



Aanbiedingsformulier MT-stukken

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Datum vergadering	9-4-2021
Medewerker	5.1.2.e
Type bespreking	Ter bespreking

Onderwerp	Herziening Capaciteitsverdeling
Aanleiding <small>Wat is de aanleiding voor bespreking?</small>	Bijpraten over de contouren van de hoofdspoorweginfrastructuur-capaciteitsverdelingsregels en de rol van ProRail als onafhankelijk capaciteitsverdelers. We willen hierbij ook een aantal stellingen bespreken met het MT.
Belang MT OVS <small>Waarom moet het in het MT besproken worden?</small>	Capaciteitsverdeling raakt alle afdelingen binnen de directie, waardoor een gedeeld beeld van het traject en de ontwikkelingen wenselijk is.
Context <small>Raakvlakdossiers, overige context</small>	De herziening van de capaciteitsverdelingsregels loopt mee in de modernisering van de spoorwegwet. Raakvlakdossiers zijn onder andere marktordening, internationale marktverkenning, HRN-concessie, Toekomstbeeld OV, PHS, en maatregelenpakket Spoorgoederen.

Specifieke vragen aan MT

We vragen een mening over de stellingen die besproken worden:

- Wij moeten een duidelijk maximum stellen aan het concessievolume van NS om op die manier ruimte te creëren voor groei van internationaal reizigersvervoer en goederenvervoer.
- Bij langdurige capaciteitsbeperkingen op het spoor zal er treinvervoer omgeleid moeten worden:
 - Bij capaciteitsbeperkingen moet niet naar rato afgeschaald worden (elk segment x% minder), maar heeft het binnenlands personenvervoer altijd prioriteit.

- Wij vinden het als MT acceptabel dat een deel van het reizigersvervoer op andere routes per bus gedaan zal worden ten gunste van het goederenvervoer.
- Als de Thalys omgeleid wordt, mag dat ten koste gaan van een binnenlandse sprinter.

☐ Plan van aanpak aanwezig ☐ Personele gevolgen ☐ Financiële consequenties



MT-Special Capaciteitsverdeling

5.1.2.e

9 april 2021



Inhoud

1. Inleiding
2. Nieuwe ontwikkelingen
3. Inhoud nieuwe stelsel
4. Kader prioritering
5. Uitdagingen komende jaren
6. Stellingen



Inleiding

- › 2020: contouren nieuwe regelgeving uitgeschreven
 - Segmenteren van het netwerk: alle segmenten krijgen plek op het spoor
 - Meer ruimte voor goederenvervoer na de jaardienstverdeling
 - ProRail krijgt iets grotere rol: ruimte om te schuiven met aanvragen
 - Vaste prioritering per type baanvak, vastgelegd in regelgeving
- › Informele consultatie ProRail, sector, MT, staatssecretaris
- › Optimalisatieslag: feedback gebruikt om verder te trechteren naar het meest optimale instrument
- › Intensieve samenwerking met ProRail ingegaan



Nieuwe ontwikkelingen (1)

- › Modernisering van de spoorwegwet in consultatie:
 - Delegatie naar ministeriële regeling mogelijk voor capaciteitsverdeling
- › Met ProRail op zoek hoe het netwerk zo optimaal mogelijk benut kan worden (zoveel mogelijk capaciteitsaanvragen honoreren):
 - Capaciteit per segment vaststellen:
 - Op basis van capaciteitsstrategie + capaciteitsmodel
 - Conform Time Table Redesign (Europees traject)
 - Vastgesteld dat een kader vanuit IenW meer flexibiliteit geeft om het netwerk optimaler te benutten.



Nieuwe ontwikkelingen (2)

- › Toets bij de ACM:
 - Vinden voorgestelde ontwikkelingen gewenst;
 - Zien een grotere rol voor zichzelf weggelegd;

5.2.1.

- › Toets bij Europese Commissie:

5.1.2.a

Hoe gaat het werken?

Verdeling capaciteit per fase per deelmarkt

Voorafgaand aan jaardienstverdeling		Jaardienstverdeling (verdeling capaciteit voorafgaand aan jaarlijkse dienstregeling)	Ad-hoc fase (na jaardienstverdeling) ^{15.1}
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	[Verdeelde capaciteit]	
	Reservering reizigerspaden binnenlands		
		Reizigerspaden binnenlands ad-hoc	



Prioritering

- › Grotere rol voor ProRail, geen standaard “lijstje” meer vanuit IenW
- › Kader voor prioritering bij schaarste vanuit IenW:
 - Definiëren van een minimum benodigde capaciteit per segment op het netwerk;
 - Mogelijk maken van maatwerk op het netwerk;
 - Binnen segment:
 - Binnenlands personenvervoer: Concessievoer boven opentoeegangvervoer (o.b.v. marktordeningsbesluit);
 - Internationaal personenvervoer: Diversiteit in eindbestemming borgen;
 - Goederenvervoer: [mogelijk kwaliteit voor goederenpad definiëren]



Uitdagingen/vraagstukken

- › Concessievolume vaststellen met oog voor behoeften andere segmenten
- › Aandachtspunt: Time Table Redesign, in hoeverre lopen we vooruit op de Europese ontwikkelingen?
- › Tijdelijke capaciteitsbeperkingen (o.a. werkzaamheden derde spoor in Duitsland)



Stellingen

- Wij moeten een duidelijk maximum stellen aan het concessievolume van NS om op die manier ruimte te creëren voor groei van internationaal reizigersvervoer en goederenvervoer.
- Bij langdurige capaciteitsbeperkingen op het spoor zal er treinvervoer omgeleid moeten worden:
 - Bij capaciteitsbeperkingen moet niet naar rato afgeschaald worden (elk segment x% minder), maar heeft het binnenlands personenvervoer altijd prioriteit.
 - Wij vinden het als MT acceptabel dat een deel van het reizigersvervoer op andere routes per bus gedaan zal worden ten gunste van het goederenvervoer.
 - Als de Thalys omgeleid wordt, mag dat ten koste gaan van een binnenlandse sprinter.



Planning

Wetsniveau:

Mee in formele consultatie Spoorwegwet

1 april 2021

Lagere regelgeving:

(1ste) Informele toets bij de sector

Augustus & september 2020

Verwerken feedback en uitwerken beleidslijn

Okt 2020 t/m februari 2021

Nieuwe regels uitwerken in wetteksten

Maart t/m juni 2021

Toetsing plannen bij staatssecretaris

April/mei 2021

(2e) Informele toets bij de sector

April/mei 2021

Verwerken feedback

Juni 2021

Simulatie nieuwe regelgeving

Juli 2021

Formele consultatie gezamenlijk met modernisering

Najaar 2021

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Afspraak NS - IenW over herziening capaciteitsverdelingsregels
Datum: woensdag 5 mei 2021 13:40:14

Beste 5.1.2.e,

Dank voor de uitnodiging. Belangstelling genoeg bij ons, maar een goed tijdstip is lastig.

De NS'ers die aansluiten zijn in verschillende fasen betrokken bij de capaciteitsverdeling, dat lijkt me wenselijk gezien de brede werking van de AMvB.

Op woensdag 19 mei van 13.00 tot 14.00 kunnen we (zie cc) allemaal, alleen 5.1.2.e moet om 13.30 afhaken.

We zien de Webex uitnodiging gaarne tegemoet!

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo [mailto:5.1.2.e@minienw.nl]

Verzonden: donderdag 15 april 2021 15:25

Aan: 5.1.2.e

Onderwerp: Afspraak NS - IenW over herziening capaciteitsverdelingsregels

Beste 5.1.2.e,

Zoals gister al even besproken aan de telefoon, plan ik graag een afspraak met NS in om de meest recente ontwikkelingen van de herziening van de capaciteitsverdelingsregels te bespreken. Onderdeel van het gesprek zullen in ieder geval de segmentering van het netwerk, de rol van ProRail als capaciteitsverdelers bij schaarste en het capaciteit verdelen onder voorbehoud (Zaanlijn) zijn. Schikt één van de onderstaande momenten voor jou/jullie?

- Maandag 17 mei, ergens tussen 14.30 – 17.00u
- Woensdag 19 mei, van 13.00 – 14.00u
- Donderdag 20 mei, ergens tussen 10.00 – 12.00u

Ik hoor het graag. Alvast dank!

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 | verdieping 10, D-vleugel

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](#)

Van: 5.1.2.e @prorail.nl
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e @prorail.nl
Onderwerp: RE: Vraag over ruimte voor open toegang
Datum: maandag 7 juni 2021 13:32:36
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.png](#)

Hoi 5.1.2.e,

Ik had parallel al met de collega's besproken of verdieping mogelijk is. Ik vrees toch dat je vraag niet te beantwoorden is in de concreetheid die je zoekt.

Je vraag is neem ik aan vooral bedoeld om te kunnen aangeven cq verantwoorden als ik hem zo lees of je daadwerkelijk ook nog restcapaciteit over hebt. Witte ruimte zegt echter nog niets over daadwerkelijk bruikbare treinpaden. Iedere aanvraag van een extra trein moet apart bestudeerd worden op zowel logistiek (nb. ook stationcapaciteit) als alle andere aspecten van de assets. Je kunt dat dus niet met 1 druk of slimme zoekfunctie uit een lopende dienstregeling trekken.

Ga je kijken naar de capaciteitsstrategie-fase (5 tot 3 jaar voor ingang dienstregeling) dan is met het lopende internationale traject rond TTR wel intentie om aan te gaan geven wat de beschikbare capaciteit is (grensoverschrijdende corridor). Maar die is/zal ook voor een groot deel al worden gebruikt/gepland door bestaande concessie-houdende partijen. Weet niet hoe dat zit met de internationale treinen en hun 'recht' op kunnen blijven gebruiken bestaande paden.

Jouw collegae 5.1.2.e / 5.1.2.e zijn bezig met internationale marktverkenning naar open toegang, Berenschot is nu bezig met een concept-eindrapport. Daarin zal ook worden ingegaan op welke maatregelen/overwegingen te doen zijn om bv. meer zekerheid te geven voor aanbieder over capaciteitsruimte en coördinatie/prioritering van verkeer. In de studie willen we aangeven welke ruimte we denken te kunnen maken in beschikbare structuren. Let wel, dat vraagt altijd een afweging tov ander verkeer, concessie-afspraken.

Lijkt me handig om even contact te zoeken, want ProRail hetgeen jij volgens mij zoekt niet opleveren cq ik zou graag iets meer toelichting bij je vraag willen en dan kijken wat we daarin wel kunnen doen, op korte termijn.

Heb jij eventueel dinsdag 8/6 a.s. in de middag halfuurje?

Gr,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 4 juni 2021 15:57
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e @prorail.nl>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e @prorail.nl>
Onderwerp: RE: Vraag over ruimte voor open toegang

Hoi 5.1.2.e,

Dank voor je reactie. Om even kort antwoord te geven op de vragen:

- De informatie willen we in eerste instantie voor onszelf, met oog op de projecten Herziening Capaciteitsverdelingsregels en de nieuwe HRN-concessie. Maar het zou fijn zijn als we de informatie ook ter verantwoording aan de EC kunnen gebruiken.
- Het gaat om alle witte ruimte op het netwerk, dus zowel voor internationaal als nationaal.

Verder weet ik niet wat de onderzoeksvraag van 5.1.2.e is, dus ik vind het lastig in te schatten welke overlap er is met deze vraag. Maar ik denk uiteindelijk dat we vanuit meerdere afdeling behoefte hebben aan een gedetailleerder overzicht van de benutting van ons netwerk.

Fijn als je intern kunt bespreken wat jullie zouden kunnen opleveren. Zou het mogelijk zijn om halverwege juni wat meer gegevens te kunnen leveren? Alvast dank voor je reactie!

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @prorail.nl <5.1.2.e @prorail.nl>
Verzonden: donderdag 3 juni 2021 12:22
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e @minienw.nl>
CC: 5.1.2.e @prorail.nl
Onderwerp: RE: Vraag over ruimte voor open toegang

5.1.2.e,

BRW

Ik begrijp dat je een tandje dieper wilt, en de informatie ook tot doel heeft om richting EC eea te kunnen verantwoorden. Wil je de info als zodanig ook ter verantwoording willen kunnen gebruiken?

Waarbij ook nog even de vraag of je dat puur voor internationale paden wilt of ook nationaal; dit vraag ik in het licht van NRC artikel hedenochtend van Arriva over nachtreinen willen rijden in open toegang en waarover ik door 5.1.2.e ben benaderd. Maar mogelijk is dat meer een bredere onderzoeksvraag voor komende periode.

Ik moet je vraag even intern bespreken om te oordelen of dat makkelijk/snel uit systemen te halen is en voldoende betrouwbaar/stabiel is om te hanteren, danwel dat dit echt onderzoekje nog vraagt en wie dat dan doet. Ik kan daarin ook enkel de verbinding leggen met de mensen die er over gaan.

Gr,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 14 mei 2021 12:03

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
 CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
 Onderwerp: RE: Vraag over ruimte voor open toegang

Hoi 5.1.2.e,

Hartelijk dank voor je mail. Je reactie geeft een goed globaal beeld van de schaarste die er is op het netwerk is, en van de invloed van één segment op een ander segment. Je geeft aan dat er geen/nauwelijks restcapaciteit meer is op het netwerk. Omdat we duidelijk aan de Europese Commissie moeten kunnen uitleggen hoe vol het momenteel op het netwerk is en waar eventueel nog wel iets van ruimte zou kunnen zitten, hebben we echter een iets gedetailleerder overzicht nodig van de krapte per baanvak. Zou het mogelijk zijn om (bijv. in een excel-sheet) per baanvak of corridor aan te geven hoeveel witte ruimte (met in achtneming van tractie-energie, baanstabiliteit, overwegen, geluid, opstellen) er momenteel nog is op het netwerk? Met het onderstaande antwoord kunnen we helaas nog niet voldoende uit de voeten. Alvast dank voor je reactie!

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 <5.1.2.e@prorail.nl>
 Verzonden: vrijdag 30 april 2021 15:11
 Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
 CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>
 Onderwerp: RE: Vraag over ruimte voor open toegang

Hoi 5.1.2.e,

Ik had eerder al laten weten dat het even zoeken was intern om dit te kunnen beantwoorden, inmiddels heb ik een reactie.

Op de meeste baanvakken is het niet zomaar mogelijk om nieuwe treinen in te passen, omdat die met het huidige en voorziene gebruik voor komende jaren al vol zitten.

Er is dus geen/nauwelijks restcapaciteit meer (zogenaamde 'witte' ruimte).

De 'witte' ruimte die er nog wel is, is op corridors waar internationale reizigerstreinen niet elk uur rijden. Voorbeelden hiervan in de huidige dienstregeling zijn Eurostar, IC-Berlijn en ICE. Eurostar rijdt huidig bijv. een paar keer per dag (mogelijk neemt het aantal Eurostartreinen in de komende jaar toe). In de uren dat de Eurostar niet rijdt, zou daar een andere trein kunnen rijden. Om te passen moet die dan wel dezelfde rijtijden en halteertijden kunnen halen (in dit geval 300km/u op de HSL). De vraag of daar ook een potentiële markt en aanbieders voor zijn wordt in het onderzoek naar open toegang door Berenschot bekeken. Kortom, als er nu al ruimte is het maar de vraag of die interessant genoeg is om te gaan rijden. Dienstregeling voor komende jaren ligt volgens mij ook op hoofdlijnen al vrij vast.

Daarnaast sluit Eurostar ook goederenpaden uit. Omdat Eurostar maar een paar keer per dag rijdt, gaat dat tot heden nog goed. Als dat meer wordt doordat of Eurostar zelf meer treinen gaan rijden of doordat er andere vervoerders in die paden gaan rijden, zal er een keer een maximum zijn vanwege het minimum aantal goederenpaden dat over moet blijven. En als een andere vervoerder niet in het pad van bijv. Eurostar past, dan betekent dat aanpassingen aan de beoogde dienstregeling (als dat past).

Verder is er nog 'witte' ruimte buiten de spits op baanvakken met spitsreinen. Ook daar zou je op momenten dat de spitsreinen niet rijden andere treinen kunnen rijden. Maar ook hier weer geldt dat er op bepaalde baanvakken uitsluitingen met goederenpaden zijn, waarbij de uitsluiting alleen in de spits acceptabel is, maar de gehele dag niet.

Hoe komt dit zo?

Bij productstappen als frequentieverhoging wordt vaak alleen die infrastructuur aangepast die nodig is voor die productstap. Er vinden meestal geen over-investeringen plaats, tenzij er al productstappen bekend zijn voor de periode daarna (en daarmee dus ook weer gepland worden). Belangrijk ander aspect is dat je niet alleen voldoende capaciteit qua logistieke infra moet hebben, maar ook voldoende capaciteit op aspecten als Tractie-energie, baanstabiliteit, overwegen, geluid, opstellen, etc. Ook daarvoor betekent dat elke extra trein getoetst moet worden op alle aspecten (de MLT-toetsen), en indien er knelpunten zijn moeten maatregelen genomen worden om extra treinen te kunnen rijden.

Qua logistiek is het wel mogelijk om nieuwe treinen in te passen door minimaal één maar meestal meerdere van onderstaande zaken toe te passen:

- aanpassingen te doen aan de beoogde dienstregeling, en/of
- schrappen van beoogde treinen in concessie, en/of
- meer uitsluitingen met goederenpaden te accepteren, en/of
- in daluren of in de nacht te rijden

Maar zoals bekend is het niet eenvoudig bovenstaande toe te passen. Schrappen van treinen uit de huidige concessie kan niet zomaar (of misschien wel helemaal niet)

Aanpassingen aan de dienstregeling kan niet altijd, alleen als de AMvB capaciteit dat toelaat en niet te koste gaat van concessieafspraken. Meer uitsluitingen met goederenpaden kan alleen als er nog voldoende goederenpaden overblijven voor het verwachte aantal goederentreinen, en bovendien als aan het minimum bedieningsniveau voldaan wordt.

Kortom, zelfs bij de capaciteit die er nog wel is loop je in de huidige setting al vrij snel aan tegen andere aspecten, logistiek en (concessie)afspraken. Via de regelgeving kun je daar nog ruimte voor bieden, maar je zult het nodige moeten gaan aanpassen om binnen de bestaande ruimte nog ruimte te vinden.

Kun je iets met dit antwoord? Uiteraard altijd bereid tot verder toelichting of nader gesprek te organiseren met betrokken collegae.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
 Verzonden: dinsdag 6 april 2021 16:18
 Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>

Onderwerp: RE: Vraag over ruimte voor open toegang

Hoi 5.1.2.e,

Hartelijk dank voor je reactie. Fijn dat jullie een overzicht kunnen maken! Qua planning, heb je enig idee wanneer jullie iets kunnen delen met mij?

Groeten, 5.1.2.e

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

Verzonden: donderdag 1 april 2021 11:45

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

CC: 5.1.2.e @prorail.nl

Onderwerp: RE: Vraag over ruimte voor open toegang

Hoi 5.1.2.e,

BRW

Ik ken de vraagstukken vanuit mijn betrokkenheid bij concessie HRN beleidsvoornemen als int. verkenningen open toegang. Ik zal binnen Capaciteitsmanagement de vraag uitzetten, gaat gelet op je vraag dus om periode tot eind 2024 (huidige contract HRN). Weet niet of we met voldoende hardheid iets kunnen zeggen over dienstregeling 2,5-4 jaar vooruit (ook bv. door onttrekkingen/onderhoud etc.), dus zal met toenemende mate van onzekerheid zijn denk ik. Maar goed, het net maar even uitgooien en ophalen.

Gr,

5.1.2.e

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

Verzonden: vrijdag 26 maart 2021 16:39

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

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>

Onderwerp: Vraag over ruimte voor open toegang

Beste 5.1.2.e,

5.1.2.e verwees me door naar jou. Hopelijk kun je me verder helpen. Momenteel zijn we bij het Ministerie van IenW bezig met de herziening van de huidige capaciteitsverdelingsregels. Hierbij kijken we onder andere naar prioriteringsregels m.b.t. concessie vervoer en opentoeegang-personeel vervoer. Tevens wordt de nieuwe HRN-concessie van NS vormgegeven, waarbij concessievolume een belangrijke rol speelt. In het kader van deze twee projecten ben ik op zoek naar een overzicht van hoeveel ruimte voor opentoeegang personen vervoer er de komende jaren beschikbaar is op ons netwerk, als we daarbij het huidige concessievolume van NS, alsmede het goederen vervoer in acht nemen. Zou jij mij hierbij kunnen helpen? Ik hoor het graag. Alvast hartelijk dank!

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

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

Verzonden: vrijdag 26 maart 2021 08:45

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

CC: 5.1.2.e @prorail.nl

Onderwerp: vraag over ruimte voor open toegang

Hi 5.1.2.e,

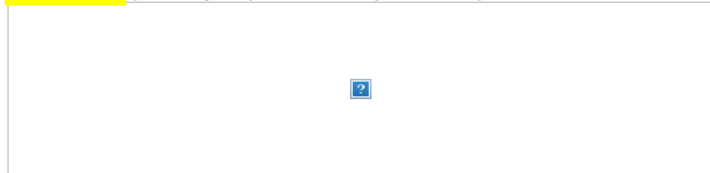
Zoals als aangegeven heb ik jouw vraag even met 5.1.2.e besproken er 5.1.2.e BRW) is de juiste contactpersoon binnen ProRail hiervoor. Zijn emailadres staat in de c.c. en zijn telefoonnummer is 06 5.1.2.e.

Groet, 5.1.2.e

5.1.2.e | LJV Corporate Legal en Mededinging

06 5.1.2.e | www.prorail.nl

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



Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

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.

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.



Modernisering Spoorwegwet en aanpassen AMvB Capaciteit – Uitkomsten sessie CV en CO

Doel van sessie met CV op 31 mei 2021:

- 1) Bespreken of het prioriteringskader dat IenW heeft opgesteld uitvoerbaar is en past bij onze ambities (onderbouwd met concrete voorbeelden).
- 2) Wat kunnen we missen en wat hebben we (extra) nodig.
- 3) Gelet op uitgangspunt van grotere regierol ProRail: Inventarisatie (t.a.v. prioritering) van wat in het herziene Besluit moet komen en wat we in de Netverklaring willen regelen.
- 4) Door de 'oogharen' kijken naar het nieuwe Besluit.

1) Is het kader van lenW uitvoerbaar en past het bij onze ambities?

Voorstellen lenW:

- 1) ProRail neemt in de Netverklaring eigen prioriteringsregels op. Ja, kader moet wel tijdig vaststaan (nv 2025 wordt in september 2023 geconsulteerd)
- 2) Aantal paden per segment = gemiddelde afgelopen 3 jaar (met afwijkingmogelijkheid). Met de capaciteitsstrategie als basis ProRail adviseert aan lenW om jaarlijks 'het gegarandeerde aantal paden per segment per baanvak' vast te leggen in een MR, waarbij die gegarandeerde paden per segment, bij elkaar opgeteld, 80-90% van de totale beschikbare capaciteit betreft op dat baanvak. Zie ook kaartje slide 6.
- 3) ProRail kan capaciteit onder voorbehoud verdelen. ProRail is geen voorstander van onder voorbehoud verdelen omdat de praktische uitvoerbaarheid als problematisch wordt gezien. Er blijft een structurele behoefte om op dit soort baanvakken capaciteit voor goederen expliciet in te plannen.
- 4) Concessievoer krijgt voorrang boven open access. ProRail staat hier neutraal in. Dit is politiek besluit. Als dit zo besloten wordt dan moet het vastgelegd worden in het wettelijk kader en in de uitvoering moet het voor ProRail duidelijk zijn wat onder het concessievoer valt. Dat is nu niet het geval.
- 5) Diversiteit van aanbod moet binnen internationaal personenvervoer geborgd zijn. Kan in kader en in evenwichtige prioritering.
- 6) Kwaliteitseisen goederenvervoer voorschrijven. ProRail heeft aangegeven bij lenW waar aan gedacht kan worden en wat belangrijk is voor kwalitatief goede goederen paden.

Overig: Aandacht voor internationaal perspectief en kijken naar bevoegdheden om af te wijken van minimumbedieningsniveau 's in geval van omleidingen (bv bij capaciteitsbeperkingen die langer duren dan 3/5 werkdagen de mogelijkheid om capaciteit aan te passen op parallelle routes waarbij afgeweken kan worden van het minimumbedieningsniveau)

2) Wat kunnen we missen en wat hebben we (extra) nodig?

Kunnen we missen	Extra nodig
Huidige globale minimumbedieningsniveaus (minimumbedieningsniveaus) liggen nu ruim onder wat baanvak aankan)	Reële minimumbedieningsniveaus waarbij per baanvak wordt aangegeven welk vervoer minimaal gefaciliteerd zou moeten worden (randvoorwaarden). Zie voorbeeld kaart Slide 6
Wettelijke prioriteringsregels na overbelastverklaring: partijen kijken tijdens de coördinatie (en zelfs daarvoor) al met een schuin oog naar de uitkomsten bij toepassing prioritering (staat optimalisatie in de weg).	Ter uitvoering van regierol en conform de SERA stelt de beheerder de prioriteringen vast. Met de prioritering wordt beoogd te optimaliseren. Beperkte prioriteringsregels in de Netverklaring (maatwerk en flexibiliteit). Eventueel kader open access/concessie vervoer moet in een AMvB worden opgenomen.
Het feit dat alleen kan worden geschoven als daarmee wordt ingestemd: niemand wil schuiven als aanvraag is ingediend.	Schuifruimte creëren om optimaal gebruik te kunnen verdelen (meer treinen te kunnen laten rijden).
Bruto capaciteitsverdeling: regels over capaciteit voor beheer (artikel 6 en 9).	Netto capaciteitsverdeling: Annex VII heeft directe werking. Ruimte voor omleidingsroutes kan meegenomen worden in de vaststelling van reële minimumbedieningsniveaus

2) Wat kunnen we missen en wat hebben we (extra) nodig?

Kunnen we missen	Extra nodig
	TTR stappen verwerken in de AMvB Capaciteit (capaciteitsstrategie, Capaciteitsmodel, Rolling Planning, Ad-hoc)
.....	Ruimere mogelijkheden om capaciteit te reserveren in de jaardienstverdeling (in lijn met TTR) voor alle door de beheerder verwachte ad hoc aanvragen (reizigers+goederen).

3) Inventarisatie (t.a.v. prioritering)

19.1.

AMvB Capaciteit	Netverklaring
Reële minimumbedieningsniveaus per segment die input zijn voor capaciteitsstrategie 5.2.1. + 5.1.2.i capaciteitsmodel en jaardienstverdeling en rollingplanning. Deze minimumbedieningsniveaus zouden bij voorkeur in een MR moeten komen (zo behoud je flexibiliteit)	Minimumbedieningsniveaus uitgewerkt in kaart + prioriteringsregels om eventueel binnen segmenten te prioriteren bij concurrerende aanvragen (na overbelastverklaring) en te optimaliseren en om concurrerende aanvragen buiten het minimumbedieningsniveau (na overbelastverklaring) te kunnen prioriteren/optimaliseren
Brede mogelijkheid om capaciteit te reserveren (conform TTR)	
TTR processtappen (opstellen capaciteitsstrategie, opstellen capaciteitsmodel, status capaciteitsmodel, verdeling, rolling planning en ad hoc).	Procesbeschrijving en tijdlijnen.
Bevoegdheid schuifruimte	Procesbeschrijving schuifruimte (evt. in av schuifruimte ad-hoc)
	Ruimte om te optimaliseren rekening houdend met: <ul style="list-style-type: none">- Kwaliteitseisen goederenvervoer:<ul style="list-style-type: none">• Een minimaal aantal non-commerciële stops• Gelijkmatige snelheid van het begin tot het eind• Kortste route van a naar b• Goede aansluiting op aangrenzende beheerders• Flexibiliteit- Kwaliteitseisen reizigersvervoer<ul style="list-style-type: none">• Gevarieerd marktaanbod• Concessievervoer?

4) Door de oogharen naar het herziene besluit kijken

Besluit cap 2023 e.v. zou de volgende onderdelen moeten bevatten

Beheerder stelt capaciteitsstrategie vast.

Beheerder stelt capaciteitsmodel vast met inachtneming van de minimale bedieningsniveau 's (de minimale bedieningsniveau 's zijn door lenW vastgelegd in MR).

Gerechtigden vragen aan binnen de in het capaciteitsmodel voor het betreffende segment gereserveerde capaciteit.

Beheerder stelt jaardienstverdeling vast en heeft daarbij:

- Schuifruimte om binnen redelijke grenzen aanvragen te schuiven (om te optimaliseren/meer treinen te kunnen laten rijden).
- Bevoegdheid ruimte vrij te houden ten behoeve van ad-hoc en rolling planning.

Beheerder krijgt de bevoegdheid om prioriteringscriteria vast te stellen in de Netverklaring die toegepast worden na overbelastverklaring (dus bij concurrerende aanvragen binnen een segment en voor concurrerende aanvragen buiten het minimumbedieningsniveau. (evt. kader voor prio aan concessieervoer boven open toegang in de AMvB = politiek besluit).

Regels over overbelastverklaring (implementatie sera)

.....

Int R/IC/Regio-stad/Goederen



Van: 5.1.2.e @prorail.nl
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Cc: 5.1.2.e @prorail.nl; 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e @prorail.nl
Onderwerp: RE: Actiepunten n.a.v. overleg kader prioritering capaciteitsverdeling
Datum: donderdag 1 juli 2021 14:27:11
Bijlagen: [image002.png](#)
[image003.jpg](#)
[uitkomsten interne ProRail sessies over prioritering \(002\) d.d 1 juli 2021.pptx](#)

Hoi 5.1.2.e,

Bijgaand de slides met de uitkomsten van de interne sessies binnen capaciteitsmanagement over het prioriteringskader zoals we die vorige week hebben besproken

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e | LJV Corporate Legal en Mededinging

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 <5.1.2.e@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 22 juni 2021 20:42

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

<5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>

Onderwerp: Actiepunten n.a.v. overleg kader prioritering capaciteitsverdeling

Hierbij de mail nogmaals. Dit keer ook naar (de juiste) 5.1.2.e.

Beste allen,

Dank voor het gesprek zojuist en voor de presentatie. Het heeft ons weer een stap verder gebracht in het denkproces. Met elkaar hebben we de volgende actiepunten benoemd:

1. ProRail vraagt intern akkoord op de presentatie, zodat deze formeel gedeeld kan worden met IenW;
2. Sessie voorbereiden over "verdelen onder voorbehoud op de Zaanlijn" – initiatief bij ProRail, in samenwerking met 5.1.2.e;
3. IenW voert intern de discussie over de mate van ruimte voor concessievervoer op het netwerk;
4. We plannen een nieuwe afspraak in om verder te praten over segmentering en minimumbedieningsniveaus @5.1.2.e, ik weet niet of jullie nog vakanties gepland hebben staan, maar wellicht zou 5.1.2.e iets kunnen inplannen over 3/4 weken?

Mochten er nog aanvullingen zijn, dan hoor ik het graag. Alvast dank en fijne avond!

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.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Dilemma's capaciteitsverdeling

September 2021



Inhoud

1. Nieuwe stelsel
2. Kader prioritering
3. Dilemma's bij invulling kader
 1. Hoe gaan we om ruimte voor segmenten ten opzichte van elkaar (bijv. concessieervoer, en voorrang hiervan t.o.v. andere segmenten?)
 2. Op elk baanvak ruimte voor elk segment, of per baanvak bekijken?



Het nieuwe stelsel (1)

- Voorafgaand aan de jaardienstverdeling wordt er beschikbare ruimte per deelmarkt bepaald (segmentering van het netwerk);
- Dat is anders dan nu het geval is. Nu kan er vrij aangevraagd worden door alle marktpartijen tijdens de jaardienstverdeling, en wordt er niet op voorhand al beschikbare ruimte per deelmarkt bepaald.
- 5 jaar voor aanvang jaardienstverdeling maken zij een *capaciteitsstrategie*, waarbij ze op basis van de marktvraag + ontwikkelingen op het netwerk een overzicht maken van de beschikbare capaciteit en te verwachten capaciteitsaanvragen;
- 2 jaar voor aanvang jaardienstverdeling wordt deze capaciteitsstrategie verder uitgewerkt tot een *capaciteitsmodel*. Dit capaciteitsmodel geeft aan welke ruimte er op het netwerk beschikbaar zal zijn per segment.

Het nieuwe stelsel (2)

Verdeling capaciteit per fase per deelmarkt

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	[Verdeelde capaciteit]
	Reservering reizigerspaden binnenlands	Reizigerspaden binnenlands ad-hoc



Prioritering – de principes

- › Als het aantal aanvragen niet past binnen een segment, dan zal er geprioriteerd moeten worden (ofwel binnen segment, ofwel tussen segment);
- › Grotere rol voor ProRail, geen standaard “lijstje” meer vanuit IenW
- › Kader voor prioritering bij schaarste vanuit IenW:
 - Definiëren van een minimum benodigde capaciteit per segment op het netwerk;
 - Mogelijk maken van maatwerk op het netwerk;
 - Binnen segment:
 - Binnenlands personenvervoer: Concessievoer boven opentoeegangvervoer (o.b.v. marktordeningsbesluit);
 - Internationaal personenvervoer: Diversiteit in aanbod borgen;
 - Goederenvervoer: [mogelijk kwaliteit voor goederenpad definiëren]



Dilemma's

1. Hoe gaan we om met een segment dat zijn volledig toegewezen ruimte benut heeft? Zijn er deelmarkten die dan beschikbare capaciteit in andere segmenten zouden mogen benutten?
 - Voorbeeld: Hoe gaan we om met concessieervoer, en voorrang hiervan t.o.v. andere segmenten?
2. Op elk baanvak ruimte voor elk segment, of per baanvak bekijken?



Dilemma 1 (voorbeeld) Voorrang concessie vervoer

- › 3 opties:
 - Huidige situatie
 - Groei wordt geprioriteerd door ProRail
 - Concessie vervoer beteugelen



Optie 1: Huidige situatie

- › Minimumbedieningsniveau goederen
- › Minimumbedieningsniveau internationaal personenvervoer
- › Concessieervoer altijd voorrang (met inachtneming van mbn's)
- › **V:** investeringen concessieervoerder worden gehaald
- › **N:** andere segmenten in verdringing. Speelt niet in op marktontwikkelingen



Optie 2: groei wordt geprioriteerd door ProRail

- › Minimumbedieningsniveau goederenvervoer
- › Minimumbedieningsniveau internationaal
- › Minimumbedieningsniveau binnenlands vervoer
 - Deel concessievervoer
 - Deel OT ~ specificeren per baanvak
- › ProRail besluit over alle andere aanvullende aanvragen.

- › **V:** groei mogelijk, afhankelijk van welk vervoer het nodig heeft
- › **N:** minimumbedieningsniveau voor concessievervoer mogelijk niet in lijn met concessies + mogelijk niet voldoende om wens HRN-concessie te borgen. Hoe gaan we om met investeringen in het spoor, om bepaalde dienstregelingen te faciliteren?

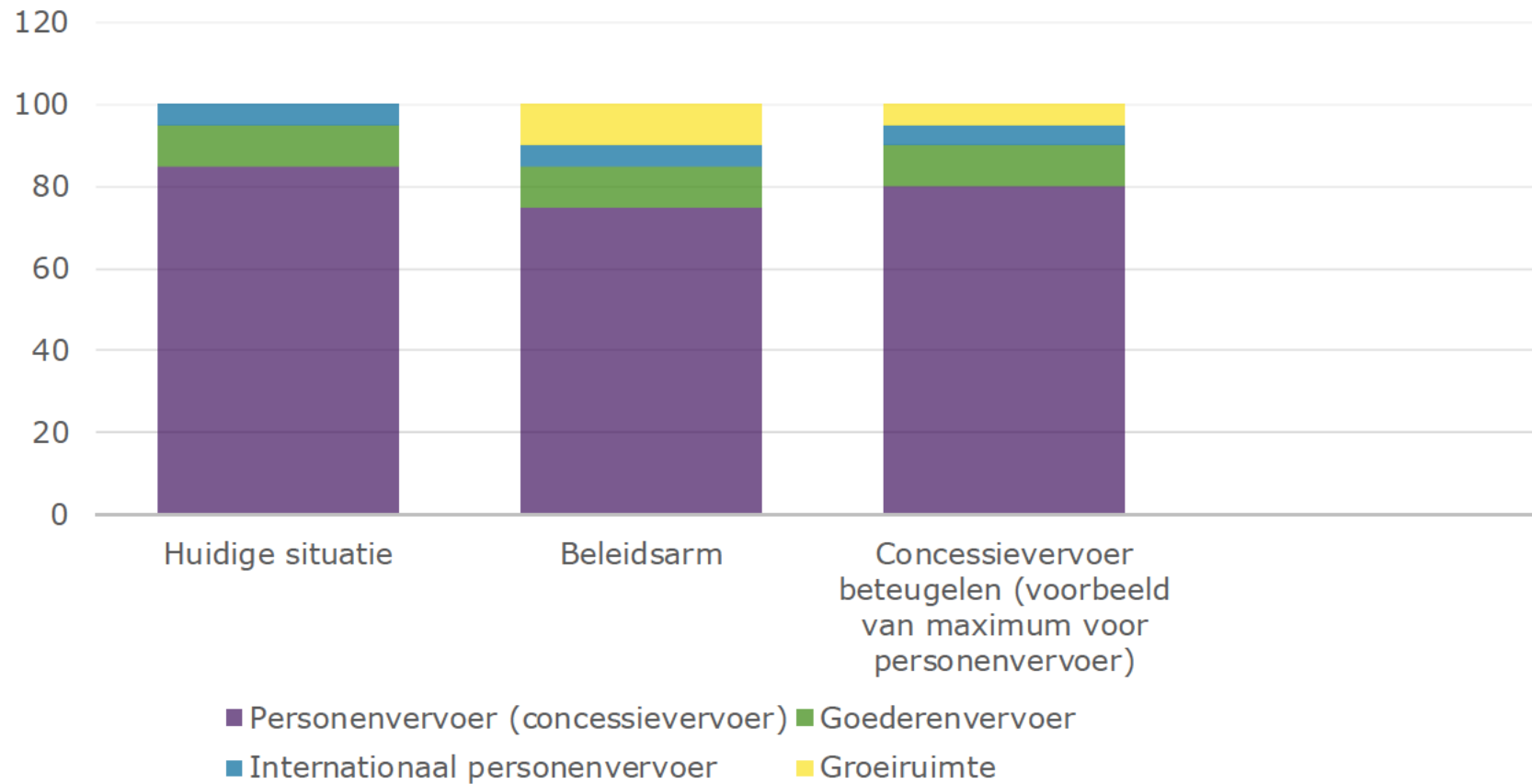


Optie 3: Concessievervoer beteugelen

- › Minimumbedieningsniveau goederenvervoer
- › Minimumbedieningsniveau internationaal
- › Minimumbedieningsniveau voor binnenlands personenvervoer + via concessie een maximum stellen aan binnenlands vervoer, zodat er groei voor andere segmenten mogelijk blijft.
- › **V:** Groei voor segmenten G + I mogelijk
- › **N:** Geen maximum voor regionale concessies. Misschien niet genoeg capaciteit voor groei van HRN-concessie.



GEGARANDEERDE RUIMTE VOOR CONCESSIEVERVOER T.O.V. ANDERE SEGMENTEN





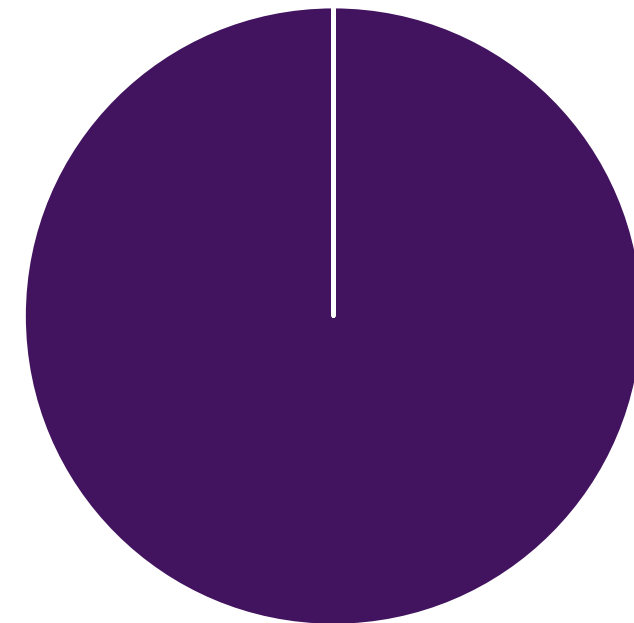
Dilemma 2: Op elk baanvak ruimte voor elk segment, of per baanvak bekijken?

- > Optie 1: minimumbedieningsniveau op basis van beschikbaarheid afgelopen jaren. Indien er geen gebruik wordt gemaakt van een baanvak door een bepaald type vervoer, dan wordt er ook niets vrijgehouden. Ook niet voor toekomstige ontwikkelingen.
- > Optie 2: elk baanvak krijgt een minimumbedieningsniveau voor ieder segment. Ook baanvakken waar nu geen goederenvervoer of internationaal vervoer rijdt, krijgt een min. bedieningsniveau.
- > Optie 3: mix van 1 en 2, maar dan met minimumbedieningsniveaus zoals we deze nu kennen. Dit betekent voor goederenvervoer overal een pad (en "basisbereikbaarheid"), maar niet voor internationaal. Ruimte voor mbn, maar het hoeft niet overal. Maakt het werken met corridors mogelijk.



Optie 1: op basis van verleden

- > Tussen Leeuwarden en Stavoren rijden alleen binnenlands personenvervoer. Er is daar daarom enkel een minimumbedieningsniveau voor binnenlands personenvervoer.
- > Als een goederenvervoerder wil gaan rijden, dan zijn er geen minimumbedieningsniveaus die garanderen dat deze vervoerder hier capaciteit krijgt.
- > In de praktijk betekent dit dat als het binnenlands personenvervoer de gehele capaciteit gebruikt, er in de toekomst geen ruimte voor andere segmenten is.



- Binnenlands reizigersvervoer
- Internationaal reizigersvervoer
- Goederenvervoer
- Niet vergeven aan een specifiek segment



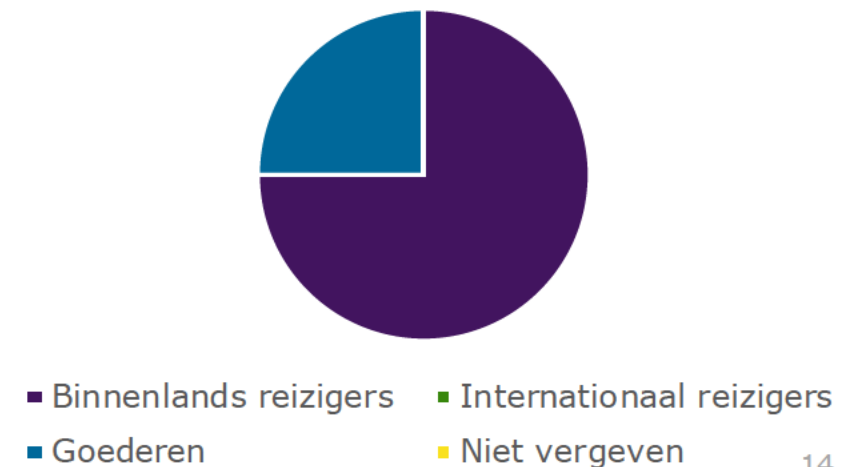
Optie 2: Elk segment garanderen

- > Tussen Leeuwarden en Stavoren rijdt nu binnenlands personenvervoer en goederenvervoer. Dit neemt alle capaciteit op dit baanvak in gebruik.
- > Als zich een internationaal personenvervoerder aandient, dan maakt die aanspraak op een deel van de capaciteit, omdat er een mbn is voor elk segment.
- > Indien zich geen internationaal personenvervoerder aandient, dan kunnen de andere segmenten die capaciteit (blijven) gebruiken.
- > Dat kan er als volgt uitzien:

Capaciteit -
minimumbedieningsniveaus



Capaciteit gebruikt

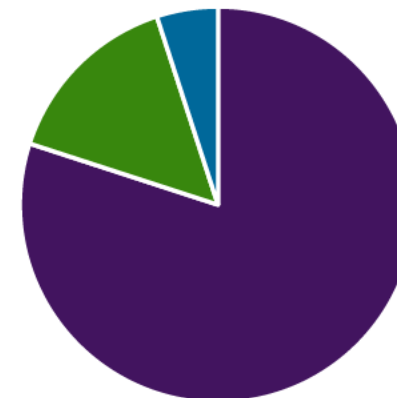




Baanvak 1 (Bijv. Utrecht – Amsterdam)

Optie 3: Garantie per baanvak variëren

- > Niet overal min. bediening voor elk segment, maar op sommige plekken wel (zoals nu)



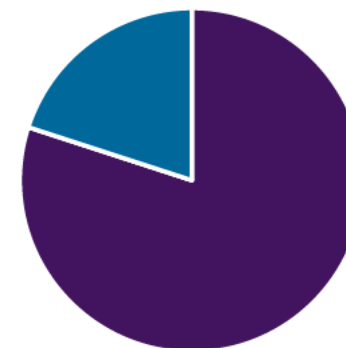
■ Personenvervoer

■ Internationaal personenvervoer

■ Goederenvervoer

■

Baanvak 2 (bijv. Leeuwarden – Stavoren)



■ Personenvervoer

■ Internationaal personenvervoer

■ Goederenvervoer

■

Aanbiedingsformulier MT-stukken

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Datum vergadering	13-9-2021
Medewerker	5.1.2.e
Type bespreking	Ter bespreking

Onderwerp	Herziening Capaciteitsverdelingsregels
Aanleiding <small>Wat is de aanleiding voor bespreking?</small>	Bijpraten over de prioritering van vervoersegmenten in de hoofdspoorweginfrastructuur-capaciteitsverdelingsregels n.a.v. directiebrede discussie (zie presentatie in bijlage als achtergrond)
Belang MT OVS <small>Waarom moet het in het MT besproken worden?</small>	Capaciteitsverdeling raakt alle afdelingen binnen de directie, waardoor een gedeeld beeld van het traject en de ontwikkelingen noodzakelijk is.
Context <small>Raakvlakdossiers, overige context</small>	<p>De herziening van de capaciteitsverdelingsregels loopt mee in de modernisering van de spoorwegwet. Raakvlakdossiers zijn onder andere HRN-concessie, marktordening, Toekomstbeeld OV, PHS, internationale marktverkenning, en maatregelenpakket Spoorgoederen.</p> <p>Afgelopen donderdag 9-9 hebben we een directiebrede discussie gehad over de dilemma's bij prioriteringsregels capaciteitsverdeling (zie presentatie in bijlage). Deze waardevolle discussie heeft een aantal constatering opgeleverd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dossiers die verbonden zijn met de capaciteitsverdeling, kunnen niet los van elkaar gezien worden (o.a. HRN-concessie, PHS, internationale marktverkenning). - Directiebrede sessies + simulaties van mogelijke regelgeving zijn noodzakelijk om de effecten voor elk betrokken dossier in kaart te brengen. Hier moet de komende weken aan gewerkt worden. - IenW heeft twee publieke belangen, die haaks op elkaar kunnen staan: 1) het brede publieke belang waarvoor kaders opgesteld dienen te worden, waarmee vervoerders uit alle segmenten op non-

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

discriminatoire wijze gebruik kunnen maken van het spoor, 2) het belang van de HRN-concessie en de uitvoerbaarheid hiervan.

- Er zijn momenteel geen documenten met objectieve criteria binnen OVS die maken dat één segment voorrang zou moeten krijgen op een ander segment. Er wordt waarde gehecht aan alle segmenten, waarbij in ieder geval geconcludeerd kan worden dat de ruimte op het spoor voor ieder segment niet kleiner mag worden (en liever groter).
- Er zijn verschillende opvattingen binnen OVS hoeveel capaciteit er in regelgeving al toebedeeld zou moeten worden aan een segment. Dit loopt uiteen van bijna alles vastleggen, tot bijna niets vastleggen en ProRail (als capaciteitsverdelers) meer in positie brengen om keuzes te maken bij de verdeling.

Specifieke vragen aan MT

- Deelt het MT de mening dat de prioriteringsregels bij de capaciteitsverdeling van belang zijn voor de hele directie, en dat hier prioriteit aan gegeven moet worden vanuit alle betrokken afdelingen binnen de directie?
- In de bijgevoegde presentatie worden enkele opties genoemd over hoe om te gaan met de dilemma's die de capaciteitsverdeling kent. Denk je dat de geschetste mogelijkheden een oplossing kunnen bieden, of hebben jullie nog aanvullende ideeën?
- Hoe houden we rekening met de politieke kleur van de stas?

☐ Plan van aanpak aanwezig ☐ Personele gevolgen ☐ Financiële consequenties

Van: 5.1.2.e - DGMo
Aan: 5.1.2.e @prorail.nl
Cc: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: Simulatieverzoek capaciteitsverdeling
Datum: maandag 18 oktober 2021 10:07:53
Bijlagen: [20211007 - Verzoek simulatie prioriteringsregels capaciteitsverdeling aan ProRail.docx](#)
[image001.jpg](#)
[20211007 - BIJLAGE 1 - Simulatie capaciteitsverdelingsregels ProRail.pptx](#)

5.1.2.e, zie bijgaand formulering verzoek simulatie.

Hoor graag of je hiermee uit de voeten kan.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 15 oktober 2021 19:30
Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>
Onderwerp: Simulatieverzoek capaciteitsverdeling

Hoi 5.1.2.e,

Zoals besproken willen we graag een simulatie laten uitvoeren door ProRail om de effecten van de beoogde nieuwe regelgeving m.b.t. capaciteitsverdeling in kaart te brengen. 5.1.2.e heeft aangegeven hiermee aan de slag te gaan zodra we een schriftelijk verzoek bij hem neerleggen. Ik heb dit verzoek opgesteld (zie document "verzoek simulatie" in de bijlage), aangevuld met een document met daarin nader gespecificeerd wat we willen simuleren. Zou jij de documenten kunnen aanvullen/aanpassen indien je dat nodig acht? Daarna mag het gelijk door naar 5.1.2.e. Alvast 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

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

Datum

7 oktober 2021

memo

Verzoek simulatie capaciteitsverdelingsregels

Aanleiding

Naar aanleiding van een evaluatie het besluit Capaciteitsverdeling door AEF worden de capaciteitsverdelingsregels op het spoor momenteel herzien. Het nieuwe besluit moet toekomstvast en robuust zijn. Om een gefundeerd besluit te kunnen nemen over de nieuwe regelgeving, is het noodzakelijk om inzicht te krijgen in de gevolgen van de nieuwe regelgeving (en de alternatieven). IenW wil ProRail om deze reden vragen om de beoogde regelgeving m.b.t. capaciteitsverdeling (+alternatieve regelgeving) te simuleren.

Verzoek

- 1) Simuleren van beoogde nieuwe capaciteitsverdelingsregelgeving m.b.t. prioritering bij schaarste op het netwerk (incl. alternatieve regelgeving) – zie bijlage 1, slide 2-8
- 2) BRW

Gewenste uitkomsten

De uitkomsten van de simulatie zullen zowel intern binnen IenW gebruikt worden (ter ondersteuning van de besluitvorming) als extern richting de sector (om te informeren over de effecten van de nieuwe regelgeving). De uitkomsten van de simulatie moeten inzicht geven in:

- 1) wat de beoogde regelgeving voor een effect heeft op de sturing die IenW en ProRail bij schaarste geven bij aan het proces van capaciteitsverdeling op het spoor t.o.v. de huidige situatie;
- 2) wat de beoogde regelgeving voor een effect heeft/kan gaan hebben op de verschillende segmenten in de markt t.o.v. de huidige situatie (bij schaarste).

Graag bespreken we dit document met ProRail, om de simulatie-opdracht zo scherp mogelijk met elkaar te formuleren.

Bestuurskern

Dir.Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum

7 oktober 2021



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Simulatie capaciteitsverdeling

Oktober 2021



Simulatie: te doorlopen stappen

1. Korte samenvatting stelsel capaciteitsverdelingsregels + eerder doorlopen dilemma's (zie eerste drie slides)
2. Welke scenario's simuleren?
 - Welke verschillende (mogelijke) regels nemen we mee in de simulatie?
 - Op welke baanvakken willen we de regels testen?
3. Wat is de uitkomst per scenario?



Het nieuwe stelsel (1)

- Voorafgaand aan de jaardienstverdeling wordt er beschikbare ruimte per deelmarkt bepaald (segmentering van het netwerk);
- Dat is anders dan nu het geval is. Nu kan er vrij aangevraagd worden door alle marktpartijen tijdens de jaardienstverdeling, en wordt er niet op voorhand al beschikbare ruimte per deelmarkt bepaald.
- 5 jaar voor aanvang jaardienstverdeling maken zij een *capaciteitsstrategie*, waarbij ze op basis van de marktvraag + ontwikkelingen op het netwerk een overzicht maken van de beschikbare capaciteit en te verwachten capaciteitsaanvragen;
- 2 jaar voor aanvang jaardienstverdeling wordt deze capaciteitsstrategie verder uitgewerkt tot een *capaciteitsmodel*. Dit capaciteitsmodel geeft aan welke ruimte er op het netwerk beschikbaar zal zijn per segment.

Het nieuwe stelsel (2)

Verdeling capaciteit
per fase
per deelmarkt (op
basis van
capaciteitsmodel
ProRail)

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	[Verdeelde capaciteit]
	Reservering reizigerspaden binnenlands	Reizigerspaden binnenlands ad-hoc



Het nieuwe stelsel (3) - prioritering

- › Als het aantal aanvragen niet past binnen een segment, dan zal er geprioriteerd moeten worden (ofwel binnen segment, ofwel tussen segment);
- › Grotere rol voor ProRail, geen standaard “lijstje” meer vanuit IenW
- › Kader voor prioritering bij schaarste vanuit IenW:
 - Definiëren van een minimum benodigde capaciteit per segment op het netwerk;
 - Binnen segment:
 - Binnenlands personenvervoer: Concessievoer boven opentoeegangvervoer (o.b.v. marktordeningsbesluit);
 - Internationaal personenvervoer: Diversiteit in aanbod borgen;
 - Goederenvervoer: [mogelijk kwaliteit voor goederenpad definiëren]



Te testen baanvakken

- › Drukke lijnen:
 - Utrecht – Arnhem
 - Amsterdam – Utrecht
- › Lijnen met nog groei ruimte:
 - Roermond – Maastricht (?)
 - Betuweroute

Bij het testen gaan we uit van schaarste op deze baanvakken.

- *(bijvoorbeeld voor drukke lijnen: de vraag naar binnenlands personenvervoer neemt toe met minimaal 4 extra aanvragen per uur per richting. De vraag naar goederenvervoer en internationaal neemt toe met minimaal 1 extra aanvraag per uur per richting.)*
- *(bijvoorbeeld Betuweroute: verdubbeling van het goederenvervoer + internationaal personenvervoer)*
- *(bijvoorbeeld Roermond – Maastricht: verdubbeling van zowel regionaal als nationaal binnenlands personenvervoer + de vraag naar goederenvervoer en internationaal neemt toe met minimaal 1 extra aanvraag per uur per richting)*



Te testen regels (m.b.t. vanuit IenW bepaalde minimum benodigde capaciteit per segment)

1. Elk baanvak kent minimumbedieningsniveau gebaseerd op het verleden:
 - Gemiddelde grote van een segment in de voorgaande jaren geldt als minimumbedieningsniveau voor dat segment
2. Elk baanvak kent de huidige minimumbedieningsniveaus per segment (zonder aanvullende prioritering vanuit IenW):
 - Binnenlands personenvervoer 2 paden per uur per richting;
 - Goederenvervoer: veelal 1 pad per uur per richting, soms meer of minder;
 - Internationaal: op specifieke baanvakken een x aantal paden per dag per richting;
3. Elk segment heeft recht op ruimte op het netwerk:
 - Elk segment heeft recht op minimaal 1 pad per uur per richting op elk baanvak, ongeacht of er op dat baanvak momenteel treinen uit dat segment rijden.



Uitkomsten scenario's

- › Per geteste regel: na toepassing van minimumbedieningsniveaus, wat zijn de knelpunten waar nog prioriteringsregels voor nodig zijn?
 - Welke regels zou ProRail opstellen om over deze knelpunten te beslissen?
- › Welke gevolgen kan de set regels per segment hebben in de toekomst?
 - Goederenvervoer
 - Binnenlands personenvervoer
 - Internationaal personenvervoer



BRW

IenW-Woo-verzoeken artikel 4.1

Van: 5.1.2.e - DGMo
Verzonden: donderdag 18 november 2021 17:59
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: wens om alle ETMET ROSA treinen te mogen rijden/wijziging AMBV Capaciteit?
Bijlagen: 1607341122-voorkeursbeslissing-programma-hoogfrequent-spoorvervoer.pdf

Beste 5.1.2.e,

Met de voorkeursbeslissing die destijds genomen is, zijn geen onomkeerbare stappen gezet. Een voorkeursbeslissing heeft nog geen juridische status in de zin van de formele procedures voor de daarvoor in aanmerking komende maatregelen. De voorkeursbeslissing zet de kaders neer voor de verdere uitwerking. Het kan dus zijn dat bij de uitwerking de invulling van de kaders nog iets wijzigt. Zoals eerder aangegeven is er geen wijziging van minimumbedieningsniveaus voorzien tussen Rotterdam en Den Haag, ook niet bij de nieuwe capaciteitsverdelingsregels.

Met betrekking tot het proces om tot nieuwe capaciteitsverdelingsregels te komen: we hebben wat extra tijd genomen voor de simulatie met ProRail van beoogde wijzigingen + alternatieven. We zijn voornemens om de uitkomsten te bespreken met de sector, zodra we de uitkomsten ook intern voldoende hebben kunnen wegen. Mijn voorstel is om in december even contact met elkaar hebben om een afspraak in te plannen voor het begin van het nieuwe jaar. Mocht je voor die tijd nog vragen hebben, dan hoor ik het uiteraard graag!

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 | verdieping 10, D-vleugel

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

Van: 5.1.2.e
Verzonden: woensdag 6 oktober 2021 14:56
Aan: 5.1.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: wens om alle ETMET ROSA treinen te mogen rijden/wijziging AMBV Capaciteit?

Beste 5.1.2.e,

Een collega wees me op bijgevoegd stuk zoals ook vastgesteld door de Tweede Kamer. Op pagina 10 staat vermeld dat het aantal goederenpaden tussen Den Haag en Rotterdam terug gebracht wordt naar nul bij invoering PHS. Ik weet dat er enkele aanpassingen zijn doorgevoerd aan dit stuk (met goedkeuring van TK) maar dat geldt volgens mij niet voor dit punt. Dat betekent dat dit nog steeds het uitgangspunt zou moeten zijn.

Vraag aan jou: hoe nemen jullie dit mee bij de nieuwe AMvB Capaciteit?

Daarnaast ben ik wel benieuwd hoe het meer in het algemeen staat met het traject van de AMvB wijziging. Is het een idee om weer eens een overleg te plannen met de laatste ontwikkelingen (zoals de geplande proef met ProRail die afgelopen zomer heeft plaatsgevonden)?

5.1.2.e

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?

Beste 5.1.2.e,

Hartelijk dank voor onderstaande mail. Je geeft aan dat de huidige dienstregeling van ETMET ROSA niet volledig uitgevoerd kan worden door een goederenpad tussen Rotterdam en Den Haag, en vraagt naar de stand van zaken van de aanpassing van het minimumbedieningsniveau voor goederenvervoer op dit baanvak t.b.v. de dienstregeling van ETMET ROSA. Over dit laatste kan ik kort zijn: momenteel is er geen wijziging van het minimumbedieningsniveau voorzien tussen Rotterdam en Den Haag.

Het Ministerie van IenW heeft in de MLT-stuurgroepen aangegeven dat een dienstregeling die zou leiden tot 'een ander goederenpad met nadeel voor goederen' niet acceptabel was. Er zou gekeken worden naar een optie zonder nadelen voor het goederenvervoer. Als ik jouw onderstaande mail goed begrijp is die optie ofwel niet gevonden, ofwel niet gekozen. De keuze voor de huidige dienstregeling, alsmede de besluitvorming hierover, konden wij niet terugvinden in de MLT-stukken. Het standpunt van IenW is in de tussentijd niet veranderd, waardoor er geen wijziging van het minimumbedieningsniveau voor goederen tussen Rotterdam en Den Haag op de planning staat.

Gezien jouw vraag begrijp ik dat NS hier een ander beeld bij heeft. Dat is erg vervelend. Wellicht zouden jullie kunnen aangeven waar deze verwachting vandaan is gekomen? Alvast hartelijke dank voor je reactie.

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 | verdieping 10, D-vleugel

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

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?

Beste 5.1.2.e,

Vanaf december 2021 breidt NS de dienstregeling uit met ETMET ROSA (de frequentie van de Intercity's op het traject Rotterdam-Den Haag-Leiden-Schiphol-Utrecht-Arnhem gaat om hoog van 4 naar 6 x per uur). Voor specifiek het volle baanvak Rotterdam-Den Haag was het passen en meten om de extra treinen ingepast te krijgen. Onder andere zullen de Intercity's van/naar Brussel niet meer 4x per dag naar Den Haag rijden. Daarmee voorkomen we dat anders 12 van de nieuw geplande ritten niet gemaakt had kunnen worden.

Een tweede issue op dit baanvak is nog niet opgelost. Tussen Rotterdam en Den Haag liggen de nieuwe treinen in conflict met goederenpaden van Kijfhoek naar Beverwijk (Hoogovens) v.v. Op basis van de AmvB capaciteit wordt

buiten de spits max. 1 x per uur en in de spits max een ½ x per uur een pad voor deze goederentreinen aangeboden. Iedere trein die in dit pad (tussen ca. 7 uur 's ochtends en 20 uur 's avonds) wordt aangevraagd betekent dat 2 ritten van ETMET ROSA tussen Rotterdam en Den Haag niet zullen kunnen rijden. Dit zorgt voor onregelmatige 'gaten in onze dienstregeling' waardoor reizigers i.p.v. 10 straks 20 minuten moeten wachten op de volgende trein. Dit is onaantrekkelijk voor de reizigers.

Voor ETMET ROSA is daarom (met o.a. ProRail) nagedacht over een alternatief pad voor deze goederentreinen. Dit is gevonden in een route van Rotterdam via Breukelen naar Beverwijk. De goederentreinen mijden dan het overbelaste baanvak Rotterdam-Den Haag en de ETMET ROSA treinen kunnen blijven rijden. Echter, dit pad is ca 30 km langer en kost goederenvervoerders ca 30 minuten extra rijtijd. Zolang de route via Rotterdam-Den Haag in de AmvB beschikbaar blijft zullen zij die paden aanvragen en zullen wij op dat moment ritten moeten schrappen.

Om dit te realiseren is het dus nodig om in bijlage 2, behorende bij artikel 8 lid 4, dit baanvak toe te voegen als uitgesloten voor goederenvervoer dat geen bestemming heeft op het baanvak (en dit tenminste voor de tijdsperiode ma-vr van 7 uur 's ochtends tot 20 uur 's avonds).

Bij voorkeur een oplossing die al in december 2021 effect zal hebben, maar wetende dat dat kort dag is in ieder geval zo snel als mogelijk om de schade van 'gaten in onze dienstregeling' te beperken.

Wij hebben het gevoel dat er weinig schot in deze zaak zit, maar het is ons niet duidelijk waardoor dat komt. Kun jij aangeven hoe het staat met deze aanpassing van de AMvB Capaciteit?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

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.

[Informatie vennootschap](#)

IenW-Woo-verzoeken artikel 4.1

Van: 5.1.2.e@prorail.nl
Verzonden: donderdag 25 november 2021 09:49
Aan: 5.1.2.e - DGMo; 5.1.2.e - DGMo
CC: 5.1.2.e@prorail.nl; 5.1.2.e@prorail.nl; 5.1.2.e@prorail.nl;
 5.1.2.e@prorail.nl
Onderwerp: RE: Conceptresultaten simulatie capaciteitsverdeling

Hoi 5.1.2.e,

Op 14 december BRW zouden 5.1.2.e en ik kunnen tussen 13.00 en 14.00 uur. De overige opties vallen o.b.v. mijn agenda af.

5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e | 5.1.2.e | 5.1.2.e
 ProRail Capaciteitsmanagement
 + 31 (0) 6 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: woensdag 24 november 2021 17:52
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>; 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
 <5.1.2.e@prorail.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@prorail.nl>; 5.1.2.e
 <5.1.2.e@prorail.nl>
Onderwerp: RE: Conceptresultaten simulatie capaciteitsverdeling

Beste 5.1.2.e,

Hartelijk dank voor dit zeer uitgebreide document. Wij zullen de komende twee weken nemen om dit document goed tot ons te nemen en vragen te formuleren. Het lijkt me goed om alvast een afspraak in te plannen om het daarna gezamenlijk met jullie te bespreken. De mogelijkheden zijn wat dun bezaaid vanuit onze zijde, maar wij zouden kunnen op:

Donderdag 9 december van 14.00 – 15.00u
 Dinsdag 14 december van 10.00 – 11.00u of tussen 13.00 – 14.30u

Hopelijk kunnen jullie op één van deze momenten! Ik hoor het graag. Alvast bedankt.

Groeten, 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e@prorail.nl <5.1.2.e@prorail.nl>
Verzonden: maandag 22 november 2021 13:45

Aan: 5.1.2.e - DGMo <5.1.2.e@minienw.nl>; 5.1.2.e - DGMo
 <5.1.2.e@minienw.nl>
 CC: 5.1.2.e@prorail.nl; 5.1.2.e@prorail.nl; 5.1.2.e@prorail.nl; 5.1.2.e@prorail.nl
 Onderwerp: Conceptresultaten simulatie capaciteitsverdeling

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e,

In de afgelopen weken hebben we met diverse ProRail experts de simulatie op de capaciteitsverdeling uitgevoerd. In bijgaande presentatie heb ik de uitkomsten van de simulatie toegevoegd aan de presentatie waarin jullie ons het verzoek hebben gedaan om de simulatie uit te voeren.

De uitkomst is wat ons betreft een conceptversie. We weten dat we nog veel werk te verzetten hebben. Zo willen we kijken naar de prioriteringsregels in Duitsland en België, moet er een volgorde worden aangebracht in de prioriteringsregels en moeten we kijken hoe we willen prioriteren in de nog niet aan een segment toegewezen capaciteit.

Graag zou ik de uitkomsten met jullie willen bespreken om te toetsen of die ook aan jullie verwachtingen hebben voldaan. Wat is daarvoor voor jullie een goed moment?

5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e | 5.1.2.e | 5.1.2.e
 ProRail Capaciteitsmanagement
 + 31 (0) 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.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

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.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Simulatie capaciteitsverdeling

Oktober 2021



Simulatie: te doorlopen stappen

1. Korte samenvatting stelsel capaciteitsverdelingsregels + eerder doorlopen dilemma's (zie eerste drie slides)
2. Welke scenario's simuleren?
 - Welke verschillende (mogelijke) regels nemen we mee in de simulatie?
 - Op welke baanvakken willen we de regels testen?
3. Wat is de uitkomst per scenario?
4. Resultaten op te leveren in week van 15 nov, bij vragen contact zoeken met 5.1.2.e .



Het nieuwe stelsel (1)

5.1.2.e

- › In lijn met Time Table Redesign (EU)
 - Voorafgaand aan de jaardienstverdeling wordt er beschikbare ruimte per deelmarkt bepaald (segmentering van het netwerk);
 - Dat is anders dan nu het geval is. Nu kan er vrij aangevraagd worden door alle marktpartijen tijdens de jaardienstverdeling, en wordt er niet op voorhand al beschikbare ruimte per deelmarkt bepaald.
- › ProRail speelt hierbij een grote rol:
 - 5 jaar voor aanvang jaardienstverdeling maken zij een *capaciteitsstrategie*, waarbij ze op basis van de marktvraag + ontwikkelingen op het netwerk een overzicht maken van de beschikbare capaciteit en te verwachten capaciteitsaanvragen;
 - 2 jaar voor aanvang jaardienstverdeling wordt deze capaciteitsstrategie verder uitgewerkt tot een *capaciteitsmodel*. Dit capaciteitsmodel geeft aan welke ruimte er op het netwerk beschikbaar zal zijn per segment.

Dia 3

5.1.2.e In TTR verbijzonderen we naar aanvraagmoment: 5.1.2.e en daarna/daarbinnen per segment
5.1.2.e 19-10-2021

Het nieuwe stelsel (2)

Verdeling capaciteit
per fase
per deelmarkt (op
basis van
capaciteitsmodel
ProRail)

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	[Verdeelde capaciteit]
	Reservering reizigerspaden binnenlands	Reizigerspaden binnenlands ad-hoc



Het nieuwe stelsel (3) - prioritering

- › Als het aantal aanvragen niet past binnen een segment, dan zal er geprioriteerd moeten worden (ofwel binnen segment, ofwel tussen segment);
- › Grotere rol voor ProRail, geen standaard “lijstje” meer vanuit IenW
- › Kader voor prioritering bij schaarste vanuit IenW:
 - Definiëren van een minimum benodigde capaciteit per segment op het netwerk;
 - Binnen segment:
 - Binnenlands personenvervoer: Concessievoer boven opentoeegangvervoer (o.b.v. marktordeningsbesluit);
 - Internationaal personenvervoer: Diversiteit in aanbod borgen;
 - Goederenvervoer: [mogelijk kwaliteit voor goederenpad definiëren]



Te testen baanvakken

- › Drukke lijnen:
 - Utrecht – Arnhem
 - Amsterdam – Utrecht
- › Lijnen met nog groeiruimte:
 - Roermond – Maastricht
 - Betuweroute

Bij het testen gaan we uit van schaarste op deze baanvakken.

- *(bijvoorbeeld voor drukke lijnen: de vraag naar binnenlands personenvervoer neemt toe met minimaal 4 extra aanvragen per uur per richting. De vraag naar goederenvervoer en internationaal neemt toe met minimaal 1 extra aanvraag per uur per richting.)*
- *(bijvoorbeeld Betuweroute: verdubbeling van het goederenvervoer)*
- *(bijvoorbeeld Roermond – Maastricht: verdubbeling van zowel regionaal als nationaal binnenlands personenvervoer + de vraag naar goederenvervoer en internationaal neemt toe met minimaal 1 extra aanvraag per uur per richting)*



Te testen regels (m.b.t. vanuit IenW bepaalde minimum benodigde capaciteit per segment)

1. Elk baanvak kent minimumbedieningsniveau gebaseerd op het verleden:
 - Gemiddelde grootte van een segment in de voorgaande jaren geldt als minimumbedieningsniveau voor dat segment
2. Elk baanvak kent de huidige minimumbedieningsniveaus per segment (zonder aanvullende prioritering vanuit IenW):
 - Binnenlands personenvervoer 2 paden per uur per richting;
 - Goederenvervoer: veelal 1 pad per uur per richting, soms meer of minder;
 - Internationaal: op specifieke baanvakken een x aantal paden per dag per richting;
3. Elk segment heeft recht op ruimte op het netwerk:
 - Elk segment heeft recht op minimaal 1 pad per uur per richting op elk baanvak, ongeacht of er op dat baanvak momenteel treinen uit dat segment rijden.

ProRail

Uitkomsten van de simulatie

In twee werksessies hebben we met ProRail experts uit diverse afdelingen de simulatie uitgevoerd.

In de volgende dia's geven we de uitkomst van de simulatie weer.

Concept

Simulatie op drukke lijn Utrecht-Arnhem

Volume Utrecht-Arnhem in dienstregeling 2022:

- **NS:**
 - o 6x/uur IC Ut-Ah (2x Rtd-Ah, 2x Hdr-Nm, 2x Shl-Nm)
 - o 4x/uur SPR (2x Utg-Db, spits tot Vndc, 2x Bkl-Rhn)
- **NS INT**
 - o 7x/dag ICE (ca. 1x per 2 uur)
 - o 2x/dag NJ

**Extra vraag die leidt tot
overbelastverklaring:**

- **1x Internationaal per uur**
- **2x IC per uur**
- **2x Sprinter per uur**

Uitkomst te toetsen regels Utrecht-Arnhem

- Elk baanvak kent minimumbedieningsniveau gebaseerd op het verleden:
 - Leidt tot verdelen huidige volume (6IC/uur, 4SPR/uur, 7ICE/Dag en 2NJ/per dag).
Prioriteringsregels nodig om de extra vraag te verdelen in de restcapaciteit.
- Elk baanvak kent de huidige minimumbedieningsniveaus per segment (zonder aanvullende prioritering vanuit IenW):
 - Leidt tot verdelen 2x reizigerstrein/uur en 8 internationaal reizigers per dag.
Prioriteringsregels nodig om de resterende vraag te verdelen in de restcapaciteit.
- Elk segment heeft recht op ruimte op het netwerk:
 - Leidt tot verdelen 1x reizigerstrein en 1x internationaal per uur. Prioriteringsregels nodig om de resterende vraag te verdelen in de restcapaciteit.

Simulatie op drukke lijn Amsterdam-Utrecht

Volume Amsterdam-Utrecht in dienstregeling 2022:

- **NS:**
 - o 6x/uur IC Asd-Ut (2x Hdr-Nm, 2x Amr-Mt, 2x Ekz-Hrl)
 - o 6x/uur IC Asdz-Ut (2x Rtd-Ah, 2x Shl-Nm, 2x Shl-VI)
 - o 2x/uur SPR Utg-Asd-Bkl-Wd-Rtd
 - o 2x/uur SPR Utg-Asd-Ut-Db (spits tot Vndc)
 - o 2x/uur SPR Bkl-Rhn
- **NS INT:**
 - o 7x/dag ICE (ca. 1x per 2 uur)
 - o 2x/dag NJ
- **Goederen:**
 - o 2x/uur goederenpad Asd-Ut
 - o 9x/dag uitsluiting door ICE en NJ op Asd-Ut (NB. goederenpad Awhv-Em via Betuweroute heeft daarnaast nog 8x/dag uitsluiting door ICE/NJ op Ah-Em)
 - o 1x/uur goederenpad Rtd-Gd-Bkl-Asb-Wp

Extra vraag die leidt tot overbelastverklaring:

- **1x Internationaal per uur**
- **1x Goederen per uur**
- **2x IC per uur**
- **2x Sprinter per uur**

Uitkomst te toetsen regels Amsterdam-Utrecht

- Elk baanvak kent minimumbedieningsniveau gebaseerd op het verleden:
 - Leidt tot verdelen huidige volume. Prioriteringsregels nodig om de extra vraag te verdelen in de restcapaciteit.
- Elk baanvak kent de huidige minimumbedieningsniveaus per segment (zonder aanvullende prioritering vanuit IenW):
 - Leidt tot verdelen 2x reizigerstrein per uur, 8 internationale reizigerstreinen per dag en 1 goederen per uur. Prioriteringsregels nodig om de resterende vraag te verdelen in de restcapaciteit.
- Elk segment heeft recht op ruimte op het netwerk:
 - Leidt tot verdelen 1x reizigerstrein, 1x internationaal en 1 x goederen per uur. Prioriteringsregels nodig om de resterende vraag te verdelen in de restcapaciteit.

Simulatie op drukke lijn Roermond-Maastricht

Volume Roermond-Maastricht in dienstregeling 2022:

- **NS:**
 - 2x/uur IC Amr-Mt
 - 2x/uur IC Ekz-Hrl
- **Arriva:**
 - 2x/uur Regio stoptrein Rm-Mt
- **Goederen:**
 - 2x/uur goederenpad EHV-Std
 - 1x/uur goederenpad VI-Rm-Std (Std-VI heeft samenloop met Std-EHV)
 - 1x/uur goederenpad Std-Mt-Fvs
 - 1x/uur goederenpad Std-Lut

**Extra vraag die leidt tot
overbelastverklaring:**

- **2x regionaal per uur**
- **4x IC per uur**
- **1x Goederen per uur**
- **1x Internationaal reizigers per uur**

Uitkomst te toetsen regels Roermond-Maastricht

- Elk baanvak kent minimumbedieningsniveau gebaseerd op het verleden:
 - Leidt tot verdelen huidige volume. Prioriteringsregels nodig om de extra vraag te verdelen in de restcapaciteit.
- Elk baanvak kent de huidige minimumbedieningsniveaus per segment (zonder aanvullende prioritering vanuit IenW):
 - Leidt tot verdelen 2x reizigerstrein per uur en 1 goederentrein per uur.
Prioriteringsregels nodig om de resterende vraag te verdelen in de restcapaciteit.
- Elk segment heeft recht op ruimte op het netwerk:
 - Leidt tot verdelen 1x reizigerstrein, 1x goederen en 1x internationaal per uur.
Prioriteringsregels nodig om de resterende vraag te verdelen in de restcapaciteit.

Simulatie op Betuweroute

Volume Betuweroute (gepland) in dienstregeling 2022:

- Goederen:
 - 6x/uur goederenpad Kfh-Em, 8x/dag uitsluiting door ICE op Zv-Em
 - 2x/uur goederenpad Awhv-Brmet-Em (samenloop met Kfh-Em en Esn-Em), 8x/dag uitsluiting op Zv-Em door ICE
 - 1x/uur goederenpad Esn-Em (samenloop met Awhv-Em en Kfh-Em)

Extra vraag die leidt tot overbelastverklaring:

- **Verdubbeling van het goederenvervoer**

Uitkomst te toetsen regels Betuweroute

- Elk baanvak kent minimumbedieningsniveau gebaseerd op het verleden:
 - Leidt tot verdelen huidige volume. Prioriteringsregels nodig om de extra vraag te verdelen in de restcapaciteit.
- Elk baanvak kent de huidige minimumbedieningsniveaus per segment (zonder aanvullende prioritering vanuit IenW):
 - Leidt tot verdelen 4xgoederen per uur tussen Zevenaar en Zevenaar grens. Prioriteringsregels nodig om de resterende vraag te verdelen in de restcapaciteit.
- Elk segment heeft recht op ruimte op het netwerk:
 - Leidt tot verdelen 1x goederentrein per uur. Prioriteringsregels nodig om de resterende vraag te verdelen in de restcapaciteit.

Opmerkingen ProRail bij voorgenoemen regels

Elk baanvak kent minimumbedieningsniveau gebaseerd op het verleden:

- ProRail is geen voorstander van deze regel omdat:
 - Het belemmerend is voor nieuwe vervoerders/verkeerstypes;
 - Het geen rekening houdt met (beschikbaarheid) toekomstige infrastructuur;
 - Het geen rekening houdt met verkeersontwikkelingen.

Voorstel:

- ProRail maakt o.b.v. de capaciteitsstrategie en capaciteitsmodel een inschatting van de te garanderen volumes per marktsegment per baanvak per uur voor een toekomstig dienstregelingsjaar. Hierin kan onderscheid gemaakt worden naar:
 - Volumes per dagdeel/tijdsvak/richting. Hierdoor kan het model in de spits/dal/nacht of dag van de week steeds anders zijn (waarbij we spitsuitsluiting voor goederenvervoer op hoofdcorridors willen voorkomen);
 - Op bepaalde baanvakken zouden de volumes kunnen afwijken tijdens periodes met werkzaamheden waardoor er capaciteit nodig is voor omleiden goederentreinen en internationale reizigerstreinen.
- Het totaal van de gegarandeerde volumes bedraagt ca 80% van de beschikbare capaciteit;
- ProRail krijgt de bevoegdheid de gegarandeerde volumes jaarlijks vast te stellen in de Netverklaring dan wel adviseert lenW hier jaarlijks hierover ten behoeve van Ministeriële Regeling

Opmerkingen ProRail bij voorgenumen regels

IenW stelt voor Binnenlands personenvervoer de volgende prioriteringsregel voor:

- Concessieovervoer boven opentoegeangvervoer (o.b.v. marktordeningsbesluit).

ProRail gaat er vanuit dat een dergelijke regel opgenomen wordt in het herziene besluit (of een onderliggende ministeriële regeling).

Daarbij merken we op dat de inhoud van een concessie (dus welke aanvraag wordt gedaan met een concessie als basis) voor ProRail niet inzichtelijk is.

Analyse uitkomsten scenario's

- Op alle 4 gesimuleerde baanvakken leidt het toepassen van 'minimum bedieningsniveaus o.b.v. het verleden' tot het hoogste aantal aangevraagde treinpaden dat o.b.v. een juridische basis wordt verdeeld. Deze minimum bedieningsniveaus liggen veel hoger dan bij de andere scenario's. Hierdoor zal er minder ruimte vrij blijven om andere aanvragen te honoreren.
- Op het baanvak Roermond-Maastricht zal toepassing van 'Elk segment heeft recht op ruimte op het netwerk' er toe leiden dat de extra internationale reizigerstrein die gevraagd wordt, zonder verdere prioritering worden verdeeld. Bij de overige scenario's is dat niet het geval.
- Toepassen van de 'huidige minimumbedieningsniveaus per segment' voegt op alle gesimuleerde baanvakken onvoldoende toe omdat de gegarandeerde volumes veel lager zijn dan de beschikbare volumes.
- Toepassen van 'Elk segment heeft recht op ruimte op het netwerk' voegt, m.u.v. Roermond-Maastricht, onvoldoende toe omdat de gegarandeerde volumes veel lager zijn dan de beschikbare volumes.
- Op alle 4 gesimuleerde baanvakken zijn aanvullende prioriteringsregels noodzakelijk:
 - Bij toepassen van 'minimum bedieningsniveaus o.b.v. verleden' zijn er prioriteringsregels nodig voor het verdelen van de extra vraag, waarvoor overigens nog maar beperkt ruimte zal zijn.
 - Bij toepassen van 'elk segment heeft recht op ruimte op het netwerk' en 'huidige minimum bedieningsniveaus per segment' zijn er prioriteringsregels nodig voor het verdelen van de extra verkeersvraag en voor dat deel van de huidige verkeersvraag dat boven het minimum ligt. Deze prioriteringsregels gaan dan gelden voor een substantieel deel van de aanvragen.

Aan welke (prioriterings)regels denkt ProRail

Schuifruimte voor de beheerder tijdens het verdeelproces:

- Schuiven in de tijdligging van een aangevraagde treinpad (+/- x minuten)
- Schuiven in het spoorgebruik op stations t.o.v. de aanvraag
- Alternatieve routes voor goederen met maximaal x minuten extra rijtijd (bijvoorbeeld i.c.m. betalen voor de lengte van de aangevraagde route i.p.v. verdeelde route)
- Langere stops voor sprinters zodat andere treinen kunnen inhalen

Prioriteringsregels binnen de segmenten (na overbelastverklaring):

- Nationaal reizigersvervoer;
- Internationaal reizigersvervoer;
- Goederenvervoer.

Prioriteringsregels tussen de segmenten:

- T.a.v. gebruik capaciteit die niet toegewezen is aan een segment (restruimte/witte ruimte);
- T.a.v. gebruik van onbenutte aan een segment toegewezen capaciteit door een ander segment dat onvoldoende capaciteit heeft.

Prioriteringsregels binnen de segmenten

- Verbijzonderen naar type baanvak: reizigers, goederen, gemengd kan hulp bieden op specifieke infrastructuur:
 - Snelle trein op de HSL voor langzamere trein op de HSL;
 - Reizigerstreinen op Betuweroute lagere prioriteit dan goederen.
- Aanvraagvariant die leidt tot meer treinen op een baanvak gaat voor een aanvraagvariant die leidt tot minder treinen op een baanvak
- Voor segment goederen en internationaal reizigers:
 - Prioriteren op rijdagen x afstand.
 - Een trein die voldoet aan het standaard pad heeft hogere prio dan trein die afwijkt (vanuit de gedachte dat de benutting netwerk anders afneemt).
 - Segment goederen: internationaal gaat boven nationaal.
- Voor segment nationaal reizigers:
 - Verdichting van patronen boven diversiteit in bestemmingen (vanuit de gedachte dat diversiteit in aanbod capaciteit kost)
 - Rijdagen x afstand (lange lijnvoering voor korte lijnvoering)
 - Trein met reizigers hogere prio dan trein zonder reizigers (vervoer boven verkeer)
 - Zoveel mogelijk minimaliseren van de reistijd van de betrokken reizigers in Nederland, gewogen naar reizigersaantallen' (dit kan alleen als ProRail aangeeft hoe je we dit berekenen en dat de uitkomst snel beschikbaar is. ProRail zal de wijze van berekenen dan publiceren in de Netverklaring.
 - Prioritering obv het minste geluid (artikel 10a huidige AMvB capaciteit). Dit wil je als criterium na vervoerswaarde om te voorkomen dat korte trein voorrang krijgt omdat kortere treinen nou eenmaal minder geluid maken.

Prioriteringsregels tussen de segmenten

- Gebruik maken van dagdeel/tijdvak/richting
 - In bepaalde situaties/op bepaalde momenten heeft segment binnenlandsreizigersverkeer hogere prioriteit (of recht op een hoger gegarandeerd volume aan paden) dan in andere situaties en momenten t.o.v. andere segmenten. Als basis geldt het capaciteitsmodel.
- Niet aangevraagde maar gereserveerde capaciteit voor het segment 'internationaal reizigers' kan gebruikt worden voor ad hoc vragen uit de overige segmenten vanaf 30(?) dagen voor de verkeersdag.
- Rijdagen x Afstand (in NL)

Waar bestaat het verkeer uit een segment uit?

- Nationaal reizigersvervoer:
 - Nationaal reizigersvervoer als onderdeel van een concessie;
 - De bijbehorende leegmaterieel bewegingen en rangeerbewegingen;
 - Extra treinen t.b.v. evenemententreinen;
 - Nationaal reizigersvervoer zonder concessie, inclusief het huidige 'besloten reizigersvervoer'.
- Internationaal reizigersvervoer:
 - Alle reizigerstreinen tussen Nederland en andere landen (dag- en nachttreinen, open access en onder concessies, conventioneel en hoge snelheid).
- Goederenvervoer:
 - Nationaal en internationaal, rangeerbewegingen, overbrengingsritten locomotieven. Exclusief treinen van spooraanneemers t.b.v. werkzaamheden, meettreinen.