle ETMET ROSA treinen te mogen rijden/wijziging AMBV Capaciteit?

Beste 5.1.2.e,

BRW Graag praten we jullie op korte termijn bij over de stand van zaken rondom het traject herziening capaciteitsverdeling. Hierbij gelijk een aantal datavoorstellen:

- 23 februari, van 13.00 - 14.00u
- 1 maart, in de ochtend ergens tussen 9.00 - 12.00u

Zit hier iets bij wat voor jullie uitkomt? Ik hoor het graag. Alvast bedankt!

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: vrijdag 4 februari 2022 10:48
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: wens om alle ETMET ROSA treinen te mogen rijden/wijziging AMBV Capaciteit?

Beste 5.1.2.e,

Hoe staat het met het traject om te komen tot nieuwe capaciteitsverdelingsregels?

Wat lijkt je bijvoorbeeld een goed moment om eens een afspraak tussen lenW en NS te plannen om de svz te bespreken? Het idee was om dat begin van dit jaar eens te doen. **BRW**

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: donderdag 23 december 2021 07:47
Aan: 5.1.2.e - DGMo' <5.1.2.e@minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: wens om alle ETMET ROSA treinen te mogen rijden/wijziging AMBV Capaciteit?

Beste 5.1.2.e,

Dank voor je reactie.

Ik snap dat een voorkeursbeslissing niet automatisch leidt tot aanpassing van de AMvB Capaciteit, maar ik zou wel verwachten dat afwijkingen ten minste opgenomen zouden worden in de VGR aan de Tweede Kamer (wat hier volgens mij niet gebeurd is). Zeker in dit geval waar het direct effect heeft op de drgl: door de goederentreinen niet te laten rijden via de in de voorkeursbeslissing aangenomen route zitten er tussen Den Haag en Rotterdam gaten in de ETMET drgl. En we moeten maar hopen dat er geen goederengroei gaat plaatsvinden op de corridor Haarlem-Rotterdam.

Lijkt me verstandig om bij het opstellen van de nieuwe AMvB Capaciteit hier toch nog eens goed naar te kijken.

Nu we het daar toch over hebben: ben je al zo ver om een afspraak met NS te plannen?

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 18 november 2021 17:59

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@ns.nl>

CC: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: wens om alle ETMET ROSA treinen te mogen rijden/wijziging AMBV Capaciteit?

Zelfde inhoud als 23

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@ns.nl>

Verzonden: woensdag 6 oktober 2021 14:56

Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: FW: wens om alle ETMET ROSA treinen te mogen rijden/wijziging AMBV Capaciteit?

Zelfde inhoud als 23

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 23 maart 2021 17:45

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@ns.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@NS.NL>; 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: wens om alle ETMET ROSA treinen te mogen rijden/wijziging AMBV Capaciteit?

Zelfde inhoud als 23

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@ns.nl>

Verzonden: maandag 8 maart 2021 08:32

Aan: 5.1.2.e a) - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@NS.NL>

Onderwerp: FW: wens om alle ETMET ROSA treinen te mogen rijden/wijziging AMBV Capaciteit?

Zelfde inhoud als 23

Zelfde inhoud als 23

Zelfde inhoud als 46

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen
's-Gravenhage

Contactpersoon

5.1.2.e

M +31(0)6-5.1.2.e
5.1.2.e @minienw.nl

memo

Beleidsdocument - Besluit Capaciteitsverdeling HSWI

Datum

4 januari 2022

Beleidsdocument – Herziening regelgeving capaciteitsverdeling HSWI

Algemeen**1. Inleiding**

De Infrastructuurbeheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur verdeelt de capaciteit op het spoor op basis van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Dit besluit bevat de spelregels voor ProRail om jaarlijks capaciteit aan vervoerders, concessieverleners, vervoerende aannemers en/of andere gerechtigden toe te kunnen kennen.

Artikel [PM] uit de Spoorwegwet 202# implementeert op hoofdlijnen de artikelen over capaciteitsverdeling uit de sera richtlijn. Dit artikel vormt de basis voor uitwerking van de regels over capaciteitsverdeling op een lager niveau en vormt ook tevens de basis voor de vormgeving van het herziene stelsel van capaciteitsverdelingsregels. Aan de hand van het besluit komt de infrastructuurbeheerder een capaciteitsverdeling overeen met alle gerechtigden.

2. Aanleiding en noodzaak

De wijziging van de capaciteitsverdelingsregels is aangekondigd in een brief van de staatssecretaris, waarmee de evaluatie van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur aan de Tweede Kamer werd aangeboden.¹ In deze brief wordt aangegeven dat de regels rondom de verdeling van capaciteit op verschillende punten wijziging behoeft.

De evaluatie van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur in 2018 vormt de basis voor te herziene capaciteitsverdelingsregels die ProRail in staat moeten stellen de spoorcapaciteit meer optimaal te benutten, die toegerust zijn op de toekomstige ontwikkelingen op het spoor en die robuust en toekomstbestendig zijn. Het huidige systeem van regels kan nieuwe ontwikkelingen niet aan, zoals een Europees rechtstreeks werkende verordening, waardoor de AMvB vaak aangepast moet worden door de hoge mate van detail van de regelgeving.

De verschillende wijzigingen en het functioneren van het nieuwe stelsel wordt hieronder verder toegelicht. Deze aanpassingen zorgen voor een systeem dat aansluit bij de behoeften van de marktpartijen en de infrastructuurbeheerder, en zorgt dit voor een toekomst vaste manier van efficiënte verdeling van schaarse capaciteit.

3. Capaciteitsverdelingssysteem**3.1 Europese regelgeving capaciteitsverdeling**

Capaciteit op het spoor wordt jaarlijks, middels de jaardienstverdeling, verdeeld voor het aankomende dienstregelingjaar. Dit gebeurt conform Europees vastgelegde procedures².

¹ Kamerstuk 2018/2019, 29984, nr. 790

² Richtlijn 2012/34/EU

Voorafgaand aan deze jaardienstverdeling stelt de infrastructuurbeheerder de beschikbare capaciteit op het spoornetwerk vast. Gedurende het capaciteitsverdelingsproces worden hierbij, naast de fysieke capaciteit op het spoor, ook de geluidsplafonds op de verschillende baanvakken in acht genomen. In de spoorwegwet is een kapstok gemaakt voor implementatie van de Europese regelgeving. Deze regelgeving wordt op lager niveau verder uitgewerkt.

3.2 Uitgangspunten nieuwe regels capaciteitsverdeling

Het Nederlandse spoornetwerk is een intensief gebruikt netwerk. De groeiambities voor (inter)nationaal-, regionaal- en goederenvervoer zorgen in de toekomst voor conflicten op de drukke delen in het netwerk. Naast investeringen in het netwerk om de capaciteit te vergroten, vraagt dit om een afweging rondom betere benutting van het huidige netwerk.³ De afgelopen jaren is geïnvesteerd om het netwerk nog intensiever te kunnen gebruiken (onder andere Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, ERTMS, Beter Benutten). Ook heeft decentralisatie van stedelijk en regionaal OV op die lijnen tot een frequenter en meer integraal aanbod geleid met goede combinaties tussen spoor en onderliggend OV. Om de capaciteit van bestaande infra in de toekomst verder te vergroten is het daarom belangrijk om dit netwerk goed te benutten.⁴ Capaciteitsverdeling speelt hier een belangrijke rol in.

De huidige capaciteitsverdelingsregels geven nauwelijks een handvat mee voor efficiënte en doelmatige verdeling van capaciteit. Toch zullen er door de hoge benutting van het netwerk steeds scherpere keuzes gemaakt moeten worden tussen verschillende aanvragen. In de evaluatie van het besluit capaciteitsverdeling⁵ wordt geconstateerd dat het huidige overlegmodel van het capaciteitsverdelingsproces hierdoor ook onder druk komt te staan. De afgelopen perioden zijn er door het Kabinet strategische keuzes gemaakt ten aanzien van het spoorvervoer. In de capaciteitsverdeling komen deze keuzes samen en moet daar richting aangegeven worden, zodat de infrastructuurbeheerder deze strategische keuzes tot uitdrukking kan laten komen bij de verdeling van capaciteit. Belangrijke elementen die weerslag hebben op de verdeling van capaciteit zijn onder meer het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)⁶, de marktordeningsbrief voor personenvervoer na 2024⁷, het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer⁸, de ambities voor het verbeteren van internationaal personenvervoer⁹, en een betere afstemming en de mogelijkheid om te anticiperen op Europese ontwikkelingen rondom de verdeling van capaciteit zoals *Time Table Redesign*¹⁰.

Om tot een efficiëntere benutting van het netwerk over te gaan, kwam uit de evaluatie naar voren dat het nodig is om in de regelgeving de rol en de positie van de infrastructuurmanagers te versterken. Daarnaast is versimpeling en het toekomstvast maken van de regelgeving noodzakelijk om te zorgen voor robuuste regelgeving en een steviger stelsel. Tegelijkertijd is flexibiliteit van het stelsel belangrijk, alsmede een betere positionering van het goederenvervoer in het capaciteitsverdelingsproces.

De constatering uit de evaluatie ten aanzien van het meer toekomstvast en robuust vormgeven van de capaciteitsverdelingsregels sluit goed aan bij de uitgangspunten van de van de gemoderniseerde spoorregelgeving: een helder, duidelijk, en eenvoudig kader dat beter aansluit op de Europese wet- en regelgeving alsook op de belangrijkste beleidsdoelen van het spoor beoogd wordt¹¹. De regelgeving moet flexibel kunnen omgaan met veranderingen: op die manier kan ook beter

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor

Veiligheid en Goederen

Datum

4 januari 2022

³ Kamerstuk 2018/2019, 23645, nr. 685 - Contouren TBOV 2040

⁴ Kamerstuk 2020/2021, 23645, nr. 746 - Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040

⁵ Kamerstuk 2018/2019, 29984, nr. 790

⁶ Kamerstuk 2021/2022, 32404, nr. 110

⁷ Kamerstuk 2019/2020, 29984, nr. 899

⁸ Kamerstuk 2017/2018, 29984, nr. 782

⁹ Kamerstuk 2021/2022, 29984, nr. 950

¹⁰ Time Table Redesign is een Europees initiatief om de capaciteitsverdeling/ jaardienstregeling te herontwerpen. Het tracht invulling te geven aan enerzijds de wens van internationale personenvervoerders om eerder inzicht te krijgen hun dienstregelingen, en anderzijds de wens van goederenvervoerders om korter voor ingang nieuwe dienstregeling en gedurende het dienstregelingsjaar capaciteit te kunnen reserveren.

¹¹ PM

aangesloten worden op uitvoeringsverordeningen zoals bijlage VII van richtlijn 2012/34/EU, welke het tijdschema bevat voor capaciteitstoewijzing voor capaciteitsbeperkingen.

Het besluit betreft heldere doelen en kaders om invulling te geven aan het maatschappelijk belang, waarvan de (detail)invulling in een ministeriële regeling of de netverklaring gedaan zal worden. Op die manier kan er flexibeler omgegaan worden met een eventuele verschuiving van maatschappelijk belang en kan de regelgeving meegroeien met de toekomst. De evaluatie laat hierbij duidelijk zien dat de sturing door de staatssecretaris als stelselverantwoordelijke belangrijk blijft. Daarmee wordt de noodzaak van een kaderstellend karakter van de regelgeving benadrukt.

In lijn met richtlijn 2012/34/EU hebben de capaciteitsverdelingsregels een heldere hoofddoelstelling: een eerlijke en non-discriminatoire verdeling van capaciteit ten behoeve van de aanvragers (spoorwagondernemingen, de beheerder zelf, en andere (gemachtigde) aanvragers. Binnen de kaders van eerlijke en non-discriminatoire verdeling van capaciteit mag de infrastructuurbeheerder voor de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit prioriteitscriteria hanteren bij overbelastverklaring van de infrastructuur in geval van schaarste.

Hierbij dient rekening gehouden te worden met het maatschappelijk belang van een dienst. Lidstaten kunnen noodzakelijke maatregelen nemen, opdat bepaalde diensten bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit voorrang krijgen.¹² In richtlijn 2012/34/EU wordt tevens benoemd dat het optimaliseren van het gebruik van de infrastructuur uitgangspunt moet zijn bij een eerlijke en non-discriminatoire verdeling van capaciteit. In dit licht dient de infrabeheerder zoveel mogelijk aan alle infrastructuurcapaciteitsaanvragen te voldoen. In het onderstaande besluit zijn deze drie doelen van het besluit capaciteitsverdeling in evenwicht gebracht. Het nieuwe stelsel biedt spelregels die de infrabeheerder in staat te stellen om eerlijk en non-discriminatoire capaciteit te kunnen verdelen, waarbij er voldoende handvaten gegeven worden om de benutting van het spoor te optimaliseren. Met een prioriteit op hoofdlijnen heeft de wetgever ervoor gekozen om het maatschappelijk belang van bepaalde diensten te borgen. Binnen de gezette kaders kan de infrastructuurbeheerder zelf in het belang van een optimale verdeling en met inachtneming van het maatschappelijk belang van de dienst prioritering bij schaarste verder vormgeven.¹³

3.3 Functioneren systeem capaciteitsverdeling

Capaciteit wordt, conform de Europese Richtlijn, jaarlijks verdeeld tijdens de jaardienstverdeling. Aanvragen die ná de jaardienstverdeling binnen komen bij de infrabeheerder heten ad-hoc aanvragen, en worden in de zogenoemde ad-hoc fase verdeeld. Gerechtigden vragen deze capaciteit aan bij de infrastructuurbeheerder en de beschikbare capaciteit wordt verdeeld tussen vervoerders en/of andere gerechtigden in verschillende segmenten. De segmenten die onderscheiden kunnen worden zijn internationaal personenvervoer, nationaal personenvervoer, regionaal personenvervoer en goederenvervoer.

In het nieuwe stelsel bepaalt de infrabeheerder hoeveel capaciteit er naar verwachting jaarlijks nodig is per segment. Vijf jaar voorafgaand aan de jaardienstverdeling stelt de infrabeheerder een capaciteitsstrategie op. Deze strategie bevat op grote lijnen de ontwikkelingen die de beheerder ziet op het gebied van marktvraag en beschikbare infrastructuur. Hierbij worden ook grootscheepse werkzaamheden in acht genomen. De capaciteitsstrategie wordt door de infrabeheerder twee jaar

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor

Veiligheid en Goederen

Datum

4 januari 2022

¹² Zie artikel 47 lid 3 en 4 van richtlijn 2012/34/EU - "3. Indien gebruiksrechten in overeenstemming met artikel 31, lid 4, niet zijn geheven of geen bevredigend resultaat hebben opgeleverd en de infrastructuur tot „overbelaste infrastructuur“ is verklaard, mag de infrastructuurbeheerder voor de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit ook nog prioriteitscriteria hanteren. - "4. Bij de prioriteitscriteria moet rekening worden gehouden met het maatschappelijk belang van een dienst in vergelijking met een andere dienst, die bijgevolg zal worden uitgesloten. Om de ontwikkeling van adequate vervoersdiensten in dit kader te waarborgen, in het bijzonder om aan de eisen van de openbare dienst tegemoet te komen of om de ontwikkeling van het nationale en internationale goederenvervoer per spoor te bevorderen, kunnen de lidstaten onder niet-discriminerende voorwaarden de noodzakelijke maatregelen nemen, opdat deze diensten bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit voorrang krijgen.

¹³ ProRail kan dit doen in de netverklaring.

voorafgaand aan de jaardienstverdeling verder uitgewerkt tot een capaciteitsmodel. Dit model is een vertaling van vraag en aanbod naar frequenties en beschikbare treinpaden. De infrabeheerder neemt hierbij voorgaande jaren in acht, en houdt ook rekening met eventuele nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast maakt de infrabeheerder onderscheid tussen capaciteit die nodig is in de jaardienstverdeling en capaciteit die nodig is in de ad-hocfase. Dit onderscheid maken zij voor de vier segmenten die hierboven genoemd staan (binnenlands personenvervoer (nationaal), binnenlands personenvervoer (regionaal), internationale personenvervoer en het goederenvervoer). Het capaciteitsmodel vormt de basis voor een efficiënte verdeling van capaciteit op het netwerk. Met het inzicht dat het capaciteitsmodel geeft, weten gerechtigden welke capaciteit er beschikbaar is om aan te vragen. Zij kunnen deze capaciteit tijdens de jaardienstverdeling vervolgens aanvragen. Als er voldoende ruimte op het netwerk is, moet de infrabeheerder een aanvraag altijd toekennen. Als er sprake is van schaarste, dan zal de infrabeheerder de infrastructuur overbelast verklaren en middels prioriteringsregels bepalen welke aanvraag toegekend wordt.

Het capaciteitsverdelingsproces kent lange doorlooptijden. Onderstaand schema geeft inzicht in deze stappen die de infrabeheerder doorloopt bij het verdelen van capaciteit:

<u>Aantal maanden voor ingang dienstregeling</u>	<u>Activiteit</u>
21 maanden	Start preconsultatie concept netverklaring
18 maanden	Uiterste datum waarop bij de ACM en ProRail melding gedaan kan worden van een opentoevangdienst (dienstregelingsjaar 2025)
15 maanden	Publicatie van de concept netverklaring 2025 en consultatie van gerechtigden
12 maanden	Publicatie van de definitieve netverklaring
11 maanden	Start aanvraag internationale goederen paden ¹⁴
8 maanden	Start Jaardienstverdeling. Alle aanvragen spoorwegondernemingen zijn ingediend. Hiermee start het daadwerkelijke capaciteitsverdelingsproces
8 t/m 4 maanden	De coördinatie fase tot eind augustus
5 maanden	Ontwerpdienstregeling worden vastgesteld en geconsulteerd
5 t/m 4 maanden	Consultatie model toegangsovereenkomst
4 maanden	ProRail zendt alle spoorwegondernemingen brief met verdeelde capaciteit voor aankomend dienstregelingsjaar.
3 maanden	Publicatie model toegangsovereenkomst
3-0 maanden	Sluiten toegangsovereenkomsten
0 maanden	Start van het dienstregelingsjaar

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor

Veiligheid en Goederen

Datum

4 januari 2022

¹⁴ Verordening 2010/913

4. Nieuwe elementen in het capaciteitsverdelingssysteem

4.1 Verstevigde rol infrabeheerder

Optimalisering van het gebruik van het spoor is één van de kerndoelen van capaciteitsverdeling. Om infrabeheerders daartoe in staat te stellen, wordt de rol van de infrabeheerder(s) bij het capaciteitsverdelingsproces versterkt. Conform de doelstellingen van de herziening van het besluit, kan op die manier de benutting van de spoorcapaciteit worden geoptimaliseerd.

Om dit meer kracht bij te zetten wordt de mogelijkheid voor de infrastructuurbeheerder om bij schaarste binnen redelijkheid met aangevraagde capaciteit te schuiven, voor een zo efficiënt mogelijke verdeling van capaciteit, vastgelegd in de regelgeving.

Het gaat hierbij om schuifruimte van enkele minuten. Het maximale aantal minuten zal door de infrabeheerder zelf in de netverklaring opgenomen worden, net als de voorwaarden waaronder geschoven wordt. Bij het stellen van de voorwaarden in de netverklaring kan de infrastructuurbeheerder overwegen om de uitkomst van eerdere capaciteitsvergrotingsplannen mee te nemen. Indien de infrastructuurbeheerder ook de mogelijkheid wil creëren om in de ad-hoc-fase met capaciteit te schuiven, dan kan hij hiervoor een bepaling opnemen in haar Algemene Voorwaarden (**PM – onderwerp van discussie**).

Daarnaast krijgt de infrabeheerder expliciet de mogelijkheid om op een op voorhand door de wetgever bepaald baanvak of baanvakken een beperkt deel van capaciteit voorwaardelijk of onder voorbehoud te verdelen aan vervoerders uit een ander segment (**PM – onderwerp van discussie, zowel het principe als de uitwerking ervan**). De infrabeheerder moet mogelijkheden krijgen om maatwerk toe te passen op deze baanvakken. Eén van de middelen die de infrastructuurbeheerder hiervoor krijgt is de mogelijkheid om capaciteit onder voorbehoud te verdelen op een enkel baanvak. Dit baanvak wordt vastgelegd in ministeriële regeling. Verdeelde capaciteit mag niet worden ingetrokken volgens de SERA-richtlijn. Verdeelde capaciteit kan enkel teruggegeven worden door een vervoerder aan wie de capaciteit is toebedeeld. Deze redenering gaat uit van de gedachte dat er “niet gesegmenteerde” capaciteit wordt aangeboden. Dat is in de praktijk echter niet het geval, Zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven, wordt de aangeboden capaciteit gesegmenteerd voor bepaalde categorieën vervoer.

Op sommige baanvakken kan het echter noodzakelijk zijn om incidenteel vervoer te laten rijden dat daar primair niet rijdt. Hierbij kan gedacht worden aan een druk baanvak met veel personenvervoer, waar minder dan vijf goederentreinen per dag rijden. In plaats van het vrij houden van paden voor dit incidentele goederenvervoer, is het wenselijker om alle capaciteit beschikbaar te stellen aan het personenvervoer. Het incidentele goederenvervoer moet dan, indien het zich voordoet, via maatwerk afgehandeld worden. Hierbij kan gedacht worden aan het vertragen van reizigerstreinen, zodat er een goederentrein tussen past op het baanvak. Een andere mogelijkheid is om een beperkt deel van de capaciteit voor personenvervoer onder voorbehoud te verdelen, zodat als zich in de ad-hoc fase toch een goederentrein aandient, er incidenteel een -op voorhand bepaalde- reizigerstrein opgeheven kan worden. Op die manier hoeft er niet standaard capaciteit voor het segment goederenvervoer vrijgehouden te worden, maar enkel ruimte vrijgemaakt te worden als er daadwerkelijk een goederentrein gaat rijden.

Het onder voorbehoud verdelen van capaciteit brengt enige onvoorspelbaarheid met zich mee voor vervoerders. Deze onvoorspelbaarheid wordt geclausuleerd door vast te leggen dat de infrabeheerder alleen in de daluren onder voorbehoud capaciteit mag verdelen aan een vervoerder, dat dit alleen op bepaalde aangewezen baanvakken mag en dat dit enkel mag als er geen ander type maatwerk mogelijk is op het netwerk. In de jaardienstverdeling moet in afstemming met de (reizigers-) vervoerder bepaald worden welke treinen onder voorbehoud verdeeld worden.

Als er ook na inzet van het bovenstaande conflicten ontstaan op het netwerk, zal de beheerder, conform de Europese richtlijn, het netwerk overbelast moeten verklaren.

Bestuurskern

Dir.Openbaar Vervoer en Spoor

Veiligheid en Goederen

Datum

4 januari 2022

4.2 Segmenteren

De Europese SERA-richtlijn (en in het bijzonder bijlage VII van deze richtlijn) stelt dat beheerder voorafgaand aan het verdelen van capaciteit ruimte moet reserveren voor een deel van het beheer en onderhoud. De ruimte die de infrastructuurbeheerder hierbij reserveert moet proportioneel zijn. Op deze proportionaliteit wordt getoetst door toezichthouder ACM. Ook moet de infrastructuurbeheerder de mogelijkheid hebben om vervoerende aannemers op tijd bij de werkzaamheden te laten zijn (het van en naar de werklocatie brengen van vervoerende aannemers hoort bij werkzaamheden). De capaciteit die resteert, kan verdeeld worden onder andere gerechtigden.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor

Veiligheid en Goederen

Datum

4 januari 2022

Om op een efficiënte manier ruimte te kunnen bieden aan alle segmenten in zowel de jaardienstverdeling als de ad-hoc fase, is het wenselijk om capaciteit voor segmenten toe te wijzen voorafgaand aan de jaardienstverdeling. Zoals in hoofdstuk 3 uitgelegd is, zal de infrabeheerder dit op basis van het capaciteitsmodel zal doen. Ze kunnen capaciteit toekennen aan verschillende segmenten door preferente paden te definiëren voor elk segment: paden waarop dat segment voorrang heeft op andere segmenten. Een deel van deze capaciteit kan gebruikt worden in de jaardienstverdeling, en het andere deel van deze capaciteit kan gebruikt worden in de ad-hoc fase. Het volume van preferente paden per segment kan per baanvak (en gebruiksfunctie¹⁵ van dat baanvak) verschillen. Zoals eerder gesteld, zullen er vier verschillende segmenten onderscheiden worden in het capaciteitsmodel van de infrabeheerder: het binnenlands personenvervoer (landelijk), binnenlands personenvervoer (regionaal), het internationale personenvervoer en het goederenvervoer.

Het grootste deel van de capaciteit zal middels het capaciteitsmodel ter beschikking worden gesteld van het personenvervoer. Het personenvervoer, dat in Nederland momenteel voornamelijk concessievervoer is, vormt namelijk de grootste gebruiker van het spoornetwerk in Nederland. Ruim 90% van de treinkilometers worden gemaakt in het segment “binnenlands personenvervoer”. Een groot deel van de capaciteit voor binnenlands personenvervoer komt beschikbaar in de jaardienstverdeling. Ook in de ad-hocfase zal een deel van de paden preferent blijven voor het personenvervoer, bijvoorbeeld voor besloten personenvervoer of ritten met leeg materieel. Binnen het segment personenvervoer kan er onderscheid gemaakt worden tussen regionaal vervoer, en landelijk vervoer. Deze zullen ieder een eigen deel van het segment “binnenlands personenvervoer” krijgen.

Voor het goederenvervoer betekent de segmentering en het vaststellen van preferente paden een verbeterlag ten opzichte van de oude regelgeving. Op preferente goederenpaden heeft het goederenvervoer altijd voorrang op ander type vervoer. Dit is naar aanleiding van de evaluatie van het Besluit, waaruit naar voren is gekomen dat het voor goederenvervoerders lastig is om al in de jaardienstverdeling capaciteit te reserveren omdat zij op dat moment niet zeker zijn van de paden die zij nodig hebben. Dit geldt met name voor sporen waar gemengd beruik is, dat geldt daarmee evenredig met gebruiksfunctie C. Daardoor wordt momenteel onnodig veel geclaimd en uiteindelijk niet gebruikt of gewijzigd. Dat levert inefficiëntie van het netwerk op en dat is bij schaarse infra een ongewenste situatie. Door te werken met preferente goederenpaden bij gebruiksfunctie c is er altijd voldoende capaciteit beschikbaar voor het goederenvervoer, ook in de ad-hocfase.

Goederenvervoerders kunnen op deze paden zowel in de jaardienstverdeling én in de ad-hocfase aanvragen, en hebben hierbij altijd voorrang op ander type vervoer. Niet-goederenvervoerders

¹⁵ Met de introductie van gebruiksfuncties wordt de wet geordend naar vervoersoort dat hoofdzakelijk over het betreffende netwerk of lijn rijdt en waarvoor het netwerk of de lijn bedoeld is. Zo wordt het mogelijk om sporen voor een bepaalde gebruiksfunctie aan te wijzen, en kan er meer specifiek gestuurd worden op de functie van het netwerk of de lijn, het toepasselijke juridische regime en uiteindelijk investeringen. Voorbeelden hiervan zijn de meer Europees of nationaal georiënteerde gebruiksfuncties zoals (inter)nationaal personenvervoer, (inter)nationaal goederenvervoer, gemengd vervoer, regionaal vervoer, en gebruiksfuncties die meer lokaal georiënteerd zijn, zoals stadsgewestelijk vervoer, tram/ metro vervoer en gebruiksfuncties voor sporen met eigen gebruik, zoals particuliere spoorgoederenaansluitingen, particuliere toeristisch of historisch sporenlijnen.

kunnen deze paden in de jaardienstfase en in de ad-hocfase wel aanvragen, maar daarop is de voorwaarde van toepassing is dat zij die moeten inleveren als zich een goederenvervoerder bij de infrastructuurbeheerder meldt. Die voorwaarde geldt tot 48 uur [PM] voor aanvang. Daarna vervalt de preferentie en is het pad op “first come, first serve”-basis aan te vragen voor alle segmenten.

Een dergelijk systeem gaat ook gelden voor internationale verbindingen voor personenvervoer. Europa kent (nog) geen pre-arranged paths-principe voor internationaal personenvervoer, maar het is wel wenselijk om in de jaardienstverdeling al rekening te houden met internationale treinverbindingen en de daarvoor te realiseren internationale treinpaden op naburige spoornetwerken. Ook omdat het principe van internationale treinreizen met het orderingsbesluit is gebaseerd op “open toegang” tenzij. Het vaststellen van preferente internationale paden geeft zekerheid aan opentoegegang-vervoerders dat er capaciteit is om internationale treindiensten aan te bieden aan reizigers. Hierbij is het belangrijk dat de Nederlandse infrabeheerder(s) in overleg treedt met buitenlandse infrastructuurbeheerders om een zo efficiënt mogelijk pad te creëren voor dergelijk vervoer (conform de systematiek van het goederenvervoer).

De vervoerende aannemers kennen geen preferente paden. Dit betekent dat er niet standaard ruimte beschikbaar is voor dit type vervoer. De infrabeheerder zou hier via het creëren van schuifruimte in de ad-hocfase invulling aan kunnen geven.

De segmentering ziet er schematisch als volgt uit:

Voorafgaand aan jaardienstverdeling	Jaardienstverdeling (verdeling capaciteit voorafgaand aan jaartijdschikking)	Ad-hoc fase (na jaardienstverdeling)
Gereserveerde capaciteit voor werkzaamheden door ProRail		
Gereserveerde goederenpaden RPC-corridors (EU)		
NETTO BESCHIKBARE CAPACITEIT	Goederenpaden jaardienst	(individuele capaciteit)
	Reservering Goederenpaden	Goederenpaden ad-hoc
	Internationale reizigerspaden jaardienst	(individuele capaciteit)
	Reservering Internationaal	Internationale paden ad-hoc
	Reizigerspaden binnenlands jaardienst (landelijk)	(individuele capaciteit)
	Reizigerspaden binnenlands jaardienst (regionaal)	(individuele capaciteit)
	Reservering reizigerspaden binnenlands	Reizigerspaden binnenlands ad-hoc

4.3 Verdeling bij schaarste

In de contouren van Toekomstbeeld OV en in het Marktorderingsbesluit is vastgelegd hoe het Nederlandse spoornetwerk er de komende jaren uit moet komen te zien. Bij de inrichting van dit spoornetwerk is gekeken naar het maatschappelijk belang. Dit maatschappelijk belang kent een plek in het onderstaande besluit. De capaciteitsverdelingsregels waarbinnen de infrabeheerder capaciteit verdeelt, moeten immers een afspiegeling vormen van de uitwerking van de contouren, en daarmee van een optimale benutting van het netwerk conform het maatschappelijk belang.

De infrabeheerder tracht met het capaciteitsmodel aanvragen uit alle segmenten een plek te geven op het netwerk. Als capaciteit toebedeeld wordt aan een specifiek segment, is dat segment op deze paden preferent. Het kan echter voorkomen dat zich bij de capaciteitsverdeling conflicten voordoen, zowel binnen als tussen segmenten. De infrabeheerder zal dan, conform de Europese richtlijn, het

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor

Veiligheid en Goederen

Datum

4 januari 2022

netwerk overbelast moeten verklaren. Vervolgens zal de infrabeheerder op basis van maatschappelijk belang kijken welk type vervoer voorrang krijgt. Het besluit geeft hier een kader voor mee, dat in regelgeving (AMvB of ministeriële regeling) nader uitgewerkt is.

4.3.1 Prioritering tussen segmenten

Omdat voor alle segmenten groei verwacht wordt en gewenst is, is het belangrijk dat de ruimte op het spoor evenwichtig verdeeld wordt. Indien alle aanvragen binnen een segment de capaciteit van dat segment doen overstijgen, en er geen ruimte is om een segment uit te breiden, dan zal binnen elk segment gekeken moeten worden welke vervoerders prioriteit krijgen.

Om capaciteit voor alle segmenten te borgen op het netwerk is het wenselijk om per segment in ieder geval een gegarandeerd volume te bepalen. Dit wordt per baanvak, of type baanvak, vastgesteld. Momenteel worden de zogenoemde *minimumbedieningsniveaus* in de AMvB Capaciteitsverdeling vastgelegd. Dit is niet voldoende robuust, omdat deze minimumbedieningsniveaus mee moeten groeien met markt- en infraontwikkelingen. De minimumbedieningsniveaus zullen daarom op een andere manier vastgelegd worden. De infrastructuurbeheerder zal op basis van capaciteitsstrategie- en capaciteitsmodel een inschatting maken van de te garanderen volumes per marktsegment per baanvak per uur voor een toekomstig dienstregelingsjaar. Het totaal van de gegarandeerde volumes bedraagt ca 80% van de beschikbare capaciteit. De infrastructuurbeheerder krijgt de bevoegdheid de gegarandeerde volumes jaarlijks vast te stellen in de Netverklaring dan wel adviseert IenW hier jaarlijks hierover ten behoeve van Ministeriële Regeling (**PM - onderwerp van discussie**).

Bij het bepalen van gegarandeerd volume dient de infrastructuurbeheerder rekening te houden met het type spoor van een bepaald baanvak. Zo is het bij categorie B-sporen (hoofdzakelijk in gebruik voor goederenvervoer, zoals de Betuweroute) wenselijk dat de infrabeheerder veel capaciteit kan garanderen voor het goederenvervoer, waarbij het gegarandeerde volume voor personenvervoer minder van belang is. Ook kan de infrastructuurbeheerder bij het opstellen van prioriteringsregels rekening houden met de gebruiksfunctie van een baanvak: spoor primair bedoeld voor personenvervoer zou een andere prioritering moeten kennen dan spoor primair bedoeld voor goederenvervoer.

4.3.2 Prioritering binnen segmenten

Voor het segment binnenlands personenvervoer (personenvervoer met concessie of personenvervoer zonder concessie) is de marktoordening op het spoor van belang. In de Kamerbrief van juni 2020 heeft de Staatssecretaris aangegeven nog steeds te kiezen voor een stelsel van concurrentie om de markt, door concessies voor openbaar personenvervoer vorm te geven en niet primair voor een stelsel met vrije toegang. Hiermee kiest ze voor kwaliteit en stabiliteit voor de reiziger. Dit besluit maakt dat binnenlands opentoeegang-personeisvervoer als minder essentieel geacht voor het Nederlandse netwerk. Dit is een prioritering van vervoer die vertaald is in het besluit, waarbij binnenlands concessie-personeisvervoer voorrang krijgt boven binnenlands opentoeegang-personeisvervoer. In de praktijk wordt hier invulling aangegeven door concessievervoerders, die bij de capaciteitsaanvraag een verklaring van de concessieverlener meeleveren, waarin staat dat de aangevraagde capaciteit inderdaad concessievervoer is.

Op baanvakken waar sprake is van samenloop¹⁶ wordt van concessie verlenende overheden verwacht deze bij de vormgeving van concessies voor openbaar vervoer de samenloop afstemmen. En daarmee eveneens de bediening van de stations die vanuit de concessie wenselijk is. Het kabinet vindt dit geen onderdelen die geregeld zouden moeten worden via de capaciteitsverdeling.

Voor internationaal personenvervoer is het uitgangspunt dat de verbindingen in open toegang gereden gaan worden. Als een gewenste verbinding niet door marktinitiatief tot stand komt, en deze verbinding wordt wel wenselijk geacht, zal de verbinding via een concessie tot stand gebracht worden. Bestaand internationaal gecontracteerd vervoer krijgt voorrang op internationaal opentoeegangvervoer wanneer er sprake is van een langdurig contract en het al reeds bestaat. Net als

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor

Veiligheid en Goederen

Datum

4 januari 2022

¹⁶ Samenloop betreft een situatie waar op baanvakken het regionale treinvervoer (veelal stoptreinen) en het landelijke treinvervoer (veelal sneltreinen) in twee verschillende concessies is ondergebracht, zoals bijvoorbeeld op het spoor tussen Roermond en Maastricht. Samenloop kan ook zijn dat op een baanvak opentoeegangvervoer samengaat met geconcessioneerd vervoer.

bij binnenlands concessievervoer geldt hiervoor dat de concessiehouder enkel voorrang krijgt indien er een verklaring van de concessieverlener meegeleverd wordt bij de capaciteitsaanvraag.

Er is geen aanvullend maatschappelijk belang gedefinieerd voor het prioriteren tussen aanvragen van vervoerders binnen hetzelfde segment, zoals bijvoorbeeld aanvragen tussen opentoeegang-(personen)vervoerders. Infrabeheerders mogen, aanvullend op dit kader, in de Netverklaring prioriteringsregels stellen bij schaarste, daarbij het bovenstaande kader in acht nemend.

Zij mogen hierbij ook kaderovereenkomsten aangaan marktpartijen, zowel voor nationale als internationale verbindingen, en bij schaarste voorrang geven aan deze kaderovereenkomsten. Dit geldt zowel voor personen- als goederenvervoerders. Door kaderovereenkomsten op te nemen in de prioritering voor (internationale) verbindingen krijgen deze verbindingen borging van capaciteit voor langer dan een jaar: dat komt de business case van vervoerders ten goede. De regelgeving in het onderstaande kader gaat altijd voor op aanvullende prioriteringsregels m.b.t. kaderovereenkomsten. In de praktijk betekent dit bijvoorbeeld dat voor (internationaal) personenvervoer de volgende prioritering geldt:

- Geconcessioneerd vervoer
- Open toegang met kaderovereenkomst
- Open toegang vervoer

Ook is het wenselijk dat de infrabeheerder bij het opstellen van prioriteringsregels de specifieke infrastructuur van een baanvak in acht neemt. Zo is de HSL aangelegd voor snelle treinen, waardoor het wenselijk is dat op dit baanvak snelle treinen voorrang hebben op langzamere treinen. De prioritering kan verbijzonderen naar type baanvak.

5. Gevolgen voor de regeldruk en handhaving

5.1 Administratieve lasten

Er is geen sprake van nieuwe verplichtingen die administratieve lasten met zich mee brengen voor het bedrijfsleven. Er is geen sprake van administratieve lasten voor de burger.

5.2 Bedrijfseffecten

De gerechtigden die aanvragen voor capaciteit op de hoofdspoorweginfrastructuur indienen bij de beheerder nemen daardoor deel aan het capaciteitsverdelingsproces. De wijziging van het besluit verandert daar niets aan. Wat dat betreft blijft het bedrijfseffect hetzelfde. In specifieke gevallen voor specifieke vervoerders kan de wijziging van het besluit een positieve of negatieve uitwerking hebben, maar in het algemeen zijn er geen gevolgen voor de werking van de markt te verwachten. Hierboven staat aangegeven dat het besluit binnen de Spoorwegwet het kader vormt waarmee de infrastructuurbeheerder de capaciteit op het spoor verdeelt. Een efficiënte verdeling van de beschikbare capaciteit is voorts gebaat bij goede samenwerking tussen de beheerder en de vervoerders en de vervoerders onderling. Op die manier kunnen capaciteitsconflicten zo veel mogelijk voorkomen worden. Dit is ook de praktijk. Het besluit staat daarnaast los van de toegang tot de markt. Uiteraard geeft het besluit wel sturing aan de capaciteitsverdeling op het spoor. Het effect van het gewijzigde besluit op de werking van de markten voor personen- en goederenvervoer zal worden geëvalueerd (zie paragraaf 7.4).

5.3 Handhaving en toezicht

Op basis van artikel [PM] van de wet is de Autoriteit Consument en Markt (hierna: de ACM) belast met het toezicht op onder andere het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Indien aanvragers van capaciteit van mening zijn dat ProRail oneerlijk of discriminerend heeft gehandeld, kunnen zij een klacht indienen bij de ACM. De ACM kan dit dan onderzoeken en naar aanleiding van het onderzoek eventueel een last onder dwangsom opleggen op basis van artikel [PM] van de wet.

Bestuurskern

Dir.Openbaar Vervoer en Spoor

Veiligheid en Goederen

Datum

4 januari 2022

IenW-Woo-verzoeken artikel 4.1

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
Verzonden: maandag 28 februari 2022 13:35
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e
CC: Morsink, R.L.A. (Rob) - DGMo
Onderwerp: RE: Beleidsdocument nieuwe stelsel capaciteitsverdelingsregels

Beste 5.1.2.e,

Wij gaan er naar kijken en reageren uiterlijk 14 maart.

Groet, 5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e
 06 5.1.2.e | www.prorail.nl
 5.1.2.e, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

ProRail

Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 25 februari 2022 17:26
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
CC: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e @minienw.nl
Onderwerp: Beleidsdocument nieuwe stelsel capaciteitsverdelingsregels

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Zoals vorige week aangekondigd, hierbij het beleidsdocument met daarin het beoogde stelsel van capaciteitsverdelingsregels in 2026. Het document beschrijft de aanleiding, het doel van de herziende regels en het stelsel zoals IenW dit voor ogen heeft. Een aantal punten in het document zijn nog onderdeel van discussie: daar staat een PM bij. Het beleidsdocument is de voorloper van de nota van toelichting die bij de nieuwe capaciteitsverdelingsregels toegevoegd zal worden. Graag wil ik jullie uitnodigen om het document door te nemen, en jullie opmerkingen, vragen en aanvullingen te delen met ons. Is twee weken reactietijd voldoende hiervoor? Ik hoor het graag. Nadat jullie opmerkingen, alsmede die van ACM, verwerkt zijn, zullen we het document breder delen met andere sectorpartijen.

Alvast bedankt voor jullie input en als er vragen zijn, dan weten jullie me te vinden!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Directoraat-Generaal Mobiliteit
 Directie OV en Spoor
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 5.1.2.e

M 06-5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 5.1.2.e - DGMo
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Besluit Capaciteitsverdeling en Routine 23-3
Datum: woensdag 16 maart 2022 14:45:19
Bijlagen: [image002.jpg](#)
[image003.png](#)

Ha 5.1.2.e,

Ik neem het idd even over tot er een opvolger voor 5.1.2.e is.

Ik begrijp dat jullie op de 23^e met 5.1.2.e spreken en dat één van de punten het onderstaande betreft. Begrijp ik het goed dat je een gezamenlijke annotatie wil maken? is dat de bullit die je stuurt? Of is dat meer?

Je vraagt ook naar de consultaties. Binnenkort komt er een formele consultatie voor een tussentijdse wijziging van het huidige besluit. Daarnaast komt er een informele consultatie voor de totale herziening in de vorm van een beschrijving van wat we beogen. Zie dit laatste als een nadere toelichting op wat 5.1.2.e in ons laatste gesprek met jullie heeft uitgelegd. Beide verwacht ik tegen het einde van deze maand. Is dat voldoende duidelijk?

Hoor graag even.

Best regards,

5.1.2.e
5.1.2.e

.....
 Public Transport and Rail Department
 Directorate-General for Mobility
 Ministry of Infrastructure and Water Management
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | The Hague
 P.O. box 20904 | 2500 EX | The Hague | Netherlands

T +31 (0)70 5.1.2.e
 M +31 (0)6 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl

<http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm>



Please consider the environment before printing this e-mail

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@NS.NL>
Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 18:36
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Besluit Capaciteitsverdeling en Routine 23-3

Ha **5.1.2.e** en **5.1.2.e**,

@**5.1.2.e**: dank voor jouw snelle reactie. Bij de volgende mail haal ik jou uit de mailwisseling.

@**5.1.2.e**: zie bijgaand. Ik hoor graag. Evt. ben ik telefonisch bereikbaar.

Groet,

5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

06 **5.1.2.e**



NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

Van: **5.1.2.e** - DGMo <**5.1.2.e** [@minienw.nl](#)>

Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 14:07

Aan: **5.1.2.e** <**5.1.2.e** [@NS.NL](#)>

CC: **5.1.2.e** - DGMo <**5.1.2.e** [@minienw.nl](#)>

Onderwerp: RE: Besluit Capaciteitsverdeling en Routine 23-3

Hoi **5.1.2.e**,

Omdat ik gister met mijn nieuwe functie begonnen ben, verwijs ik je even door naar **5.1.2.e**. @**5.1.2.e**, stem jij dit verder af met **5.1.2.e**? Alvast dank!

Groeten, **5.1.2.e**

Van: **5.1.2.e** **5.1.2.e** [@NS.NL](#)>

Verzonden: dinsdag 15 maart 2022 14:00

Aan: **5.1.2.e** - DGMo **5.1.2.e** [@minienw.nl](#)>

Onderwerp: Besluit Capaciteitsverdeling en Routine 23-3

Ha **5.1.2.e**,

Op 23 maart is er weer een Routine-overleg tussen de concessieverlener (**5.1.2.e** jullie kant) en concessiehouder (**5.1.2.e** onze kant, **BRW**). Het voorstel is gedaan om het onderwerp 'Besluit capaciteitsverdeling' te bespreken. We zouden graag kort van gedachten willen wisselen hoe het nieuwe besluit aansluit bij de 60%-versie van

het PvE voor de nieuwe concessie. In de agenda-afstemming is dit akkoord bevonden en is jouw naam genoemd om de gezamenlijke annotatie af te stemmen. M.i. kan de gezamenlijke annotatie kort zijn in lijn met wat hierboven is besproken:

- IenW werkt aan de herziening van het Besluit Capaciteitsverdeling. Partijen wisselen van gedachten over contouren van het nieuwe besluit en de 60%-versie van het PvE.

Is dit wat jou betreft akkoord? Ik hoor graag.

Dan nog een Nb: tijdens ons laatste gesprek gaf je aan dat er (informele) consultaties in aantocht zijn zowel voor het huidige besluit als voor het nieuwe besluit. Kan je aangeven wanneer die ongeveer komen?

Groet,

5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

06 5.1.2.e



NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
 Laan van Puntenburg 100
 Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

[Informatie vennootschap](#)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

[Informatie vennootschap](#)

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Contactpersoon

5.1.2.e

M +31(0)6-5.1.2.e

5.1.2.e@minienw.nl

Datum

23 maart 2022

agenda

Betreft	Routine NS/IenW
Vergaderdatum	23 maart 2022
Vergadertijd	10:30 – 12:00
Vergaderplaats	Rijnstraat 8
Deelnemers	IenW (verslag) 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e NS 5.1.2.e 5.1.2.e

1. Opening en mededelingen

BRW

BRW

Bestuurskern

Dir.Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum

14 januari 2022

BRW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum

14 januari 2022

2. Herziening AMvB capaciteit

NS stelt zich zorgen te maken over het aankomende Besluit Capaciteitsverdeling. NS vraagt zich af of de herziening wel efficiënt gaat werken en of de economische en maatschappelijke belangen zoals omschreven in de concessie wel goed worden geborgd. IenW geeft aan dat de herziening efficiënter zal gaan werken, omdat het meer flexibiliteit in het systeem wil brengen door ProRail meer bevoegdheden te geven en daarmee vooruitlopend op nieuwe Europese regelgeving. Ook geeft IenW aan dat het de intentie is om met de herziening voorrang te geven aan concessievervoer bij conflicterende aanvragen in de jaardienst, cf. aankondiging in de ordeningsbrief en het beleidsvoornemen.

NS merkt op dat er als gevolg van dit uitgangspunt ook een spanning is tussen concessies en regionaal versus landelijk vervoer (bijvoorbeeld Intercity's), dat komt voornamelijk neer op de vraag welke concessie voorrang krijgt. Volgens NS lijkt daar in het besluit weinig aandacht voor. IenW stelt voor om navraag te doen wat dit betekent voor de HRN concessie.

Actie: NS zet een aantal zorgpunten voor IenW op de mail.

Actie: IenW doet intern navraag wat de voorrangsregel voor concessies betekent wanneer regionale concessies en de HRN concessie elkaar raken.

BRW

Van: 5.1.2.e - DGMo
Aan: 5.1.2.e - HBIZ; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: commentaar ACM en prorail op memo cap verdeling
Datum: dinsdag 29 maart 2022 11:46:00
Bijlagen: [22020314 - Beleidsdocument nieuwe capaciteitsverdelingsregels- verstuurd naar IenW.msg](#)
[RE Beleidsdocument nieuwe stelsel capaciteitsverdelingsregels.msg](#)

5.1.2.e, 5.1.2.e,

Als besproken hierbij commentaar van ACM en ProRail.

Ik ga dit volgende week bekijken; we komen er 12 april op terug.

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Beleidsdocument nieuwe stelsel capaciteitsverdelingsregels
Datum: maandag 14 maart 2022 16:45:34
Bijlagen: [image003.jpg](#)
[image001.png](#)
[220304 Beleidsdocument nieuwe capaciteitsverdelingsregels ProRail reactie 14 maart 2022.docx](#)

Beste 5.1.2.e,

Zoals afgesproken hebben wij het beleidsdocument doorgenomen. Onze opmerkingen hebben we in het document zelf opgenomen. Het betreffen opmerkingen, aanvullingen en tekstvoorstellen van experts die ook eerder op onderdelen hebben meegedacht in dit traject, de opmerkingen kunnen dan ook niet beschouwd worden als een ProRail standpunt. Aan het begin van het document hebben we een aantal algemene punten opgenomen. Mocht je vragen hebben over de opmerkingen laat het dan graag weten. We horen natuurlijk ook graag wie ons contactpersoon gaat worden. **BRW**

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e | LJV Corporate Legal

06 5.1.2.e | www.prorail.nl

5.1.2.e | Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht



Van: 5.1.2.e - DGMo

Verzonden: vrijdag 25 februari 2022 17:26

Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e

CC: Morsink, R.L.A. (Rob) - DGMo

Onderwerp: Beleidsdocument nieuwe stelsel capaciteitsverdelingsregels

Zelfde inhoud als 28

Memo

Aan	5.1.2.e	Van	5.1.2.e
Datum	15 april 2022	Telefoonnummer	065.1.2.e
Uw kenmerk		Afdeling	CM Capaciteitsverdeling Verkeer, Ontwikkeling & Internationaal
Ons kenmerk/ID	-		
Bijlage(n)			
Onderwerp	Tussentijdse Herziening AMvB Capaciteitsverdeling		

Beste 5.1.2.e,

Eind vorig jaar werd duidelijk dat de herziening van het Besluit Capaciteitsverdeling vertraagd is en dat het herziene Besluit in plaats van per dienstregelingsjaar 2025 pas in dienstregelingsjaar 2026 kan worden toegepast. De vertraging houdt verband met de vertraging die is opgelopen in de planning van de modernisering van de Spoorwegwet.

Door IenW is aangegeven dat er -voorafgaand aan de algehele herziening van het Besluit- wel enkele kleine (maar noodzakelijke) wijzigingen van het Besluit per dienstregelingsjaar 2025 worden gedaan. De aanpassing/actualisatie van de minimumbedieningsniveaus in verband met de werkzaamheden aan het derde spoor is daar één van. De andere punten (o.a. schuifruimte, Annex VII en de minimumbedieningsniveaus in het algemeen) uit het huidige Besluit die aanpassing behoeven worden verder opgepakt in de algehele herziening van het Besluit (met een verwachte toepassing in dienstregelingsjaar 2026).

Afgesproken is dat ProRail input zou leveren ten behoeve van de tussentijdse wijziging van het Besluit met betrekking tot het actualiseren van de minimumbedieningsniveaus.

Onderstaand vind je de aanleiding voor het voorstel van ProRail tot het aanpassen/actualiseren van de minimumbedieningsniveaus (per dienstregelingsjaar 2025), de voorgestelde aanpassing zelf en een toelichting daarop. Tot slot zijn de gevolgen in kaart gebracht in het geval de minimumbedieningsniveaus niet worden aangepast.

Aanleiding voor actualisatie

Tussen 2024 en 2026 vinden er grootschalige werkzaamheden in Duitsland plaats tussen Emmerich en Oberhausen.¹ Langdurig is de capaciteit beperkt (enkelsporig buitendienst) of niet beschikbaar (dubbelsporig buitendienst). Als gevolg van die werkzaamheden moeten er gedurende langere periodes goederentreinen en internationale reizigerstreinen worden omgeleid via alternatieve routes.

¹ tussen november 2024 en mei 2026 zal voor een aaneengesloten periode van 80 weken gewerkt worden aan de verbetering van de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorwegnet (derde spoor). Als gevolg van deze werkzaamheden zal het spoor tussen Emmerich en Oberhausen 60 weken enkelsporig gestremd zijn en 20 weken volledig. De Betuweroute is daardoor minder te gebruiken, waardoor goederentreinen deels omgeleid moeten worden via de grensovergangen bij Venlo en Oldenzaal.

De treinpaden die in bovenstaande periode in het reguliere jaardienstproces worden verdeeld in combinatie met de langdurig om te leiden treinen als gevolg van de werkzaamheden in Duitsland leidt tot capaciteitsknelpunten op de omleidingsroutes in het ProRail netwerk. Het lukt niet om alle reguliere treinen en alle om te leiden treinen in te passen in de dienstregeling. Vooral het goederenverkeer wordt hierdoor geraakt.

Uitgaande van de prognoses van Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 verwacht ProRail in de weken met een volledige stremming van Emmerich – Oberhausen een capaciteitstekort. Op basis van de huidige spelregels voor de capaciteitsverdeling leidt dit tot circa 75 goederentreinen per dag die niet geacommodeerd kunnen worden.

Als de minimumbedieningsniveaus voor goederenverkeer niet geactualiseerd worden verwacht ProRail dat het spoorgoederenverkeer ten opzichte van de heden met 30-procent zal dalen.²

In een overleg op 14 januari 2022 tussen 5.1.2.e (IenW), 5.1.2.e en 5.1.2.e is dan ook besproken dat de minimumbedieningsniveaus, zoals genoemd in artikel 8, paragraaf 1g, die gelden tijdens de aanleg van een derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen, te actualiseren.

- g. in afwijking van onderdeel f, voor goederenvervoer gedurende perioden dat er vanwege de aanleg van een derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen verminderde capaciteit beschikbaar is op het baanvak Kijfhoek – Zevenaar – Duitse grens, een bedieningsfrequentie in iedere richting

Van/naar	Via	Naar/van	Paden/uur buiten de spits	Paden/uur in de spits
Kijfhoek	Boxtel	Eindhoven	4	4
Eindhoven		Venlo	4	4
Deventer		Oldenzaal grens	2	2

Voorstel actualisatie

Door ProRail is onderzocht welke minimumbedieningsniveaus tijdens grootschalige werkzaamheden door DB Netz in 2024, 2025 en 2026 toereikend zouden zijn om het goederenverkeer in Nederland gedurende langere periodes te routeren over andere trajecten en via andere grensovergangen (zie bijlage voor deze analyse). De conclusie van dit onderzoek is dat ophoging van de minimumbedieningsniveaus noodzakelijk is om zo veel mogelijk goederentreinen, via andere routes, toch te kunnen laten rijden. Zeker in periodes met volledige stremming in Duitsland. De extra goederenpaden maken het mogelijk dat er 35 goederentreinen per dag alsnog kunnen rijden. Toch zullen ook met deze maatregel circa 40 goederentreinen per dag niet kunnen worden ingepland via alternatieve routes.

² dit is in strijd met de groei-doelstelling van het Ministerie om de omvang van goederenvervoer per spoor van 42 miljoen ton in 2016 naar 54–61 miljoen ton in 2030 te laten groeien ([kst-29 984-782](#))

Voorgesteld wordt de minimumbedieningsniveaus als volgt te actualiseren

Van/naar	Via	Naar/van	Paden/uur buiten de spits	Paden/uur in de spits
Nieuw:				
Kijfhoek	Gouda, Weesp	Amersfoort	1,5 ³	1,5 ⁴
Amersfoort		Deventer	2	2
Deventer		Oldenzaal Grens	2,5 ⁵	2,5 ⁶
Betuwerroute Elst Aansluiting	Arnhem	Deventer	1	1
Nieuw:⁷				
Breda aansluiting		Tilburg aansluiting	5	5
Ongewijzigd:				
Eindhoven		Venlo	4	4
Kijfhoek	Boxtel	Eindhoven	4	4

Gevolgen bij actualiseren

Tussen Kijfhoek en Oldenzaal grens (via Gouda, Weesp, Amersfoort en Deventer) en tussen Betuwerroute Elst aansluiting en Deventer (via Arnhem) is de ophoging van dit volume aan goederenpaden met aanpassingen van de tijdsplanning van enkele reizigerstreinen in te passen.

Tussen Breda aansluiting en Tilburg aansluiting is het vijfde pad alleen van toegevoegde waarde wanneer er tussen Venlo en Viersen ruimte wordt gecreëerd voor extra goederentreinen door het opheffen van RE13⁸. Daarnaast is het vijfde pad alleen noodzakelijk voor de capaciteit van het goederenverkeer in weken met volledige stremming. Het inleggen van het vijfde pad gaat ten koste van één binnenlandse reizigerstrein per uur tussen Breda en Eindhoven.

Bovenstaande minimumbedieningsniveaus staan de introductie van de 3^e en 4^e Intercity Breda – Eindhoven niet in de weg

³ Door brugopening in Gouda is het slechts mogelijk om het extra goederenpad eenmaal per twee uur in te plannen.

⁴ Door brugopening in Gouda is het slechts mogelijk om het extra goederenpad eenmaal per twee uur in te plannen.

⁵ Door een conflict met de IC Amsterdam-Berlijn is het slechts mogelijk om het extra goederenpad eenmaal per twee uur in te plannen.

⁶ Door een conflict met de IC Amsterdam-Berlijn is het slechts mogelijk om het extra goederenpad eenmaal per twee uur in te plannen.

⁷ Uitsluitend geldig tijdens perioden met volledige stremming Emmerich-Oberhausen en onder de voorwaarde dat er een aansluitend vierde goederenpad beschikbaar is tussen Venlo en Duitsland. Bijvoorbeeld door voor serie RE13 tussen Venlo en Viersen v.v. alternatief busvervoer aan te bieden.

⁸ Dit is de regionale reizigerstrein die tussen Venlo en Düsseldorf rijdt, in een concessie van de VRR.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e; 5.1.2.e
Onderwerp: ProRail input voor tussentijdse wijziging besluit capaciteitsverdeling 2025 inzake de minimum bedieningsniveaus
Datum: vrijdag 15 april 2022 09:37:05
Bijlagen: [image001.png](#)
[Ophogen minimum bedieningsniveau goederen bij werkzaamheden derde spoor 1.0.pdf](#)

Beste 5.1.2.e,

Zoals afgesproken tussen jou en 5.1.2.e ontvang je hierbij onze input voor de tussentijdse wijziging van het besluit cap (dus die per dienstregelingsjaar 2025) inzake de minimumbedieningsniveaus.

5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e 5.1.2.e | 5.1.2.e
 ProRail Capaciteitsmanagement
 + 31 (0) 65.1.2.e | www.prorail.nl
 5.1.2.e, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 8 april 2022 16:21
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
CC: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
Onderwerp: RE: planning tussentijdse wijziging besluit cap

Hoi 5.1.2.e,

Dank voor de bevestiging. We spreken elkaar na 18 april over de vervolgstappen!

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
Verzonden: donderdag 7 april 2022 14:06
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
Onderwerp: RE: planning tussentijdse wijziging besluit cap

Hoi 5.1.2.e,

Nog even de bevestiging van wat we maandag telefonisch hebben besproken; uiterlijk 18 april sturen 5.1.2.e of ik jou onze input voor de tussentijdse wijziging van het besluit cap (dus die per dienstregelingsjaar 2025) inzake de minimumbedieningsniveaus. Daarna hebben we dan nog even verder contact over de planning van de informele consultatie.

Groet, 5.1.2.e

5.1.2.e | LJV Corporate Legal
 065.1.2.e | www.prorail.nl
 5.1.2.e, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: 5.1.2.e
Verzonden: maandag 4 april 2022 11:32
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
CC: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e @prorail.nl
Onderwerp: planning tussentijdse wijziging besluit cap

Hoi 5.1.2.e,

Ik begreep net van 5.1.2.e dat je BRW de tussentijdse wijziging van het besluit capaciteitsverdeling doet (dus die voor dienstregelingsjaar 2025). Wij zouden daarvoor input leveren voor wat betreft de aanpassing van de minimumbedieningsniveaus (in het kader van de werkzaamheden aan het derde spoor). Zou je kunnen aangeven wat de planning is en wanneer je uiterlijk onze input verwacht?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e | LJV Corporate Legal
 065.1.2.e | www.prorail.nl
 5.1.2.e, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message.
The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

IenW-Woo-verzoeken artikel 4.1

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: donderdag 21 april 2022 09:02
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - HBJZ
CC: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO;
 5.1.2.e - HBJZ
Onderwerp: Akkoord gevraagd op memo als oplegger bij beslisnota m.b.t. wijziging besluit capaciteitsverdeling
Bijlagen: 220420 - Memo vragen S m.b.t. tussentijdse wijziging BCap.DOCX; 220420 - Memo vragen S m.b.t. tussentijdse wijziging BCap.tr5; 01 Beslisnota tussentijdse wijziging BCap.PDF

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e,

In navolging van de onderstaande mail heb ik samen met HBJZ de opmerkingen van 5.1.2.e verwerkt in bijgevoegd memo m.b.t. vragen S over tussentijdse wijziging besluit capaciteitsverdeling. @5.1.2.e, heb jij nog opmerkingen, voordat we het memo kunnen doorzetten? Ik hoor het graag, dank!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
 Directoraat-Generaal Mobiliteit
 Directie OV en Spoor
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag 5.1.2.e

M 06-5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: woensdag 13 april 2022 17:19
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - HBJZ
CC: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: Akkoord gevraagd op memo als oplegger bij beslisnota m.b.t. wijziging besluit capaciteitsverdeling

Beste 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e,

Op 23 maart jl. is er een gesprek met de staatssecretaris geweest inzake Beleidsvoornemen HRN, wijziging besluit capaciteitsverdeling en Europese Commissie. In dit gesprek zijn twee vragen gesteld m.b.t. het aan S gevraagde besluit wijziging capaciteitsverdeling (zie besluitnota in rondzendmap 2022/1681 in de bijlage, waar jullie begin maart al mee akkoord zijn gegaan):

5.1.2.a

- 2) In hoeverre het mogelijk is om het besluit wijziging capaciteitsverdeling uit te stellen tot na de MR waarin de HRN-concessie op de agenda staat.

Bijgevoegd memo geeft antwoord op deze vragen en is afgestemd met HBJZ (5.1.2.e) en het HRN-concessieteam. Graag zou ik het memo toevoegen aan de rondzendmap met beslisnota, zodat deze opnieuw voorgelegd kan worden aan de staatssecretaris. Zijn jullie hiermee akkoord? Ik hoor het graag, alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Mobiliteit
Directie OV en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 5.1.2.e

M 06-5.1.2.e

5.1.2.e [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur
Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M +31(0)6-5.1.2.e
5.1.2.e@minienw.nl

memo

Vragen capaciteitsverdeling n.a.v. sessie 23 maart

Datum

15 april 2022

Inleiding

Op 23 maart jl. vond er een overleg inzake Beleidsvoornemen HRN, wijziging besluit capaciteitsverdeling en Europese Commissie plaats. 5.1.2.a

Een

aanvullende vraag is of de informele consultatie van de tussentijdse wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling uitgesteld kan worden tot ná de ministerraad en besluitvorming over de HRN-concessie. In dit wordt memo stilgestaan bij bovenstaande twee vragen. Gezien de krappe planning is het noodzakelijk dat er binnen twee weken een besluit genomen wordt over hetgeen dat voorgelegd is in de bij deze memo horende beslisnota.

Samengevat is de conclusie op de gestelde vragen dat het wachten met consulteren van de wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling tot direct na de ministerraad van 29 april geen grote risico's met zich brengt.

5.1.2.a

5.1.2.a

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Datum

15 april 2022

Uiterlijke startdatum informele consultatie tussentijdse wijziging

In de beslisnota staat een planning die uitging van een start van informele consultatie op 15 maart jl. Deze planning is inmiddels al achterhaald. De uiterlijke datum om te starten met de informele consultatie is 9 mei 2022 (zie onderstaande alinea's). Het uitstellen van de informele consultatie is, zelfs als we 9 mei 2022 starten, niet zonder risico's, omdat de lucht vrijwel helemaal uit de planning is:

In de wetgevingsplanning zoals die in de beslisnota is opgenomen, is ruimte te vinden voor enkele weken vertraging, mocht u het wenselijk vinden om de informele consultatie te starten na behandeling van de nieuwe HRN-concessie in de Ministerraad (29 april). Inwerkingtreding op 1 juli 2023 zou nog haalbaar moeten zijn. Deze datum is relevant, omdat ProRail daarna een netverklaring moet kunnen opstellen waarin uitgegaan moet kunnen worden van de nieuwe regels over capaciteitsverdeling. Wel geldt bij deze aangepaste planning dat er veel van de lucht uit die planning is, zelfs nog voordat het proces formeel is gestart. Ook is goed om te noemen dat de inwerkingtredingstermijn van 3 maanden is gereduceerd tot slechts 6 weken. Dat levert – zeker wanneer in ogeschouw wordt genomen dat er elementen in de planning aanwezig zijn waarop wij zelf geen invloed hebben (zoals de voorhang bij Tweede en Eerste Kamer, een eventuele grote hoeveelheid reacties in de consultatie of een gecompliceerd advies van de RvS) – wel de nodige risico's op. Mocht een van beide Kamers bijvoorbeeld tijdens de voorhang toch met veel vragen komen of in elk geval meer tijd nemen voor de behandeling dan de nu opgenomen vier weken, vertraagt dat direct. Een nieuwe planning zou er, rekening houdend met een informele consultatieronde vanaf midden mei, ongeveer als volgt uit komen te zien:

- Europese Commissie op de hoogte stellen van beoogde wijziging (9 mei – 25 mei)
- Start informele consultatie en collegiale toets (25 mei – 25 juni);
- Verwerken informele consultatie en collegiale toets (2 weken);
- HBJZ toetspool incl verwerken (2 weken);
- Internetconsultatie / UenH toetsen 1 augustus – 15 september (6 weken in plaats van 4 vanwege de overlap met de vakantieperiode);
- WKB-toets justitie 22 sept – 29 sept
- Voorbereiding voor MR-behandeling: Onderraden half oktober
- MR 18 november
- Voorhang TK en EK 21 nov – 21 dec
- Naar RvSt 21 januari 2023
- Advies RvSt 21 maart 2023
- Nader Rapport 28 april 2023
- Bekrachtiging 8 mei 2023
- Bekendmaking 9 mei 2023
- Inwerkingtreding 1 juli 2023

In het meest sombere scenario dat het traject dusdanig vertraagd raakt dat inwerkingtreding op 1 juli 2023 niet mogelijk is, dan zou de tussentijdse wijziging pas per dienstregelingsjaar 2026 gelden (waardoor de wijziging overbodig is omdat per 2026 de complete herziening van de capaciteitsverdeling in werking treedt). In dat geval zijn het stelsel en de aanpassingen niet gereed zijn voor de ordeningsstrategie 2025. Deze strategie is verwoord in de marktordeningsbrief en krijgt vorm in de nieuwe HRN-concessie en het beleid rond open toegang. Dit kan leiden tot opentoeegang-aanvragen die conflicteren met de nieuwe HRN-concessie. Zoals in de beslisnota aangegeven moet ProRail op dat moment conform het huidige wettelijk prioriteringskader capaciteit verdelen. Dit betekent dat bij een conflict binnen hetzelfde segment (reizigersvervoer), ProRail prioriteit zal geven aan de vervoerder die het minste geluid maakt en/of aan de vervoerder met de meeste reizigersaantallen per aanvraag. Hierbij is op voorhand moeilijk in te schatten of een concessievervoerder of een opentoeegangvervoerder prioriteit zal krijgen.

Dit betekent concreet dat de uitvoering van zowel de HRN-concessie als regionale concessies in het gedrang kunnen komen. Als voorbeeld: het huidige OV werkt met een vast halfuurpatroon. Als er capaciteitsaanvragen gedaan worden die afwijken van dit vaste patroon van het concessievervoer, dan zou dat impact kunnen hebben op reizigers (langere reistijden, geen goede verdeling van treinen over het uur).

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Datum

15 april 2022

5.1.2.b

Gelet op de tijd die nu verstreken is en de relatief korte periode tot de ministerraad waarin over de HRN-concessie besloten zal worden (29 april), heeft het wachten met verdere acties op het vlak van de wijziging van het Bcap tot na die ministerraad slechts zeer beperkte risico's.

IenW-Woo-verzoeken artikel 4.1

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: donderdag 21 april 2022 10:42
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - HBJZ
CC: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO;
 5.1.2.e - HBJZ
Onderwerp: RE: Akkoord gevraagd op memo als oplegger bij beslisnota m.b.t. wijzing besluit capaciteitsverdeling

Ok, akkoord
 Zou nog even duiden wat de SERA richtlijn is

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
 5.1.2.e
 BRW

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Datum: donderdag 21 apr. 2022 9:02 AM
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - HBJZ
 5.1.2.e@minienw.nl
Kopie: 5.1.2.e - DGMo 5.1.2.e@minienw.nl, 5.1.2.e - DGMo
 <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e - DBO <5.1.2.e@minienw.nl>, 5.1.2.e
 - HBJZ <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: Akkoord gevraagd op memo als oplegger bij beslisnota m.b.t. wijzing besluit capaciteitsverdeling

Zelfde inhoud als 32

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: woensdag 13 april 2022 17:19
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - HBJZ
CC: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DBO
Onderwerp: Akkoord gevraagd op memo als oplegger bij beslisnota m.b.t. wijzing besluit capaciteitsverdeling

Zelfde inhoud als 32

Zelfde inhoud als 32

Van: 5.1.2.e - DGMO
 Aan: 5.1.2.e
 Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - DGMO; 5.1.2.e - HBZ
 Onderwerp: RE: Beleidsdocument nieuwe stelsel capaciteitsverdelingsregels
 Datum: dinsdag 24 mei 2022 16:31:00
 Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.jpg](#)
[Discussienotitie nieuwe capaciteitsverdelingsregels def.docx](#)

Hi 5.1.2.e,

Het heeft langer geduurd dan voorzien, maar bijgaand stuur ik jullie de nieuwe versie van het beleidsdocument die we ook als discussienotitie aan sectorpartijen voorleggen. Graag gaan we hierover weer met elkaar in conclaaf. Jullie feedback is uiteraard welkom. Van de sector vragen we dat uiterlijk 17 juni te doen dus als jullie dat ook lukt zou dat fijn zijn.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
 Verzonden: maandag 14 maart 2022 16:45
 Aan: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl>
 CC: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
 Onderwerp: RE: Beleidsdocument nieuwe stelsel capaciteitsverdelingsregels

Beste 5.1.2.e,

Zoals afgesproken hebben wij het beleidsdocument doorgenomen. Onze opmerkingen hebben we in het document zelf opgenomen. Het betreffen opmerkingen, aanvullingen en tekstvoorstellen van experts die ook eerder op onderdelen hebben meegedacht in dit traject, de opmerkingen kunnen dan ook niet beschouwd worden als een ProRail standpunt. Aan het begin van het document hebben we een aantal algemene punten opgenomen. Mocht je vragen hebben over de opmerkingen laat het dan graag weten. We horen natuurlijk ook graag wie ons contactpersoon gaat worden nu jij (vandaag?) gestart bent met je nieuwe functie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e | LJV Corporate Legal
 U6 5.1.2.e | www.prorail.nl
 5.1.2.e, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl>
 Verzonden: vrijdag 25 februari 2022 17:26
 Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
 CC: 5.1.2.e - DGMO <5.1.2.e@minienw.nl>
 Onderwerp: Beleidsdocument nieuwe stelsel capaciteitsverdelingsregels

Zelfde inhoud als 28



Belanghebbenden herziening Besluit capaciteitsverdeling

BestuurskernDir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en GoederenDen Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag**Contactpersoon**5.1.2.e
5.1.2.eT 070-5.1.2.e
M +31(0)6-5.1.2.e
F 070-5.1.2.e
5.1.2.e @minienw.nl

memo

Beleidsdocument - Besluit Capaciteitsverdeling HSWI

Beleidsdocument – Herziening regelgeving capaciteitsverdeling HSWI**Datum**

23 mei 2022

Algemeen**Aanleiding en noodzaak***Een veranderende omgeving vraagt om nieuwe regelgeving*

Het Nederlandse spoornetwerk is een intensief gebruikt netwerk. De groeiambities voor (inter)nationaal-, regionaal- en goederenvervoer zorgen voor steeds meer conflicterende aanvragen voor spoorcapaciteit door steeds meer aanbieders van vervoersdiensten. Zoals geschetst in de Contouren van het Toekomstbeeld OV vraagt dit om steeds scherpere keuzes voor de optimale benutting van het huidige netwerk.¹

Belangrijke ontwikkelingen die relevant zijn voor de verdeling van capaciteit, zijn onder meer het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)², de marktordeningsbrief voor personenvervoer na 2024 (meer personenvervoer dat zal worden aangeboden als commerciële dienst in 'open toegang')³, het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer⁴, de ambities voor het verbeteren van internationaal personenvervoer⁵, en de mogelijkheid om te anticiperen op Europese ontwikkelingen zoals 'Time Table Redesign'⁶.

Momenteel verdeelt de infrastructuurbeheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur (hierna kortweg: infrabeheerder) de beschikbare capaciteit op het spoor op basis van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (hierna kortweg: het Besluit). Dit Besluit bevat op basis van de SERA-richtlijn (2012/34/EU) de regels voor ProRail om jaarlijks capaciteit aan spoorwegondernemingen, concessieverleners en/of andere gerechtigden toe te kennen. De wettelijke grondslag voor dit Besluit ligt in de (huidige) Spoorwegwet.

¹ Kamerstuk 2018/2019, 23645, nr. 685 - Contouren TBOV 2040

² Kamerstuk 2021/2022, 32404, nr. 110

³ Kamerstuk 2019/2020, 29984, nr. 899

⁴ Kamerstuk 2017/2018, 29984, nr. 782

⁵ Kamerstuk 2021/2022, 29984, nr. 950

⁶ Time Table Redesign is een Europees initiatief om de capaciteitsverdeling / jaardienstregeling te herontwerpen. Het tracht invulling te geven aan enerzijds de wens van internationale personenvervoerders om eerder inzicht te krijgen in hun dienstregelingen, en anderzijds de wens van goederenvervoerders om korter voor ingang van de nieuwe dienstregeling en gedurende het dienstregelingsjaar capaciteit te kunnen reserveren.

Het Besluit is recent geëvalueerd. Deze evaluatie heeft uitgewezen dat de regels rondom de verdeling van capaciteit op verschillende punten wijziging behoeven in het licht van de hiervoor geschetste ontwikkelingen. Zo kennen de huidige regels een hoge mate van detail die de infrabeheerder onvoldoende flexibiliteit geven om de beschikbare capaciteit effectiever en efficiënter te benutten en om beter aan te sluiten bij de behoeften van het groeiende aantal marktpartijen. De regels zijn ook onvoldoende robuust en toekomstbestendig om met de genoemde ontwikkelingen om te kunnen gaan. Voortgaan met het huidige Besluit impliceert dat het Besluit dan steeds weer aangepast zou moeten worden. Om die reden is een wijziging van de capaciteitsverdelingsregels aangekondigd in een brief van de staatssecretaris, waarmee de evaluatie van het huidige Besluit aan de Tweede Kamer werd aangeboden.⁷

Daar komt bij dat ook de (huidige) Spoorwegwet wordt herzien naar een nieuwe Spoorwegwet 202#. Dit betekent dat ook de wettelijke grondslag voor de te stellen regels voor capaciteitsverdeling gericht kan worden op een effectiever en efficiënter stelsel van regels voor capaciteitsverdeling. Zo implementeren de artikelen PM uit de Spoorwegwet 202# op hoofdlijnen de artikelen over capaciteitsverdeling uit de SERA-richtlijn. Deze artikelen vormen de basis voor uitwerking van de regels over capaciteitsverdeling in lagere regelgeving, zoals een (nieuw) besluit of een ministeriele regeling. Aan de hand van het nieuwe stelsel van regels komt de infrabeheerder een capaciteitsverdeling overeen met alle gerechtigden. Dit wordt vastgelegd in de toegangsovereenkomst of de capaciteitsovereenkomst.

In het navolgende wordt het nieuwe stelsel van regels voor capaciteitsverdeling en het functioneren daarvan toegelicht. Beoogd wordt een stelsel dat de rol van de infrabeheerder als onafhankelijk verdeler van de capaciteit op het spoornetwerk versterkt, zodat zij de beschikbare capaciteit effectiever en efficiënter kan toewijzen en beter kan aansluiten bij de behoeften van steeds meer marktpartijen.

Capaciteitsverdelingssysteem

Europese regelgeving voor capaciteitsverdeling

De SERA-richtlijn schrijft voor dat in Europa de capaciteit op het spoor jaarlijks, door middel van in de richtlijn gespecificeerde regels wordt verdeeld voor het aankomende dienstregelingsjaar. Deze regels zijn nader benoemd in bijlage VII bij deze richtlijn die op grond van een uitvoeringsbesluit rechtstreekse werking heeft in de lidstaten.⁸ Een nieuw stelsel voor capaciteitsverdeling voor het Nederlandse spoornetwerk dient deze regels in acht te nemen.

De Europese regels komen neer op een procedure tot vaststelling van een dienstregeling voor enig dienstregelingsjaar met als doel een eerlijke en non-discriminatoire verdeling van capaciteit ten behoeve van de aanvragers (spoorwegondernemingen en andere gerechtigden). De procedure begint in januari van het jaar voorafgaand aan het dienstregelingsjaar met de vaststelling door de infrabeheerder van de beschikbare capaciteit op het spoornetwerk rekening houdend met het capaciteitsbeslag van werkzaamheden voor

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum

23 mei 2022

⁷ Kamerstuk 2018/2019, 29984, nr. 790

⁸ Gedelegeerd besluit (EU) 2017/2075 van 4 september 2017 ter vervanging van bijlage VII van richtlijn 2012/34/EU.

nieuwbouw en onderhoud (netto capaciteit). Deze beschikbare capaciteit wordt uitgedrukt in beschikbare treinpaden. Op dat moment worden ook de vaste internationale treinpaden voor goederenvervoer ingepland (de zogenoemde 'pre-arranged paths' op grond van Verordening 913/2010). Vervolgens hebben gerechtigden vanaf april de mogelijkheid om treinpaden aan te vragen. De infrabeheerder gaat daarna een proces van coördinatie met gerechtigden in, waarin bezien wordt of eventuele conflicten in de aanvragen weggenomen kunnen worden. Resterende conflicten leiden tot overbelastverklaring van de desbetreffende onderdelen van het spoornetwerk. De infrabeheerder mag daarbij prioriteitscriteria hanteren waarbij maatschappelijke belangen in acht worden genomen.⁹ Uiteindelijk leidt dit tot een verdeling van de capaciteit die omstreeks september wordt vastgesteld. Na vaststelling wordt de toegekende capaciteit vastgelegd in toegangsovereenkomsten en/of capaciteitsovereenkomsten met de gerechtigden. De vastgestelde en overeengekomen capaciteit resulteert in een dienstregeling welke conform de richtlijn ingaat aan het einde van de tweede zaterdag in december voorafgaand aan het dienstregelingsjaar.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum

23 mei 2022

Nationale invulling

Lidstaten kunnen de in de SERA-richtlijn benoemde regels nader invullen in nationale wet- en regelgeving. Omdat de nadere invulling verschilt van land tot land, zijn er tussen lidstaten grote verschillen in de wijze van toedeling. Dit is met name lastig voor het internationale spoorverkeer.

Ook Nederland heeft van de mogelijkheid gebruik gemaakt om een aantal nadere regels te stellen in de procedure. Deze zijn in het Besluit vastgelegd. Deze regels hebben betrekking op de verhouding van de aanvragen tot elkaar, bijvoorbeeld door de huidige minimum bedieningsniveaus, en de prioriteringscriteria die de infrabeheerder hanteert bij conflicten. Met het nieuwe stelsel wordt gepoogd om de nadere nationale invulling te beperken.

Uitgangspunten voor nieuwe regels voor capaciteitsverdeling

Om tot een effectievere en efficiëntere benutting van het netwerk te komen adviseert de evaluatie een versterking van de rol en positie van de infrabeheerder. Daarnaast is versimpeling en het toekomstvast maken van de regelgeving noodzakelijk om te zorgen voor robuuste regelgeving en een steviger stelsel. Tegelijkertijd is flexibiliteit van het stelsel belangrijk, alsmede een betere positionering van het goederenvervoer in het capaciteitsverdelingsproces. De evaluatie laat hierbij duidelijk zien dat de sturing door de staatssecretaris van IenW als stelselverantwoordelijke belangrijk blijft.

De constatering uit de evaluatie ten aanzien van het meer toekomstvast en robuust vormgeven van de capaciteitsverdelingsregels sluiten goed aan bij de uitgangspunten van de nieuwe Spoorwegwet 202X en de daaraan op te hangen lagere regelgeving: een helder, duidelijk, en eenvoudig kader dat voldoet aan de Europese wet- en regelgeving alsook aan de belangrijkste doelen van het spoorbeleid. De regelgeving moet flexibel kunnen omgaan met veranderingen: op die manier kan ook beter aangesloten worden op wijzigingen in Europese regelgeving. Zo zal het stelsel beter om kunnen gaan met nieuwe uitvoeringsverordeningen zoals die voor wijziging van bijlage VII van de SERA-

⁹ Zie artikel 47 lid 3 en 4 van richtlijn 2012/34/EU.

richtlijn, welke onder meer het tijdschema bevat voor tijdelijke capaciteitsbeperkingen wegens infrastructuurwerken.

Het nieuwe stelsel beoogt de te stellen regels op het juridisch juiste niveau te borgen. Sommige regels vragen om borging op het niveau van een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Andere kunnen op lager niveau in bijvoorbeeld een ministeriële regeling of in de Netverklaring geborgd worden. Omdat deze laatste juridische instrumenten relatief eenvoudig aan te passen zijn, kan er flexibeler omgegaan worden met ontwikkelingen in de weging van maatschappelijke belangen op nationaal en/of Europees niveau.

Het nieuwe stelsel biedt spelregels die de infrabeheerder in staat stellen om – conform de SERA-richtlijn – het gebruik van de infrastructuur te optimaliseren en de beschikbare capaciteit eerlijk en non-discriminatoir te verdelen. In dit licht dient de infrabeheerder zoveel mogelijk aan alle aanvragen voor capaciteit op het spoor te voldoen. Door de spelregels meer op hoofdlijnen te formuleren en de infrabeheerder in staat te stellen nadere regels in de Netverklaring te formuleren wordt de rol van de infrabeheerder versterkt.

Belangrijk kenmerk van het nieuwe stelsel betreft de segmentering. Met segmentering wordt beoogd om delen van de beschikbare capaciteit in beginsel toe te wijzen aan bepaalde segmenten in het treinverkeer. Daarbij worden de volgende segmenten onderscheiden:

- Nationaal personenvervoer (in een concessie voor het hoofdrailnet of in open toegang)
- Regionaal personenvervoer (in regionale concessies of in open toegang)
- Internationaal personenvervoer
- Goederenvervoer (inclusief vervoer op grond van Verordening 913/2010)

Met de segmentering wordt beoogd om specifiek voor de desbetreffende deelmarkt de beschikbare capaciteit aan te laten sluiten bij de behoeften in deze deelmarkt. Zo kan bijvoorbeeld in het spoorgoederenvervoer beter aangesloten worden bij de – in vergelijking met het personenvervoer – grotere dynamiek in vervoersbehoefte. Met de segmentering wordt ook aansluiting geborgd bij de gebruiksfunctie van baanvakken in het spoor die in de nieuwe Spoorwegwet 202X worden onderscheiden.¹⁰

De segmentering is geen vast gegeven. De segmenten moeten kunnen meebewegen met marktontwikkelingen. Om dat mogelijk te maken wordt aansluiting gezocht bij beginselen die in de vormgeving van Time Table Redesign gestalte krijgen. Het gaat hier met name om de formulering van een

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum

23 mei 2022

¹⁰ Met de introductie van gebruiksfuncties wordt de wet geordend naar vervoersoort dat hoofdzakelijk over het betreffende netwerk of lijn rijdt en waarvoor het netwerk of de lijn bedoeld is. Zo wordt het mogelijk om sporen voor een bepaalde gebruiksfunctie aan te wijzen, en kan er meer specifiek gestuurd worden op de functie van het netwerk of de lijn, het toepasselijke juridische regime en uiteindelijk investeringen. Voorbeelden hiervan zijn de meer Europees of nationaal georiënteerde gebruiksfuncties zoals (inter-) nationaal personenvervoer, (inter-) nationaal goederenvervoer, gemengd vervoer, regionaal vervoer, en gebruiksfuncties die meer lokaal georiënteerd zijn, zoals stadsgewestelijk vervoer, tram/metro vervoer en gebruiksfuncties voor sporen met eigen gebruik, zoals particuliere spoorgoederenaansluitingen, particuliere toeristisch of historisch sporenlijnen.

capaciteitsstrategie vijf jaren voorafgaand aan een dienstregelingsjaar en van een capaciteitsmodel 18 maanden voorafgaand aan datzelfde jaar.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen

Nieuwe elementen in het capaciteitsverdelingssysteem

Segmentering

De SERA-richtlijn (en in het bijzonder bijlage VII van deze richtlijn) stelt dat de infrabeheerder voorafgaand aan het verdelen van capaciteit ruimte moet reserveren voor een deel van het beheer en onderhoud. Hierbij moet de beheerder rekening houden met het effect op de beschikbare capaciteit (Richtlijn, art. 53, lid 2). Dit betekent voorts dat vervoerende aannemers op tijd bij de desbetreffende werkzaamheden kunnen zijn (inclusief het van en naar de werklocatie brengen van materieel en materialen). De netto capaciteit die resteert, kan vervolgens verdeeld worden onder de gerechtigden.

Datum

23 mei 2022

Om op een efficiënte manier ruimte te kunnen bieden aan alle segmenten in zowel de jaardienstverdeling als de ad-hoc fase, is het wenselijk om voorafgaand aan de jaardienstverdeling capaciteit aan segmenten toe te wijzen. Zoals in het voorgaande is uitgelegd, zal de infrabeheerder dit op basis van het capaciteitsmodel doen. De treinpaden die aan een segment zijn toebedeeld, worden in de jaardienstverdeling bij voorkeur toegekend aan de gebruikers binnen het desbetreffende segment. Voor zover capaciteit in een segment wordt toebedeeld aan gebruikers in andere segmenten, geldt een toekenning onder voorbehoud. In de ad-hoc-fase blijft dit van toepassing op nog onbenutte capaciteit binnen het segment. Deze voorkeursbehandeling blijft gelden tot xx [24? 48?] uur voor uitvoering.

Het volume van de treinpaden per segment kan per baanvak (en gebruiksfunctie van dat baanvak) verschillen. Zoals eerder gesteld, zullen er vier verschillende segmenten onderscheiden worden in het capaciteitsmodel van de infrastructuurbeheerder: het binnenlands personenvervoer (landelijk), binnenlands personenvervoer (regionaal), het internationale personenvervoer en het goederenvervoer.

Het grootste deel van de capaciteit zal middels het capaciteitsmodel ter beschikking worden gesteld aan het personenvervoer. Het personenvervoer, dat in Nederland momenteel hoofdzakelijk concessievervoer is, vormt namelijk de grootste gebruiker van het spoornetwerk in Nederland (ruim 90 procent van de treinkilometers). Een groot deel van de voor binnenlands personenvervoer benodigde capaciteit komt beschikbaar in de jaardienstverdeling. Ook in de ad-hoc-fase zal een deel van de paden beschikbaar blijven voor het personenvervoer, bijvoorbeeld voor incidenteel personenvervoer of ritten met leeg materieel.

Voor het goederenvervoer betekent de segmentering een verbetering ten opzichte van de huidige regelgeving. Op de beschikbare treinpaden binnen het segment heeft het goederenvervoer altijd voorrang op vervoer in andere segmenten. Hiermee wordt invulling gegeven aan de constatering in de evaluatie van het Besluit, dat het voor goederenvervoerders lastig is om al in de jaardienstverdeling capaciteit te reserveren vanwege de grote dynamiek in het verkrijgen van vervoerscontracten met verladers. Daardoor worden momenteel onnodig veel treinpaden aangevraagd en uiteindelijk gewijzigd of niet gebruikt.

Door te werken met segmentering blijft er – ook in de ad-hoc-fase – voldoende capaciteit voor goederenvervoer beschikbaar.

Binnen het segment voor spoorgoederenvervoer vallen tevens de zogenoemde 'pre-arranged paths' (PAP's) die op grond van Verordening 913/2010 worden toegekend. Om deze te kunnen aanbieden, maar ook om in de nationale jaardienstverdeling goede, internationaal afgestemde treinpaden te construeren, moeten infrabeheerders onderling goed samenwerken. De toekenning van de PAP's vindt plaats voordat tot de (nationale) jaardienstverdeling wordt overgegaan.

Vervoerders buiten het segment goederenvervoer kunnen in de jaardienstverdeling treinpaden in het segment goederenvervoer aanvragen, maar krijgen deze alleen toegekend als er geen goederenvervoerder gebruik wil maken van het desbetreffende treinpad. Dit is ook in de ad-hoc-fase het geval. De toekenning wordt pas definitief als er tot xx [24? 48?] uur voor uitvoering geen ad hoc aanvraag voor dit treinpad wordt gedaan door een goederenvervoerder. Indien het treinpad tot xx [24? 48?] uur voor uitvoering door niemand is aangevraagd, is het pad op "first come, first serve"-basis aan te vragen voor alle segmenten.

Dezelfde benadering gaat ook gelden voor internationale verbindingen voor personenvervoer. Op grond van de marktordeningsbrief van 2020 zal dit vervoer – daar waar kansen bestaan – gebaseerd zijn op 'open toegang'. Met de segmentering is geborgd dat ook voor dit vervoer capaciteit beschikbaar is. Omdat – net als het merendeel van het goederenvervoer – sprake is van internationaal vervoer vergt dit wel een goede afstemming met infrabeheerders in andere Europese landen, met name de buurlanden.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum

23 mei 2022

De segmentering ziet er schematisch als volgt uit:

Voorafgaand aan jaardienstverdeling	Jaardienstverdeling (verdeling capaciteit voorafgaand aan jaarlijkse dienstregeling)	Ad-hoc fase (na jaardienstverdeling)
Gereserveerde capaciteit voor werkzaamheden door ProRail		
Gereserveerde goederenpaden RFC-corridors (EU)		
NETTO BESCHIKBARE CAPACITEIT	Goederenpaden jaardienst	[Verdeelde capaciteit]
	Reservering Goederenpaden	Goederenpaden ad-hoc
	Internationale reizigerspaden jaardienst	[Verdeelde capaciteit]
	Reservering Internationaal	Internationale paden ad-hoc
	Reizigerspaden binnenlands jaardienst (landelijk)	[Verdeelde capaciteit]
	Reizigerspaden binnenlands jaardienst (regionaal)	[Verdeelde capaciteit]
	Reservering reizigerspaden binnenlands	Reizigerspaden binnenlands ad-hoc

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum

23 mei 2022

Niet alleen spoorwegondernemingen kunnen capaciteit in de verschillende segmenten aanvragen, ook andere partijen, zoals concessieverleners of verladers op het moment dat zij nog niet weten met welke spoorwegonderneming zij in zee gaan. Alhoewel de SERA-richtlijn bepaalt dat capaciteit niet kan worden overgedragen, ziet de richtlijn het uiteindelijk concreet aanwijzen van een spoorwegonderneming die de capaciteit gaat benutten voor deze andere partij niet als 'overdragen van capaciteit'. Mede hierom spreekt de Spoorwegwet van 'gerechtigden'. Door deze optie te hebben en daar actief gebruik van te maken, wordt "vervuiling" van de aanvragen beperkt.

Verstevigde rol infrabeheerder: schuifruimte

Optimalisering van het gebruik van het spoor is één van de kerndoelen van capaciteitsverdeling. Met de herziening wordt beoogd om deze optimalisering te verbeteren door de rol van de infrabeheerder te versterken. Daartoe wordt in de regelgeving vastgelegd dat de infrabeheerder bij schaarste binnen redelijkheid met aangevraagde capaciteit mag schuiven in het coördinatieproces. Het gaat hierbij om schuifruimte binnen een bandbreedte van enkele minuten ten opzichte van de tijdslijning van het treinpad dat voor de jaardienstregeling is aangevraagd. Het maximale aantal minuten waarmee de infrabeheerder zal schuiven, zal door de infrabeheerder zelf in de Netverklaring bepaald worden binnen de in de regelgeving vastgelegde bandbreedte. De infrabeheerder krijgt deze mogelijkheid

ook in de ad-hoc-fase. Zowel in de jaardienstverdeling als in de ad hoc fase moet aantoonbaar zijn dat de verschuiving leidt tot een betere benutting van de spoorcapaciteit met inachtneming van de randvoorwaarden voor een eerlijke, niet-discriminatoire en transparante verdeling van capaciteit.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum

23 mei 2022

Verstevigde rol infrabeheerder: onder voorbehoud verdelen

Zoals hiervoor geschetst bij de segmentering kunnen gerechtigden capaciteit onder voorbehoud toegekend krijgen buiten het eigen segment. In de regelgeving krijgt de infrabeheerder hiervoor een bevoegdheid toegekend. Met deze bevoegdheid kan de infrabeheerder op een op voorhand door de wetgever (in de AMvB of de Ministeriele Regeling) bepaald baanvak of baanvakken een beperkt deel van de capaciteit onder voorbehoud verdelen aan spoorwegondernemingen uit een ander segment. Dit biedt de infrabeheerder de mogelijkheid om vervoer in een bepaald segment met een meer incidenteel karakter capaciteit te bieden, maar daar niet standaard in de jaardienstregeling capaciteit voor vrij te houden. Indien dat wel zou moeten, dan is de betreffende capaciteit niet beschikbaar voor vervoer in andere segmenten, maar blijft vanwege het incidentele karakter van dit vervoer grotendeels onbenut.

De SERA-richtlijn bepaalt dat de infrabeheerder verdeelde capaciteit niet mag intrekken en deze capaciteit alleen kan worden teruggegeven door de desbetreffende spoorwegonderneming. De richtlijn maakt echter geen onderscheid naar segmenten. Door de capaciteit in principe toe te kennen aan het vervoer in een bepaald segment, maar het gebruik toe te laten in een ander segment tenzij het segmentgebonden vervoer zich aandient, is verdelen onder voorbehoud consistent met de richtlijn.

Ter illustratie kan het volgende voorbeeld gegeven worden. Op een baanvak met veel personenvervoer moet ook ruimte zijn voor goederenvervoer. Als dit goederenvervoer incidenteel plaatsvindt, blijft veel capaciteit onbenut als voor dit goederenvervoer standaard een treinpad beschikbaar zou moeten blijven. Door dit pad in principe beschikbaar te houden voor goederenvervoer, maar te laten benutten door personenvervoer, wordt de beschikbare capaciteit op het spoor beter benut.

Het onder voorbehoud verdelen van capaciteit brengt enige onvoorspelbaarheid met zich mee voor spoorwegondernemingen. Deze onvoorspelbaarheid wordt geclausuleerd door vast te leggen dat de infrabeheerder alleen in de daluren onder voorbehoud capaciteit mag verdelen aan een spoorwegonderneming, dat dit alleen op bepaalde aangewezen baanvakken mag en dat dit enkel mag als er geen ander type maatwerk mogelijk is op het netwerk. In verband met planning van materieel en personeel moet uiterlijk 24?? uur vóór de uitvoering van het vervoer in het betreffende treinpad duidelijk zijn of het incidentele vervoer van het treinpad gebruik wil maken.

Detailuitwerking van het nieuwe stelsel

Functioneren systeem capaciteitsverdeling

Capaciteit wordt jaarlijks verdeeld in het proces tot vaststelling van de jaardienstregeling. In dit proces vragen gerechtigden capaciteit aan bij de infrabeheerder. Aanvragen die ná de vaststelling van de jaardienstregeling binnen komen bij de infrabeheerder heten 'ad-hoc'-aanvragen, en worden in de zogenoemde 'ad-hoc'-fase verdeeld. Bij de toekenning van de aanvragen worden

segmenten gehanteerd. De segmenten die onderscheiden kunnen worden zijn internationaal personenvervoer, nationaal personenvervoer, regionaal personenvervoer en goederenvervoer.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen

In het nieuwe geharmoniseerde proces dat in het Europese project Time Table Redesign (TTR) wordt uitgewerkt, bepaalt de infrabeheerder hoeveel capaciteit er naar verwachting jaarlijks per segment nodig is. Vijf jaar voorafgaand aan de jaardienstverdeling stelt de infrabeheerder een capaciteitsstrategie op. Deze strategie bevat op hoofdlijnen de ontwikkelingen die de beheerder ziet op het gebied van marktvraag in de verschillende segmenten en beschikbare infrastructuur. Hierbij worden ook grootscheepse werkzaamheden in acht genomen.

Datum

23 mei 2022

De capaciteitsstrategie wordt door de infrabeheerder tot 18 maanden voorafgaand aan de jaardienstverdeling verder uitgewerkt tot een capaciteitsmodel. Dit model is een vertaling van vraag naar en aanbod van treinpaden in de verschillende segmenten. De infrabeheerder neemt hierbij voorgaande jaren in acht, en houdt ook rekening met eventuele nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast maakt de infrabeheerder per segment onderscheid tussen capaciteit die nodig is in de jaardienstverdeling en capaciteit die nodig is in de ad-hoc-fase.

Het capaciteitsmodel vormt de basis voor een efficiënte verdeling van capaciteit op het netwerk. Het capaciteitsmodel wordt tussen 18 en 11 maanden voorafgaand aan de start van een nieuwe dienstregeling vertaald in een concreet aanbod per segment van capaciteit (treinpaden). Met dit concrete capaciteitsaanbod weten gerechtigden welke capaciteit er beschikbaar is om aan te vragen. Zij kunnen vervolgens deze capaciteit tijdens de jaardienstverdeling aanvragen. Als er geen conflicterende aanvragen zijn, moet de infrabeheerder een aanvraag altijd toekennen. Als dat wel het geval is, dan zal de infrabeheerder eerst proberen door middel van coördinatie met de betrokken aanvragers bezien of het conflict kan worden weggenomen. Als dat niet mogelijk blijkt, zal de infrabeheerder de infrastructuur overbelast verklaren en middels prioriteringsregels bepalen welke aanvraag toegekend wordt.

Het capaciteitsverdelingsproces kent lange doorlooptijden. Onderstaand schema geeft inzicht in de stappen die de infrabeheerder doorloopt bij het verdelen van capaciteit:

<u>Aantal maanden voor ingang dienstregeling</u>	<u>Activiteit</u>
60 t/m 36 maanden	Capaciteitsstrategie
60 t/m 24 maanden	aankondiging van capaciteitsbehoeften
36 t/m 18 maanden	Capaciteitsmodel
24 t/m 12 maanden	Benodigde onttrekkingen capaciteit voor werkzaamheden (TCR's)
18 t/m 11 maanden	Aanbod capaciteit
21 maanden	Start preconsultatie concept netverklaring
18 maanden	Uiterste datum waarop bij de ACM en ProRail melding gedaan kan worden van een opentoeegangdienst (dienstregelingsjaar 2025)
15 maanden	Publicatie van de concept netverklaring 2025 en consultatie van gerechtigden

12 maanden	Publicatie van de definitieve netverklaring	Bestuurskern
11 maanden	Start aanvraag internationale goederen	Dir. Openbaar Vervoer en
	paden op grond van Verordening 913/2010	Spoor
8 maanden	Start Jaardienstverdeling. Alle aanvragen	Veiligheid en Goederen
	van spoorwegondernemingen zijn	
	ingediend.	Datum
		23 mei 2022
8 t/m 4 maanden	De coördinatie fase	
5 maanden	Ontwerpdienstregeling wordt vastgesteld	
	en geconsulteerd	
5 t/m 4 maanden	Consultatie model toegangsovereenkomst	
4 maanden	ProRail zendt alle spoorwegondernemingen	
	brief met verdeelde capaciteit voor	
	aankomend dienstregelingsjaar.	
3 maanden	Publicatie model toegangsovereenkomst	
3 t/m 0 maanden	Sluiten toegangsovereenkomsten (en	
	capaciteitsovereenkomsten)	
0 maanden	Start van het dienstregelingsjaar (2 ^e	
	zondag in december)	

Volume van en verhouding tussen segmenten

Momenteel worden zogenoemde *minimumbedieningsniveaus* in het Besluit vastgelegd. Dit is niet voldoende robuust, omdat deze minimumbedieningsniveaus mee moeten kunnen groeien met markt- en infraontwikkelingen. Bovendien houdt dit instrument onvoldoende rekening met steeds meer toetreders tot de markt. De minimumbedieningsniveaus zullen daarom op een andere manier vastgelegd worden.

Om capaciteit voor alle segmenten op het netwerk te borgen is het wenselijk om per segment een gegarandeerd volume te bepalen. Dit wordt per baanvak, of type baanvak, vastgesteld. De infrastructuurbeheerder zal op basis van capaciteitsstrategie- en capaciteitsmodel een inschatting maken van de te garanderen volumes per segment per baanvak per uur voor een toekomstig dienstregelingsjaar. Het totaal van de gegarandeerde volumes bedraagt circa 80 procent van de beschikbare capaciteit. De infrastructuurbeheerder krijgt de bevoegdheid de gegarandeerde volumes jaarlijks vast te stellen in de Netverklaring.¹¹

Gebruiksfuncties

Bij het bepalen van gegarandeerd volume dient de infrastructuurbeheerder rekening te houden met de in de nieuwe Spoorwegwet 202# te benoemen gebruiksfunctie van een bepaald baanvak. Zo is het bij baanvakken die hoofdzakelijk in gebruik zijn voor goederenvervoer, zoals de Betuweroute, wenselijk dat de beheerder het merendeel van de beschikbare capaciteit kan toekennen aan het goederenvervoer. Een gegarandeerd volume voor personenvervoer is dan minder van belang. Ook kan de infrastructuurbeheerder bij het opstellen van prioriteringsregels rekening houden met andere gebruiksfuncties van een baanvak: spoor primair bedoeld voor personenvervoer

¹¹ Alternatief is de volumes vast te stellen in een Ministeriele Regeling.

zal een andere prioritering kennen dan spoor primair bedoeld voor goederenvervoer.

Prioritering binnen segmenten

De SERA-richtlijn geeft de mogelijkheid om prioriteit te geven aan vervoer dat verricht wordt op grond van een openbare dienstverplichting vervat in een openbare dienstcontract. De richtlijn geeft aan dat; "Om de ontwikkeling van adequate vervoersdiensten in dit kader te waarborgen, in het bijzonder om aan de eisen van de openbare dienst tegemoet te komen (....) kunnen de lidstaten onder niet-discriminerende voorwaarden de noodzakelijke maatregelen nemen, opdat deze diensten bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit voorrang krijgen."

Voor het segment binnenlands personenvervoer (personenvervoer met concessie of personenvervoer zonder concessie) is de marktordening op het spoor van belang. In de Kamerbrief van juni 2020 heeft de Staatssecretaris aangegeven nog steeds te kiezen voor een stelsel van concurrentie om de markt door concessies voor openbaar personenvervoer vorm te geven en niet primair voor een stelsel met vrije toegang, omdat hiermee de omvang en de kwaliteit van het openbaar vervoer beter geborgd is en daarmee het belang van de reiziger voorop blijft staan. Dit uitgangspunt maakt dat binnenlands opentoeegang-persenvervoer meer als aanvullend op het concessievervoer wordt gezien. Gelet op die keuze heeft concessievervoer prioriteit ten opzichte van open toegang vervoer. In de praktijk wordt hier invulling aangegeven door concessiehouders, die bij de capaciteitsaanvraag een verklaring van de concessieverlener meeleveren, waarin staat dat de aangevraagde capaciteit inderdaad concessievervoer is.

Op baanvakken waar sprake is van samenloop¹² wordt van concessie verlenende overheden verwacht dat deze bij de vormgeving van concessies de samenloop afstemmen en zo conflicterende aanvragen voorkomen. Dat betreft eveneens de bediening van de stations die vanuit de concessie(s) wenselijk is. Het betreft hier aldus een beleidsmatige afstemming die geen nadere regulering behoeft via de capaciteitsverdeling.

Voor internationaal personenvervoer is het uitgangspunt dat de verbindingen in open toegang gereden gaan worden. Als een marktinitiatief niet leidt tot totstandkoming van een gewenste verbinding, kan de verbinding via een concessie tot stand gebracht worden. Internationaal personenvervoer dat momenteel nog onderdeel vormt van concessies, krijgt voorrang op internationaal opentoeegangvervoer. Net als bij binnenlands concessievervoer geldt hiervoor dat de concessiehouder enkel voorrang krijgt, indien er een verklaring van de concessieverlener meegeleverd wordt bij de capaciteitsaanvraag.

Behalve de hiervoor geschetste voorrang aan concessievervoer worden er geen nadere regels gedefinieerd voor het prioriteren tussen aanvragen van vervoerders binnen hetzelfde segment, zoals bijvoorbeeld aanvragen tussen opentoeegang-

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum

23 mei 2022

¹² Samenloop betreft een situatie waar op baanvakken het regionale treinvervoer (veelal stoptreinen) en het landelijke treinvervoer (veelal sneltreinen) in twee verschillende concessies is ondergebracht, zoals bijvoorbeeld op het spoor tussen Roermond en Maastricht. Samenloop kan ook zijn dat op een baanvak opentoeegangvervoer samengaat met geconcessioneerde vervoer.

(personen)vervoerders. De infrastructuurbeheerder mag, aanvullend op dit kader, in de Netverklaring nadere prioriteringsregels stellen.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen

Kaderovereenkomsten en 'rolling planning'

Gerechtigden kunnen gebruik maken van de mogelijkheid om kaderovereenkomsten aan te gaan met de infrastructuurbeheerder. Met deze overeenkomsten kunnen gerechtigden voor meer dan één jaar capaciteit borgen voor door hen aan te bieden verbindingen. Voorwaarde is wel dat deze overeenkomsten geen belemmering mogen vormen voor het gebruik van de infrastructuur door andere aanvragers of diensten (Richtlijn, art 42, lid 2). De in kaderovereenkomsten aangegane beschikbaarheid van capaciteit zal in de jaardienstverdeling definitief worden door dit in het gegarandeerde volume mee te nemen.

Datum

23 mei 2022

In het kader van 'Time Table Redesign' wordt voor het spoorgoederenvervoer een 'rolling planning' mogelijk gemaakt, waarbij vervoerders in principe capaciteit krijgen toegewezen voor drie jaren. Ook dit zal in de jaardienstverdeling definitief worden door dit in het gegarandeerde volume mee te nemen.

Gevolgen voor de regeldruk en handhaving

Administratieve lasten

Er is geen sprake van nieuwe verplichtingen die administratieve lasten met zich mee brengen voor het bedrijfsleven. Er is geen sprake van administratieve lasten voor de burger.

Bedrijfseffecten

De gerechtigden die aanvragen voor capaciteit op de hoofdspoorweginfrastructuur indienen bij de infrastructuurbeheerder nemen daardoor deel aan het capaciteitsverdelingsproces. De wijziging van het Besluit verandert daar niets aan, zodat de bedrijfseffecten niet veranderen. In individuele gevallen kan de wijziging van het Besluit een positieve of negatieve uitwerking hebben, maar in het algemeen zijn er geen gevolgen voor de werking van de markt te verwachten.

Hierboven staat aangegeven dat het besluit binnen de Spoorwegwet het kader vormt waarmee de infrabeheerder de capaciteit op het spoor verdeelt. Een efficiënte verdeling van de beschikbare capaciteit is voorts gebaat bij goede samenwerking tussen de beheerder en de vervoerders en de vervoerders onderling. Op die manier kunnen capaciteitsconflicten voorkomen worden. Dit is ook de praktijk.

Het Besluit staat daarnaast los van de toegang tot de markt. Uiteraard geeft het Besluit wel sturing aan de capaciteitsverdeling op het spoor. Het effect van het gewijzigde Besluit op de werking van de markten voor personen- en goederenvervoer zal worden geëvalueerd (zie paragraaf PM).

Handhaving en toezicht

Op basis van artikel [PM] van de Spoorwegwet 202# is de Autoriteit Consument en Markt (ACM) belast met het toezicht op onder andere het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Indien aanvragers van capaciteit van mening zijn dat ProRail oneerlijk of discriminerend heeft gehandeld, kunnen zij een klacht indienen bij de ACM. De ACM kan dit dan

onderzoeken en naar aanleiding van het onderzoek eventueel een last onder dwangsom opleggen op basis van artikel [PM] van de Spoorwegwet 202#.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum

23 mei 2022

Van: 5.1.2.e DGMo
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - HBJZ
Onderwerp: RE: Gesprek Herziening Capaciteitsverdelingsregels NS - IenW
Datum: dinsdag 24 mei 2022 16:31:42
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[Discussienotitie nieuwe capaciteitsverdelingsregels def.docx](#)

Allen,

In onze bespreking van februari hadden wij de verwachting uitgesproken om eind maart een discussienotitie aan jullie voor te leggen over onze ideeën bij een nieuw stelsel van capaciteitsverdeling. Tot mijn spijt bleken we meer tijd nodig te hebben om zaken goed en helder op te schrijven. Daarom stuur ik jullie – later dan voorzien – bijgaand alsnog de toegezegde discussienotitie.

Graag benadruk ik dat het een discussienotitie is en nog geen beleidsdocument. Het zou fijn zijn als jullie hierop in een mail aan ons feedback geven. Zo mogelijk uiterlijk 17 juni, zodat wij dat kunnen meenemen in de verdere uitwerking.

Binnenkort zal ook een tussentijdse wijziging van het (oude) besluit capaciteitsverdeling voor een informele consultatie aan jullie worden toegestuurd.

Best regards,

5.1.2.e
5.1.2.e

.....
 Public Transport and Rail Department
 Directorate-General for Mobility
 Ministry of Infrastructure and Water Management
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | The Hague
 P.O. box 20904 | 2500 EX | The Hague | Netherlands

T +31 (0)70 5.1.2.e
 M +31 (0)6 5.1.2.e
 5.1.2.e @minienw.nl

<http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm>

.....



Please consider the environment before printing this e-mail

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 11 februari 2022 18:40

Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e ;
 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e

Onderwerp: Gesprek Herziening Capaciteitsverdelingsregels NS - IenW

Tijd: woensdag 23 februari 2022 13:00-14:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Webex (link in uitnodiging)

Beste allen,

Zoals besproken per mail, hierbij de uitnodiging voor het gesprek m.b.t. stand van zaken herziening capaciteitsverdeling. Tot dan!

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - HBIZ
Aan: 5.1.2.e @ns.nl
Cc: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Informele consultatie wijziging Besluit capaciteitsverdeling
Datum: woensdag 1 juni 2022 09:36:00
Bijlagen: 260522 - Concept wijziging Besluit capaciteitsverdeling, versie informele consultatie.docx

Geachte 5.1.2.e ,

Zoals al aangekondigd in eerdere gesprekken met mijn collega 5.1.2.e en in een mail van 5.1.2.e van 24 mei jl., werken we momenteel aan een tussentijdse wijziging van het (oude) besluit capaciteitsverdeling. Deze wijziging loopt vooruit op de volledige herziening, waarover jullie recentelijk een beleidsdocument ontvangen hebben.

Met de tussentijdse wijziging willen we per dienstregelingsjaar 2025 bij overbelastverklaring een duidelijkere prioritering aanbrengen tussen binnenlands concessievervoer en personenvervoer dat op basis van opentoeegang rijdt. Deze wijziging toetsen wij graag informeel, en later deze zomer ook formeel, bij de sector.

Bijgevoegd het document met de beoogde wijziging in het besluit capaciteitsverdeling, inclusief nota van toelichting. Eventuele op- en aanmerkingen mogen verstuurd worden naar mijn collega 5.1.2.e (5.1.2.e @minienw.nl) en ondergetekende. We ontvangen je input graag uiterlijk vrijdag 1 juli. Alvast hartelijk bedankt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken
Afdeling Spoor en Weg
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
T 06 5.1.2.e
E 5.1.2.e @minienw.nl
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

.....
 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - HBJZ
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Informele consultatie wijziging Besluit capaciteitsverdeling
Datum: woensdag 1 juni 2022 09:26:00
Bijlagen: [260522 - Concept wijziging Besluit capaciteitsverdeling, versie informele consultatie.docx](#)

Beste 5.1.2.e ,

Zoals al aangekondigd in eerdere gesprekken en in een mail van 5.1.2.e van 24 mei jl., werken we momenteel aan een tussentijdse wijziging van het (oude) besluit capaciteitsverdeling. Deze wijziging loopt vooruit op de volledige herziening, waarover jullie recentelijk een beleidsdocument ontvangen hebben.

Met de tussentijdse wijziging willen we per dienstregelingsjaar 2025 bij overbelastverklaring een duidelijkere prioritering aanbrengen tussen binnenlands concessieervoer en personenvervoer dat op basis van opentoeegang rijdt. Deze wijziging toetsen wij graag informeel, en later deze zomer ook formeel, bij de sector.

Bijgevoegd het document met de beoogde wijziging in het besluit capaciteitsverdeling, inclusief nota van toelichting. Eventuele op- en aanmerkingen mogen verstuurd worden naar mijn collega 5.1.2.e (5.1.2.e [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)) en ondergetekende. We ontvangen je input graag uiterlijk vrijdag 1 juli. Alvast hartelijk bedankt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken
Afdeling Spoor en Weg
 Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
T 06 5.1.2.e
E 5.1.2.e [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - HBIZ; 5.1.2.e
 ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Gesprek Herziening Capaciteitsverdelingsregels NS - IenW
Datum: donderdag 16 juni 2022 18:34:56
Bijlagen: [image001.png](#)
[Discussienotitie nieuwe capaciteitsverdelingsregels def \(NS\).docx](#)

Beste 5.1.2.e,

Hartelijk dank voor onderstaande discussienotitie. We waarderen de mogelijkheid om mee te kijken en te reageren. Op het druk bereiden net is het van belang dat er heldere en transparante verdeelregels zijn. We hebben binnen NS vanuit verschillende perspectieven naar de notitie gekeken. In de bijlage treffen jullie ons meer gedetailleerde reactie aan. We willen jullie graag drie hoofdpunten meegeven.

1. Vrijheid en flexibiliteit infrabeheerder. In de discussienotitie stelt IenW voor om de beheerder meer flexibiliteit en ruimte te geven om de door spoorwegondernemingen aangevraagde capaciteit te verdelen. Ook in de huidige situatie heeft ProRail in de praktijk ruimte om capaciteitsaanvragen zodanig te optimaliseren, dat zoveel mogelijk aanvragen van vervoerders verdeeld kunnen worden. De discussienotitie gaat verder en daar zit onze zorg zoals wij ook eerder hebben aangegeven: met meer ruimte en flexibiliteit komen er ook meer maatschappelijke afwegingen bij ProRail te liggen. Bijvoorbeeld het genoemde capaciteitsmodel zal straks vooral de schaarste moeten verdelen (waarbij zeker niet alle aanvragers vanuit de verschillende segmenten blij zullen zijn met die verdeling) en het lijkt er op dat de instellingen van het model, die hierbij zorgen voor de keuzes, door ProRail worden vastgesteld. Dat lijkt ons niet wenselijk: dit soort maatschappelijke afwegingen horen beleidskeuzes of politieke keuzes als basis te hebben. Daarom hebben wij twijfels of de nieuwe methodiek tot een 'betere' capaciteitsverdeling gaat leiden. Ook plaatsen wij vraagtekens bij het voorstel om nadere regels in de Netverklaring op te nemen. De Netverklaring kan (zeker jaarlijks) door ProRail aangepast worden, waarbij het wijzigingsproces van de Netverklaring onvoldoende waarborgen biedt. Wij pleiten er daarom voor om prioriteringsregels op het niveau van een AMvB (met voorhang) te regelen. Deze regels zijn vervolgens input voor het capaciteitsmodel.
2. In de discussienotitie vormt Timetable Redesign (TTR) een belangrijk kader voor het proces van capaciteitsverdeling. Hoewel wij op termijn de voordelen hiervan zien, vooral voor internationaal reizigersvervoer en de planning van 'grote' buitendienststellingen, zijn de ervaringen hiermee in Europa wisselend en hebben pilots nog niet veel (positieve) resultaten opgeleverd. Verder is het de vraag hoe de aansluiting verloopt richting ons omringende landen (welke status heeft de capaciteitsstrategie in de afstemming van grensoverschrijdende paden). Wij zien het als een risico om TTR nu al zo nadrukkelijk als blauwdruk te gebruiken, terwijl de impact nog niet is uitgekristalliseerd.
3. De nota straalt uit dat de nieuwe methodiek veel capaciteitsproblemen gaat oplossen. Het lijkt alsof alle segmenten de benodigde capaciteit krijgen toegewezen. Wij betwijfelen dat ten eerste: het tekort aan capaciteit op veel plaatsen van het spoorwegnet blijft grotendeels hetzelfde. Sterker, de methode om eerst capaciteit aan segmenten toe te delen kan ten koste gaan van het optimalisatieproces zoals dat nu toegepast wordt. Dit zou kunnen leiden tot een slechtere benutting. Het zou goed zijn als de nota hier een realistischer beeld van schetst.

Uiteraard zijn we gaarne bereid om onze opmerkingen nader mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

06 5.1.2.e



NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
 Laan van Puntenburg 100
 Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

Van: 5.1.2.e

Verzonden: dinsdag 24 mei 2022 19:34

Aan: 5.1.2.e - DGMo' <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@ns.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@ns.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@ns.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@ns.nl>

CC: 5.1.2.e - DGMo' <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e

- DGMo' <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ

<5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Gesprek Herziening Capaciteitsverdelingsregels NS - IenW

Beste 5.1.2.e en collega's,

Dank voor bijgaand memo. We gaan het bestuderen en werken aan een reactie uiterlijk 17 juni.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

06 5.1.2.e



NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
 Laan van Puntenburg 100

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 24 mei 2022 16:32

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@ns.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@NS.NL>; 5.1.2.e
<5.1.2.e@ns.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@NS.NL>; 5.1.2.e
<5.1.2.e@ns.nl>

CC: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e

- DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ

<5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Gesprek Herziening Capaciteitsverdelingsregels NS - IenW

Zelfde inhoud als 35



-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 11 februari 2022 18:40

Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e ;
5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e

Onderwerp: Gesprek Herziening Capaciteitsverdelingsregels NS - IenW

Tijd: woensdag 23 februari 2022 13:00-14:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Webex (link in uitnodiging)

Zelfde inhoud als 35

Uitvoeringssignaal ProRail m.b.t. AMvB capaciteitsverdeling

De regelgeving op het gebied van Capaciteitsverdeling is verouderd en ondersteunt ProRail steeds minder goed bij het uitvoeren van haar capaciteitsverdelingstaak. De herziening van het Besluit Capaciteitsverdeling duurt lang en er is nog steeds geen concreet zicht op conceptteksten en inwerkingtreding op binnen afzienbare termijn.

ProRail constateert dat ruim 4 jaar na de evaluatie en 3 jaar na de eerste gesprekken over de inhoud van de herziening van het Besluit er nog steeds geen concrete planning is en er nog steeds geen concrete conceptteksten zijn voor het aanpassen van het Besluit Capaciteitsverdeling.

Uit de Evaluatie van het Besluit volgde al dat het Besluit aan een herziening toe was en ook ProRail geeft al gedurende een langere periode aan dat het Besluit sterk verouderd is en ProRail steeds minder ondersteunt bij het uitvoeren van haar taken. ProRail is dan ook teleurgesteld dat bij de geplande tussentijdse herziening van het Besluit voor dienstregeling 2025 er door lenW niet voor is gekozen om de voor ProRail meeste storende punten in het huidige Besluit aan te pakken maar het Besluit enkel te wijzigen voor wat betreft de prioritering van concessieervoer boven open toegang.

Ook het voorstel van ProRail om tijdens werkzaamheden in Duitsland aan het 'derde spoor' de minimumbedieningsniveaus voor goederenverkeer in Nederland te verhogen is door lenW niet overgenomen. Hierdoor ontstaat er in 2025 een capaciteitsprobleem voor het goederenvervoer waarbij ProRail geen toereikende juridische basis heeft om de capacitaire belangen van de goederensector juridisch te beschermen. Potentieel kan dit leiden tot de situatie waarin er tijdens periodes met volledige stremming in Duitsland dagelijks tientallen goederentreinen niet kunnen worden verdeeld. Dit zal grote gevolgen hebben voor vervoerders, verladers en de bereikbaarheid van de havens van Rotterdam en Amsterdam.

BRW



IenW-Woo-verzoeken artikel 4.1

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: maandag 27 juni 2022 15:46
Aan: 5.1.2.e - DGMo
CC: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Uitvoeringssignaal capaciteitsverdeling, t.b.v. Kwartaaloverleg regelgeving 5 juli 2022
Bijlagen: 2022.06.24 Uitvoeringssignaal ProRail capaciteitsverdeling.docx

Ha 5.1.2.e,

In aanloop naar het kwartaaloverleg regelgeving (5 juli) hebben we van ProRail een uitvoeringssignaal ontvangen m.b.t. de capaciteitsverdeling (zie bijlage).

Zou je hier een reactie op willen geven? (ook t.b.v. de annotatie voor 5.1.2.e en het updaten van het regelgevingsoverzicht?) Als het lukt zou het heel fijn zijn als dit lukt uiterlijk aanstaande donderdag 15:00 uur.

Dank alvast!

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
Verzonden: vrijdag 24 juni 2022 16:38
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMo
 5.1.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Kwartaaloverleg regelgeving 5 juli 2022

Ha allen,

Voor het kwartaaloverleg regelgeving op 5 juli had ik al aangekondigd dat er extra punten zijn. Hierbij de punten en de bijbehorende informatie:

- Uitvoeringssignaal t.a.v. wijziging AMvB Capaciteitsverdeling → zie bijlage

BRW

lenW-Woo-verzoeken artikel 4.1

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@NS.NL>
Verzonden: donderdag 30 juni 2022 17:41
Aan: 5.1.2.e - HBJZ
CC: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Informele consultatie wijziging Besluit capaciteitsverdeling
Bijlagen: 260522 - Concept wijziging Besluit capaciteitsverdeling versie informele consultatie - reactie NS v0.1.docx

Geachte heer 5.1.2.e,

Hartelijk dank voor bijgaande informele consultatie. We waarderen de mogelijkheid om in deze fase mee te kijken en te reageren. Samen met een aantal collega's hebben we ernaar gekeken. Ons beeld is dat de wijze waarop de wijziging nu is ingericht, op punten verder gaat dan alleen de prioritering tussen binnenlands concessievervoer en personenvervoer op basis van open toegang. Aan lenW de vraag of dat ook de bedoeling is. In de bijlage hebben we (o.a.) dit benoemd, inclusief enkele concrete tekstvoorstellen (met als uitgangspunt dat het 'alleen' om de eerdergenoemde afweging moet gaan).

Voor vragen zijn we beschikbaar. Indien wenselijk zijn we gaarne bereid e.e.a. mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
06 5.1.2.e



NS | Stakeholder- en Concessiemanagement

Laan van Puntenburg 100

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

Van: 5.1.2.e - HBJZ
Verzonden: woensdag 1 juni 2022 09:37
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: Informele consultatie wijziging Besluit capaciteitsverdeling

Geachte heer 5.1.2.e,

Zoals al aangekondigd in eerdere gesprekken met mijn collega 5.1.2.e en in een mail van 5.1.2.e van 24 mei jl., werken we momenteel aan een tussentijdse wijziging van het (oude) besluit capaciteitsverdeling.

Deze wijziging loopt vooruit op de volledige herziening, waarover jullie recentelijk een beleidsdocument ontvangen hebben.

Met de tussentijdse wijziging willen we per dienstregelingsjaar 2025 bij overbelastverklaring een duidelijkere prioritering aanbrengen tussen binnenlands concessieervoer en personenvervoer dat op basis van opentoeegang rijdt. Deze wijziging toetsen wij graag informeel, en later deze zomer ook formeel, bij de sector.

Bijgevoegd het document met de beoogde wijziging in het besluit capaciteitsverdeling, inclusief nota van toelichting. Eventuele op- en aanmerkingen mogen verstuurd worden naar mijn collega [5.1.2.e](#) ([5.1.2.e](#) [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)) en ondergetekende. We ontvangen je input graag uiterlijk vrijdag 1 juli. Alvast hartelijk bedankt!

Met vriendelijke groet,

[5.1.2.e](#)
[5.1.2.e](#)

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken
Afdeling Spoor en Weg
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....
T 06 [5.1.2.e](#)
E [5.1.2.e](#) [@minienw.nl](mailto:5.1.2.e@minienw.nl)
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

.....
[5.1.2.e](#)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

[Informatie vennootschap](#)

Van: 5.1.2.e .DGMo
 Aan: 5.1.2.e
 Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e - HBJZ
 Onderwerp: RE: Beleidsdocument nieuwe stelsel capaciteitsverdelingsregels -reactie ProRail
 Datum: woensdag 13 juli 2022 07:56:00
 Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.jpg](#)

Hi 5.1.2.e

Graag zouden we met jullie de commentaren bespreken. Lukt dat nog ergens volgende week? Anders wordt het na de vakanties.

Hoor graag,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
 Verzonden: vrijdag 17 juni 2022 11:00
 Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
 CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>; 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ <5.1.2.e@minienw.nl>
 Onderwerp: RE: Beleidsdocument nieuwe stelsel capaciteitsverdelingsregels -reactie ProRail

Beste 5.1.2.e,

Bijgaand ontvang je de reactie van ProRail op het beleidsdocument d.d. 23 mei jl. In het PDF bestand onze algemene en inhoudelijke opmerkingen en in bijlage 1 nog enkele detailopmerkingen. ProRail blijft graag nauw betrokken bij de vervolgstappen die gezet worden met betrekking tot de herziening van het Besluit Capaciteitsverdeling.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e | LJV Corporate Legal
 06 5.1.2.e | www.prorail.nl
 De Inktpot H 2.03, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
 Verzonden: dinsdag 24 mei 2022 16:32
 Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
 CC: 5.1.2.e 5.1.2.e @prorail.nl; 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - HBJZ <5.1.2.e@minienw.nl>
 Onderwerp: RE: Beleidsdocument nieuwe stelsel capaciteitsverdelingsregels

Hi 5.1.2.e,

Het heeft langer geduurd dan voorzien, maar bijgaand stuur ik jullie de nieuwe versie van het beleidsdocument die we ook als discussienotitie aan sectorpartijen voorleggen. Graag gaan we hierover weer met elkaar in conclaaf. Jullie feedback is uiteraard welkom. Van de sector vragen we dat uiterlijk 17 juni te doen dus als jullie dat ook lukt zou dat fijn zijn.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
 Verzonden: maandag 14 maart 2022 16:45
 Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
 CC: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e @prorail.nl
 Onderwerp: RE: Beleidsdocument nieuwe stelsel capaciteitsverdelingsregels

Zelfde inhoud als 30.1

Zelfde inhoud als 30.1



Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

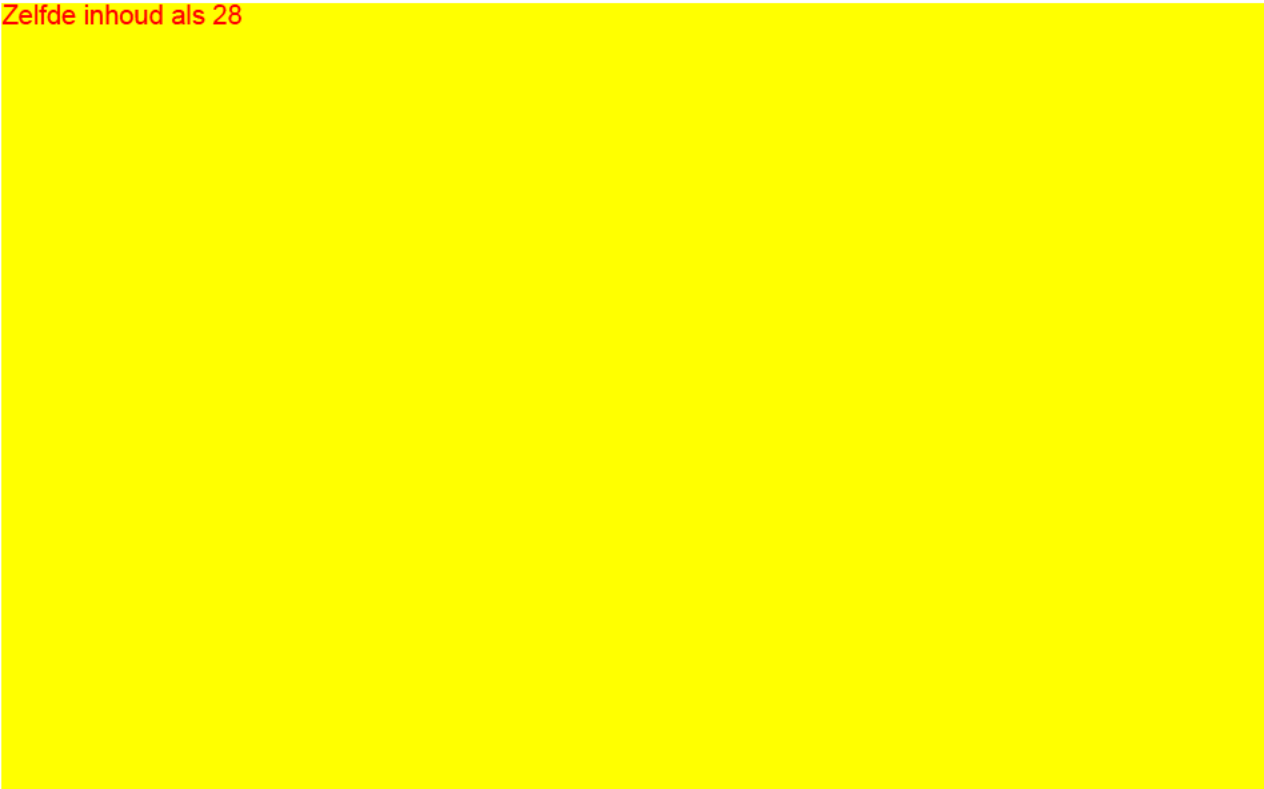
Verzonden: vrijdag 25 februari 2022 17:26

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>

CC: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

Onderwerp: Beleidsdocument nieuwe stelsel capaciteitsverdelingsregels

Zelfde inhoud als 28



IenW-Woo-verzoeken artikel 4.1

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: dinsdag 6 september 2022 17:12
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Formele consultatie - Tussentijdse wijziging Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

Hoi 5.1.2.e,

Dank voor je reactie. Het ziet er naar uit dat je ons alvast de eerste waardevolle feedback gegeven hebt: het is namelijk absoluut wél de bedoeling dat HRN-stoptreinen zijnde streekgewestelijk openbaar vervoer prioriteit krijgen boven opentoegeangvervoer. Het huidige voorstel zal daarom aangepast moeten worden, zoals ik het nu inschat.

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: maandag 5 september 2022 10:49
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Formele consultatie - Tussentijdse wijziging Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

Beste 5.1.2.e,

Bedankt voor je mail. Het voorstel roept wel meteen een vraag bij mij op. HRN stoptreinen niet zijde stadsgewestelijk vervoer vallen onder het streekgewestelijk openbaar vervoer. Waarom krijgen deze stoptreinen geen prioriteit boven open toegang vervoer (wat ze wel krijgen als ze onder een regionale concessie vallen)? Oftewel, waarom is het nieuwe artikel 10, onderdeel g, beperkt tot artikel 20, vierde lid van de WP2000 en geldt het niet voor artikel 20, eerste lid van de WP2000?

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 1 september 2022 14:03

Onderwerp: Formele consultatie - Tussentijdse wijziging Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

Beste heer/mevrouw,

Langs deze weg maak ik graag kenbaar dat de beoogde tussentijdse wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in formele consultatie is gegaan. De wijziging gaat over voorrangsregels bij de verdeling van capaciteit op het spoor en heeft impact op het binnenlands personenvervoer. Hieronder vindt u de link naar de internetconsultatie:

[Overheid.nl | Consultatie Wijziging Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur \(internetconsultatie.nl\)](https://overheid.nl/consultatie/wijziging-besluit-capaciteitsverdeling-hoofdspoorweginfrastructuur)

U kunt tot en met 2 oktober 2022 via de bovenstaande website reageren op alle onderdelen van de regeling en de toelichting. Alvast hartelijk bedankt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Mobiliteit
Directie OV en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 5.1.2.e

M 06-5.1.2.e
 5.1.2.e@minienw.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

[Informatie vennootschap](#)

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

ProRail

T.a.v. 5.1.2.e

Postbus 2038

3500 GA Utrecht

Deze brief is tevens per mail toegezonden aan 5.1.2.e

en 5.1.2.e.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M +31(0)6-5.1.2.e
5.1.2.e@minienw.nl

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/204957

Datum 5 september 2022

Betreft Verzoek tot uitvoering HUF-toets tussentijdse wijziging
Besluit capaciteitsverdeling

Geachte 5.1.2.e,

Hierbij bied ik u het voorstel aan voor de tussentijdse wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling, inclusief de nota van toelichting. Ik verzoek ProRail vriendelijk een handhavings- en uitvoeringstoets (UenH-toets) uit te voeren op deze wijziging in regelgeving.

Bij deze brief treft u de conceptwijziging van het Besluit capaciteitsverdeling, incl. de nota van toelichting bij de gewijzigde regelgeving (bijlage 1).

Over de tussentijdse wijziging is de afgelopen periode meermaals gesproken met uw medewerkers van ProRail. De laatste keer gebeurde dit aan de hand van de versie uit de informele consultatie in juni 2022. De tussenliggende periode is gebruikt om aan de hand van verschillende onderwerpen met onze uitvoeringsinstanties (naast ProRail ook de ACM) van gedachte te wisselen en de gemaakte opmerkingen te verwerken in de wijziging in regelgeving inclusief toelichting verder te verbeteren. Het ministerie heeft getracht de uitkomst van deze gesprekken zo goed mogelijk te vertalen naar de conceptwijziging die voor u ligt.

De aanleiding om te komen tot deze tussentijdse wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling is het uitgangspunt benoemd in 2020 door de toenmalige staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat om het binnenlands concessiepersoneenvoer de basis van het Nederlandse openbaar spoorvervoernetwerk te laten vormen.

Het Nederlandse openbaar vervoerstelsel kende tot de inwerkingtreding van de implementatie van het Europese Vierde Spoorwegpakket in de Spoorwegwet geen open toegang voor binnenlands personeenvoer. Het eerdere Besluit capaciteitsverdeling kent daarom ook geen regels op grond waarvan geprioriteerd kon worden tussen binnenlands personeenvoer dat onder concessie rijdt en binnenlands personeenvoer dat zonder concessie – in open toegang – rijdt. Om voldoende invulling te kunnen geven aan het bovenstaande uitgangspunt van de staatssecretaris, is een wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling noodzakelijk.

ProRail is als onafhankelijke capaciteitsverdeler verantwoordelijk voor het non-discriminatoire verdelen van capaciteit, conform de spelregels in het Besluit capaciteitsverdeling. De wijziging van dit Besluit leidt tot veranderingen, die mogelijk van invloed zijn op de uitvoerende taken voor ProRail:

- Het Besluit maakt het mogelijk om te prioriteren tussen nieuwe deelmarkten, namelijk tussen verschillende typen binnenlands concessie-personenvervoer en verschillende typen binnenlands opentoeegang-personenvervoer;
- Bij overbelastverklaring tussen concessie-personenvervoer en opentoeegang-personenvervoer zullen medewerkers van ProRail moeten toetsen of aangevraagd concessie-vervoer daadwerkelijk voortvloeit uit concessieafspraken tussen (regionale) overheid en vervoerder.

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Datum

5 september 2022

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/204957

Ik vraag u graag kritisch te kijken naar in het bijzonder deze bovengenoemde veranderingen en ik verzoek u in deze uitvoeringstoets in te gaan op in ieder geval:

1. Uw taken en rollen in dat verband;
2. Eventuele financiële en personele consequenties die daaraan verbonden zijn.

De formele consultatie van de regelgeving is inmiddels gestart, en loopt tot en met 2 oktober. Ik verzoek u mij uw reactie uiterlijk 3 oktober te zenden. Wellicht ten overvloede wijs ik u erop dat uw toets openbaar wordt gemaakt.

Indien u nadere vragen heeft over deze consultatie, kunt u contact opnemen met **5.1.2.e** (zie hiervoor de contactgegevens in de kantlijn).

Hoogachtend,

5.1.2.e OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

5.1.2.e

IenW-Woo-verzoeken artikel 4.1

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
Verzonden: maandag 26 september 2022 16:40
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: HUF-toets tussentijdse wijziging Besluit capaciteitsverdeling

Geeft niet! Morgen anders heel even via teams/webex? Ergens tussen 10 en 12? We zijn in een kwartiertje klaar denk ik.

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: maandag 26 september 2022 16:36
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
Onderwerp: RE: HUF-toets tussentijdse wijziging Besluit capaciteitsverdeling

Ho 5.1.2.e ,

BRW Ik ben zo na 17.00u nog bereikbaar of anders in ieder geval morgen nagenoeg de hele dag.

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
Verzonden: maandag 26 september 2022 09:47
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: HUF-toets tussentijdse wijziging Besluit capaciteitsverdeling

Hoi 5.1.2.e ,

Heb jij vandaag even de tijd om te bellen over de Huf toets (vooral over het wel of niet verwijzen naar informele toets?)

Groet 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: maandag 19 september 2022 11:26
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
Onderwerp: RE: HUF-toets tussentijdse wijziging Besluit capaciteitsverdeling

Hoi 5.1.2.e ,

BRW is de ondertekende versie nog niet verstuurd. De brief is vanmorgen wel eindelijk voorzien van een handtekening, zie bijlage. Excuses voor de vertraging.

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
Verzonden: donderdag 15 september 2022 12:53
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: RE: HUF-toets tussentijdse wijziging Besluit capaciteitsverdeling

Hoi 5.1.2.e ,

Ik heb nog geen ondertekende brief gezien, is die wel verstuurd? Als je een ondertekende versie hebt zou je die dan nog even kunnen mailen?

Dank alvast!

Groet, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 8 september 2022 17:37

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>

Onderwerp: HUF-toets tussentijdse wijziging Besluit capaciteitsverdeling

Hoi 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Bijgevoegd alvast, informeel, de brief met het verzoek aan ProRail om een HUF-toets uit te voeren op de conceptwijziging van het Besluit capaciteitsverdeling. De ondertekende versie van de brief zal op korte termijn via het officiële kanaal binnenkomen bij ProRail.

Groeten, 5.1.2.e

--

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

.....

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Mobiliteit
Directie OV en Spoor

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 5.1.2.e

.....
M 06-5.1.2.e
 5.1.2.e@minienw.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.