



Staatssecretaris

5.1.2.e

○ INKOMEND
○ UITGAAND

REG.NR.

02-6150

000251 18.09.18 14:41

beslisnota

aanbieding evaluatie Besluit capaciteitsverdeling aan Tweede Kamer

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Veiligheid & Goederen
(V&G)

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

Datum

11 september 2018

Kenmerk

IENM/BSK-2018/131600

Bijlage(n)

2

Inleiding

U heeft in de brief van 19 april jl. over de wetgevingsagenda toegezegd de Kamer te zullen informeren over de evaluatie van het Besluit capaciteitsverdeling en de herziening daarvan (bijgevoegd). Bijgevoegd ontvangt u de evaluatie met een begeleidende Kamerbrief.

Geadviseerd besluit

Uw instemming met de evaluatie en de verzending Kamerbrief met de lijn dat het besluit in twee stappen wordt aangepast en herzien. Dit draagt bij aan optimalere benutting van het spoor en een beter (spoor)product.

Beslistermijn

In de brief van 19 april jl. heeft u aangegeven de Kamer deze zomer over de evaluatie te zullen informeren. Het AO-spoor is gepland op 11 oktober a.s.

Politieke context

Bij het schriftelijk overleg van 3 juli 2017 over nieuwe regelgeving voor de gebruiksvergoeding heeft uw voorganger toegezegd de vragen die GroenLinks daarbij over de kwalitatieve weging bij capaciteitsconflicten had gesteld bij de evaluatie te zullen meenemen (bijgevoegd). Met deze Kamerbrief doet u deze toezegging af. Met de herziening van het Besluit capaciteitsverdeling voert u tevens een maatregel uit zoals opgenomen in uw Kamerbrief van 19 juni jl. over het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer (bijgevoegd). Daarnaast voert u de motie Amhaouch c.s. uit (bijgevoegd).

Krachtenveld

De aanpassing van het besluit (stap 1) is nodig voor eenduidige uitvoering van gewijzigde Europese regelgeving met betrekking tot capaciteitsverdeling en beheer en onderhoud en het programma Toekomstbestendig werken aan het spoor (TWAS). Daarover is de spoorsector het eens. Ook bestaat er

overeenstemming dat het besluit in toekomst minder vaak aangepast zou moeten worden (besluit meer robuust maken). Daarvoor is een herziening van het besluit (stap 2) nodig waar ook draagvlak voor bestaat bij de spoorsector. Over de mate waarin lopen de meningen nog behoorlijk uiteen:

- NS is voor een lichte herziening met een aantal verbeteringen. NS vindt dat ProRail niet voldoende geëquipeerd is voor een zwaardere rol bij het capaciteitsverdelingsproces en dat de commerciële belangen van vervoerders door een dergelijke zwaardere rol van ProRail kunnen worden geschaad (bij de toelichting wordt hier nader op ingegaan).
- De regionale vervoerders zijn juist voorstander van een zwaardere rol bij het capaciteitsverdelingsproces voor ProRail en zien daarin de mogelijkheid dat hun commerciële belangen beter worden geborgd. Voorts zou het onderscheid tussen regionaal- en hoofdrailnetvervoer moeten verdwijnen.
- De spoorgoederenvervoerders stellen dat de manier waarop capaciteit nu verdeeld wordt niet aansluit bij hun markt. Het goederenvervoer rijdt niet zoals het personenvervoer volgens op de minuut georganiseerde dienstregeling. Door capaciteit op een flexibeler manier te verdelen wordt beter aangesloten op bijvoorbeeld in te plannen ad hoc goederenvervoer. Daar zou ProRail het voortouw in moeten nemen, met bredere bevoegdheden.

Met de voorgestelde gefaseerde aanpak creëert u ruimte en tijd om over de herziening en de rol van ProRail met NS en de andere vervoerders goed en zorgvuldig in gesprek te gaan. Dit geeft u tevens in de Kamerbrief aan.

Afstemming

De evaluatie is met inbreng vanuit de (brede) spoorsector tot stand gekomen. De Kamerbrief is met ProRail afgestemd.

5.1.2.e

Toelichting

Hieronder volgt nadere toelichting over:

1. De belangrijkste uitkomsten van de evaluatie.
2. Een toelichting op de aanpassing van het besluit capaciteitsverdeling als eerste stap en de herziening als tweede stap.
3. Een toelichting op de Kamerbrief (waaronder een nadere toelichting op het standpunt van NS bij een zwaardere rol voor ProRail).
4. De planning.

ad. 1: hoofdlijn evaluatie:

Het Besluit capaciteitsverdeling is door bureau Andersson Elffers Felix geëvalueerd, waarbij de belangrijkste conclusies zijn:

- aanpassing van het besluit per dienstregeling 2021 om de planning en verdeling van capaciteit voor beheer en onderhoud in lijn met de gewijzigde Europese regelgeving en het TWAS-programma te brengen;
- voor een meer robuust en toekomst vast besluit moeten de doelstellingen bij de capaciteitsverdeling beter worden gedefinieerd en meer evenwichtig in het besluit worden opgenomen;
- voor een optimaler capaciteitsverdeling moet de rol van ProRail worden versterkt bijvoorbeeld door verruiming van de bevoegdheden van ProRail. Dit draagt bij aan een meer optimale benutting van het spoor en verbetering van het spoorproduct dat vervoerders kunnen aanbieden.

in lijn met

ad. 2: aanpassing en herziening van het besluit in twee stappen:

Het huidige besluit wordt als eerste stap per dienstregeling 2021 aangepast en wordt als tweede stap per dienstregeling 2022 (of 2023) herzien:

- Met een Europese verordening zijn de procedures en termijnen voor capaciteitsverdeling voor beheer, onderhoud en vervanging gewijzigd. Het wordt hierdoor verplicht (een gedeelte van) die capaciteit eerst te verdelen en vervolgens de capaciteit voor verkeer. Op dit moment wordt dit in Nederland nog tegelijk verdeeld. ProRail moet de gewijzigde procedures en termijnen vanaf dienstregeling 2021 helemaal overgenomen hebben. Voor eenduidige uitvoering hiervan is het nodig dat het aangepaste besluit uiterlijk inwerking is getreden, als de capaciteitsverdeling voor die dienstregeling start (april 2020).
- In werking treden van de gemoderniseerde Spoorwegwet is voorzien per 1 januari 2021. In aansluiting daarop kan het herziene besluit van toepassing zijn voor de capaciteitsverdeling ten behoeve van dienstregeling 2022 (de verdeling voor die dienstregeling start formeel in april 2021), of een jaar later indien noodzakelijk voor een goede uitvoering door ProRail (dienstregeling 2023).

Met deze planning kunnen bij de herziening tevens de besluiten rond de zbo-vorming van ProRail en het Vierde Spoorwegpakket worden betrokken.

ad. 3: de Kamerbrief:

Hieronder geef ik toelichting op de hoofdpunten uit de evaluatie, zoals opgenomen in de Kamerbrief.

Rol en positie ProRail

Het advies in de evaluatie is om de positie van ProRail bij het capaciteitsverdelingsproces te versterken (regierol). Hoe dit precies moet gebeuren moet onderzocht worden. Bovendien is het de vraag of een aanpassing van het besluit afdoende is, of dat het (ook) nodig is dat ProRail publiekrechtelijk over de capaciteitsverdeling besluit (waar ProRail de capaciteitsverdeling nu privaatrechtelijk overeenkomt) en welke consequenties dat zou hebben. Deze vraag is onderdeel van een bredere vraag die in het kader van de zbo-vorming beantwoord wordt.

De evaluatie stelt dat ProRail momenteel niet vooraan het capaciteitsverdelingsproces zit en daardoor alleen een coördinerende rol vervult. Het initiatief ligt nu bij de vervoerders omdat dit proces draait om de capaciteitsaanvragen (in de vorm van treinpaden) die vervoerders indienen. De belangrijkste taak van ProRail hierbij is om de aanvragen passend te maken in een dienstregeling. Omdat het grootste gedeelte van de aanvragen van NS is (en omdat vervoerders dus het initiatief hebben bij het capaciteitsverdelingsproces), bepaalt NS in hoge mate de dienstregeling. ProRail is hierin meer volgend en reactief waarbij de uitkomst niet altijd leidt tot de meest efficiënte bezetting van het spoor. Bij een steviger (regie)rol voor ProRail kan meer aan de voorkant sturing worden gegeven aan het capaciteitsverdelingsproces geeft om het spoor optimaal te benutten. Het initiatief zal daardoor meer bij ProRail komen te liggen (en minder bij vervoerders).

Meer robuust en toekomst vast

Het advies in de evaluatie is om de doelstellingen van het besluit beter te definiëren. Binnen het traject van modernisering van de Spoorwegwet kan dit worden opgepakt door een kader op te stellen op basis waarvan ProRail de capaciteit verdeelt. In de evaluatie wordt daarnaast gesteld dat het vergroten van de reikwijdte van het besluit kan leiden tot een optimalere sturing en verdeling van capaciteit. In het Masterplan Spoorgoederenvervoer is dit (*last mile*) ook een belangrijk punt. De mogelijkheden hiertoe zullen nader onderzocht moeten worden, aangezien op dit moment niet duidelijk is in hoeverre het (juridisch) mogelijk is dat ProRail de capaciteit verdeelt daar waar het niet de beheerder is. In de evaluatie wordt voorts geadviseerd geen prioriteit aan stille (goederen)treinen te geven bij capaciteitsverdeling maar de oplossing buiten dit proces te plaatsen. Dat lijkt mogelijk. In de Kamerbrief van 23 april jl. over de Technical Specification for Interoperability (TSI) Noise heeft u aangegeven dat bij spoorweggeluid een aanpak bij de bron het meest effectief is en dat indien een voorstel daartoe van het Agentschap van de Europese Unie voor Spoorwegen (ERA) aangenomen wordt, op de Betuwe- en de Brabantroute alleen nog maar stille wagons mogen rijden.

|| waarom niet?

Positionering van het goederenvervoer

Met de herziening van het besluit kan ook uitvoering worden gegeven aan één van de onderdelen van het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer. Het gaat dan om de vraag hoe de kwaliteit en flexibiliteit van goederentreinpaden geborgd kunnen worden bij intensiever gebruik door personenvervoerders en de manier waarop dat in het besluit op te nemen.

ad. 4: planning:

Volgens de planning kunt u de aanpassing van het besluit voorjaar 2019 aan de Kamer aanbieden. Over de planning voor de herziening informeer ik u op een later moment.



Staatssecretaris

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen
Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

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

Datum

13 september 2019

Kenmerk

5.1.2.i

nota ter informatie

Herziening Capaciteitsverdelingsregels
hoofdspoorweginfrastructuur

Inleiding

Aanleiding

In uw brief aan de Kamer van 27 september 2018 heeft u aangegeven, mede op basis van evaluatie van het besluit door AEF, het besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur te herzien. Op 21 mei 2019 hebben we u in de staf meegenomen in de aanpak van het project. Mede naar aanleiding van de Kamerbrief met de wetgevingsagenda die recentelijk is uitgegaan, vroeg u naar de stand van zaken van het traject. Deze nota geeft een doorkijk naar de stappen die gezet zijn en de planning voor de aankomende periode.

Centrale vraag

Wat is de stand van zaken van de herziening capaciteitsverdelingsregels hoofdspoorweginfrastructuur?

Kern

Vorig jaar heeft AEF het besluit capaciteitsverdeling geëvalueerd (zie toelichting). De groeiambities voor (inter)nationaal-, regionaal- en goederenvervoer op het spoor, mede in het licht van het OV Toekomstbeeld, gaan zonder aanpassingen en keuzes leiden tot conflicten op de drukke delen in het netwerk. Met deze herziening moet het besluit het maximale maatschappelijke rendement uit het spoor halen en tegelijkertijd blijven bijdragen aan een goed functionerend spoorsysteem.

Proces

De herziening van de capaciteitsverdelingsregels is opgedeeld in 5 projectfases:

- 1) Neerzetten project: vaststellen projectplan, beleidskaders, de governance, de scope en de planning.
- 2) Consultatie stakeholders & informatie verzamelen
- 3) Contouren nieuwe capaciteitsregels opstellen
- 4) Contouren uitwerken in nieuwe regelgeving
- 5) Indienen voorstel wet- en regelgeving: formele traject wordt gevolgd

Het project bevindt zich momenteel aan het einde van fase 2. Dit betekent dat de inventarisatie afgerond wordt. In oktober maken we de overstap van fase 2 naar 3. Dit is conform de planning.

De afgelopen maanden is er een interne inventarisatie geweest van alle beleidsplannen en uitgangspunten binnen de directie OVS die van invloed zijn op dit project. In de toelichting vindt u de belangrijkste bevindingen. Alle betrokken dossierhouders zijn binnen de directie middels een klankbordgroep betrokken bij het project.

Daarnaast hebben we een-op-een gesproken met (afgevaardigden van) ProRail, de Autoriteit Consument en Markt (ACM), de provincies als regionale concessieverleners (DOVA en IPO), de reizigers- en goederenvervoerders (waaronder NS, Arriva, DB Cargo en Lineas), en vervoerende sporaannemers. In deze gesprekken waren hun belangen en wensen met betrekking tot de capaciteitsverdeling onderwerp van gesprek. Per fase van het capaciteitsverdelingsproces (jaardienst, ad hoc en op de dag zelf) kijken we naar verbetermogelijkheden en wat dat betekent voor de rol ProRail. We hebben tevens toegelicht hoe het proces er de aankomende periode uitziet. Dit heeft draagvlak gecreëerd om samen te werken. Daarnaast heeft het inzicht gegeven in de gevoeligheden binnen de sector.

Planning

In de toelichting is een overzicht opgenomen van de eerste bevindingen van de gesprekken met de sector. De gesprekken laten tevens zien dat van het netwerk en politieke ambitie elkaar kunnen bijten. Zo kan dat er door (regionale) politieke wensen relatief lege treinen rijden er minder ruimte is voor andere treinen. In het najaar vinden de eerste plenaire sessies met de sector plaats. De eerste is op 3 oktober wordt geleid door een externe partij (RailConnect). Wij hebben om de partijen uit te dagen tot een gemeenschappelijk beeld te komen van optimale benutting van het netwerk.

En graag een beeld van waar de grootste knelpunten zijn tussen optimalisatie en politieke wensen. Dat is namelijk een technische exercitie. Dus ik wil weten welke trade-offs zijn gemaakt.

In lijn met de planning van de modernisering van de Spoorwegwet wordt eerst onderzocht of er wijzigingen nodig zijn in de wet (deadline 31 december 2019). Indien er een wijziging op wetsniveau noodzakelijk is, wordt u in november gevraagd te besluiten over de voorgestelde wijzigingen.

In het voorjaar van 2020 wordt gekeken naar de onderliggende regelgeving, waaronder het besluit Capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur, en wordt gekeken naar de prioritering (welke deelmarkt heeft voorrang op welke andere deelmarkt). Op dat moment heeft u een besluit genomen over de marktordening en is de netwerkontwikkeling van het OV Toekomstbeeld een stap verder. Dit beleid wordt meegenomen in de herziening. U zult tegen die tijd een voorstel ontvangen over hoe de onderliggende regelgeving, inclusief prioritering, kan worden vormgegeven.

Het herzieningstraject is naar verwachting eind 2022 afgerond. Dit betekent dat de nieuwe capaciteitsverdelingsregels in 2023 in werking zullen treden.

Toelichting

Samenvatting uitkomsten evaluatie AEF-rapport

Vorig jaar heeft AEF het besluit capaciteitsverdeling geëvalueerd. Hieronder de belangrijkste aanbevelingen:

- Doeltreffendheid, effectiviteit en robuustheid van het besluit verbeteren
 - Doelen beter definiëren om de effectiviteit van het besluit beter vast te stellen
 - Minder gedetailleerd besluit om zo flexibeler in te spelen op ontwikkelingen
 - Capaciteit integraler verdelen
- De positie van ProRail verstevigen om voorstellen te doen het capaciteitsverdelingsproces
- Het goederenvervoer beter faciliteren in het capaciteitsverdelingsproces

Beleidskaders

De volgende politieke dossiers binnen de directie OV- en Spoor raken aan het project capaciteitsverdeling:

- *Project Hoogfrequent Spoorvervoer & Toekomstbeeld OV 2040*
De capaciteitsverdelingsregels zijn een middel om de toekomstplannen die OVS met partijen in de markt (heeft ge-) maakt ten behoeve van de bereikbaarheid van Nederland uit te kunnen voeren.
- *Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer*
Met dit pakket hebben we de ambitie uitgesproken om het spoorgoederenvervoer te laten groeien. Deze groei moet gefaciliteerd kunnen worden op het netwerk.
- *Open Toegang*
Europese regelgeving stelt dat Open Toegang een plek moet krijgen in de nationale wetgeving. Dit betekent voor de Nederlandse wetgeving dat er een aanpassing moet komen, zodat bijvoorbeeld dat de capaciteitsverdelingsregels de prioritering van open toegang binnenlands vervoer regelen. Deze regels zullen in lijn opgesteld worden met het beleid dat hierop gemaakt wordt.
- *Internationaal vervoer*
Het is de ambitie om meer internationaal treinvervoer mogelijk te maken, en de internationale treinen sneller te laten rijden. Daarnaast wordt er gewerkt om de nachttrein terug te krijgen. Bij het opstellen van de nieuwe capaciteitsverdelingsregels zullen we hier rekening mee moeten houden.
- *HSL*
Eén van de doelstellingen van het Ministerie is om de HSL beter aan te laten sluiten op het Europese hogesnelheidsnet.

Resultaat informele consultatie: wensen en belangen van de sector

De gesprekken laten zien dat een goede capaciteitsverdeling van essentieel belang is voor de bedrijfsvoering van iedere vervoerder. Elke partij in de sector ziet ruimte voor verbetering bij capaciteitsverdeling op het spoor. De manier waarop, en de mate waarin, lopen sterk uiteen. Het is niet verrassend dat NS als grootste vervoerder met nu de hoogste prioriteit meer tevreden is over het huidige besluit dan regionale vervoerders of goederenvervoerders. Er zijn veel uiteenlopende onderwerpen besproken tijdens de gesprekken met de sector. Hieronder volgen de meest prominenten, die mogelijk uitgewerkt worden in regelgeving:

- De bevoegdheden en rol van ProRail

ProRail en een aantal vervoerders zijn van mening dat ProRail meer mandaat moet krijgen om met aangevraagde én verdeelde capaciteit te kunnen schuiven, ten behoeve van het verwerken van zoveel mogelijk aanvragen door vervoerders. In het licht van dit onderwerp wordt intern bekeken of dit mandaat op de huidige privaatrechtelijke vervoerwet kan komen, of dat hier openbaar gezag voor nodig is.

Hoe relateert dit aan de ZBO wet?

- Goederenvervoer

Een betere bediening van het goederenvervoer. De vraaggestuurde goederenmarkt sluit niet aan bij het aanbodgestuurde reizigersvervoer. Er zijn verschillende suggesties aangedragen hoe dit efficiënter zou kunnen. Reizigersvervoerders en goederenvervoerders zitten hierbij enigszins op dezelfde lijn.

- Integraliteit van het besluit

De integraliteit van het aanvragen van capaciteit. De wet- en regelgeving ziet momenteel alleen toe op de aanvraag van treinpaden. Goederenvervoerders willen dat capaciteit integraler verdeeld wordt, waarbij bijvoorbeeld ook opstel van treinen meegenomen moet worden in de capaciteitsverdeling.

- Prioritering

Dit gaat over de voorrang van een type trein op een ander type trein bij schaarste, wat nu geregeld is in het besluit Capaciteitsverdeling. Vrijwel elke partij denkt aanspraak te maken op een hoge prioritering.

Onderwerp: Herziening Besluit Capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

DG/Directie: DGMo/directie <naam directie invullen>
Akkoord dgMo: <verloopt via HPRM>

Aanwezig: 5.1.2.e en 5.1.2.e / 5.1.2.e

Bijlage:

Doel:

Informereren over stand van zaken en planning m.b.t. herziening besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en aandachtspunten mee te krijgen van u.

Toelichting:

Aanleiding

In uw brief aan de Kamer van 27 september 2018 heeft u aangegeven, mede op basis van evaluatie van het besluit door AEF, het besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur te herzien. De groeiambities voor (inter)nationaal-, regionaal- en goederenvervoer op het spoor, mede in het licht van het OV Toekomstbeeld, gaan zonder aanpassingen en keuzes leiden tot conflicten op de drukke delen in het netwerk. Met deze herziening moet het besluit het maximale maatschappelijke rendement uit het spoor halen en tegelijkertijd blijven bijdragen aan een goed functionerend spoorsysteem. Het traject om het besluit te herzien is inmiddels gestart.

Belangrijkste aanbevelingen en ontwikkelingen die meegenomen worden in het project

Vorig jaar heeft AEF het besluit capaciteitsverdeling geëvalueerd. Hieronder de belangrijkste aanbevelingen:

- Doeltreffendheid, effectiviteit en robuustheid van het besluit verbeteren
 - Doelen beter definiëren om de effectiviteit van het besluit beter vast te stellen
 - Minder gedetailleerd besluit om zo flexibeler in te spelen op ontwikkelingen
 - Capaciteit integraler verdelen
- De positie van ProRail verstevigen om voorstellen te doen het capaciteitsverdelingsproces (dit heeft een relatie met het ZBO-traject)
- Het goederenvervoer beter faciliteren in het capaciteitsverdelingsproces (als onderdeel van het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer)

Aanpak van het project

Betrokken Partijen

De herziening wordt in samenwerking met de sector gedaan. Naast ProRail zijn de belangrijkste partijen hierbij de persoons- en goederenvervoerders en vervoerende spooraannemers. Daarnaast zijn belanghebbenden de gebruikers van het goederenvervoer en consumentenorganisaties. De Autoriteit Consument en Markt (ACM) wordt betrokken vanuit hun rol als toezichthouder op het proces van capaciteit verdelen.

Governance

- Intern projectteam, bestaande uit 5.1.2.e OVS, 5.1.2.e HBJZ en 5.1.2.e ProRail
- Werkgroep (uitvoerend niveau) + Stuurgroep (directeureniveau): bestaan, naast IenW en ProRail, uit sectorpartijen. Zij adviseren op tussenproducten, en maken het mogelijk om projectfasen af te sluiten.

Projectfasen, incl. planning

De belangen van de betrokken partijen zijn groot en uiteenlopend. Hierdoor is er veel tijd gemoeid met het overleggen met alle partijen, en het stimuleren van de onderlinge samenwerking. We volgen een intensief traject, waarbij ook een niet conventionele aanpak wordt gevolgd om partijen via bijvoorbeeld *serious gaming* uit te dagen om tot het gewenste maatschappelijke rendement te komen. Hieronder de fasering van het project:

Fase	Wat wordt er gedaan?	Wat wordt er opgeleverd?	Termijn
1	Project opzetten	<p>- Plan van Aanpak, incl. beleidskaders en ontwikkelingen die van invloed zijn op capaciteitsverdeling, waaronder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Open toegang op het spoor - Maatregelenpakket Goederen & Toekomstbeeld OV - Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) - Time Table Redesign (initiatief op Europees niveau om tot een betere internationale afstemming van de capaciteitsverdeling op de spoormarkt te komen) <p>- Workshop (10 mei 2019) met de sector om voor havenregio Amsterdam gezamenlijk naar vernieuwende vormen van capaciteitsverdeling te kijken. Inzichten ter inspiratie voor de rest van het traject.</p> <p>Rol Stas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ U wordt geïnformeerd over de voortgang van het project en de opgestelde beleidskaders. 	Juni 2019

2	Consultatie sector	Bloemlezing van wensen: - de betrokken partijen in de sector worden geconsulteerd - de wensen van de betrokken partijen worden uiteengezet Rol Stas: ➤ U wordt geïnformeerd over de uitkomst van de consultatie.	September 2019
3	Vormgeven nieuwe wijze capaciteitsverdeling	- Contouren nieuwe wijze capaciteitsverdeling - Kamerbrief Rol Stas: ➤ U wordt gevraagd een keuze te maken in de voorgelegde contouren. ➤ Brief naar de Tweede Kamer met daarin het voorgenomen besluit. ➤ Er komen mogelijk vragen en bewaren vanuit Tweede Kamer.	Najaar 2019 Eind 2019
4	Contouren uitwerken in regelgeving	- IAK - Concept regelgeving (gereed voor internetconsultatie)	2020 - 2022
5	Formele wetgevingstraject	Nieuwe wetgeving	2020 - 2022

Risico's/beheersmaatregelen

Fase 3 is de spannendste fase van het traject, omdat de uitkomsten of wensen voor vernieuwing capaciteitsverdelingsregels veel los kunnen maken in het maatschappelijk debat. De onderstaande risico's zijn de belangrijkste, waarbij we mitigerende maatregelen zullen nemen:

- 1) Geen draagvlak voor het resultaat door (een deel) van de sector

Maatregel: Door de sector onderdeel te laten zijn van de werkgroep + stuurgroep, zijn zij betrokken bij het bespreken van de contouren en het accorderen van tussenproducten.

- 2) Tweede Kamer wordt niet tijdig of niet voldoende meegenomen

Maatregel: Tweede Kamer tijdig meenemen in de ontwikkelingen middels een Kamerbrief.

Relatie met andere trajecten

1. Modernisering Spoorwegwet

De herziening van de capaciteitsverdelingsregels loopt mee met de modernisering van de Spoorwegwet.

2. ZBO-omvorming ProRail

Dit traject heeft een relatie met capaciteitsverdeling i.v.m. de rechtspersoon die ProRail zal krijgen. Dit is van invloed op de werking van het besluit Capaciteitsverdeling. Daarnaast is er de beleidsmatige wens om ProRail een bepaalde rol te geven die past bij doelstelling van dit project. Ook hierbij is de gekozen rechtspersoon van cruciaal belang.

Van: 5.1.2.e @prorail.nl
Aan: 5.1.2.e - BSK; 5.1.2.e @prorail.nl
Onderwerp: RE: Vraag Staatssecretaris over optimalisatie vs. politiek
Datum: vrijdag 4 oktober 2019 12:33:12
Bijlagen: image001.jpg

Hoi 5.1.2.e,

Dit zegt mij eerlijk gezegd helemaal niets, ik kan mij niet voorstellen dat ik dit gezegd zou hebben. Misschien weet 5.1.2.e wat bedoeld wordt?

Ik kan mij wel voorstellen dat bijvoorbeeld goederenvervoerders dit zeggen of speciale treinen zoals skitreinen e.d. of zelfs NSR als zij samenloop hebben met regionale vervoerders.

Hartelijke groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - BSK [mailto:5.1.2.e @minienw.nl]
Verzonden: donderdag 3 oktober 2019 14:46
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e @prorail.nl>
Onderwerp: Vraag Staatssecretaris over optimalisatie vs. politiek

Hoi 5.1.2.e,

Zoals aangekondigd vanmorgen heb ik een vraag vanuit de Staatssecretaris. In onze gesprekken tijdens de Masterclass kwam onder andere naar voren dat optimalisatie van het netwerk en politieke ambitie elkaar soms kunnen bijten bij capaciteitsverdeling. Dat heb ik in een nota ook aan haar geschreven (zie onderstaand stukje). Daarbij had zij een vraag, waarbij ik hoop dat jij (of bijvoorbeeld 5.1.2.e) me kan helpen met het beantwoorden. Lukt het om daar op korte termijn op terug te komen? Alvast dank!

--

Tekst nota:

Planning

In de toelichting is een overzicht opgenomen van de eerste bevindingen van de gesprekken met de sector. De gesprekken laten tevens zien dat optimalisatie van het netwerk en politieke ambitie elkaar kunnen bijten. Zo komt het voor dat er door (regionale) politieke wensen relatief lege treinen rijden, waardoor er minder ruimte is voor andere treinen.

Vraag bij bovenstaande tekst:

Graag een beeld van waar de grootste knelpunten zijn tussen optimalisatie en politieke wensen. Dat is namelijk een technische exercitie. Dus ik wil weten welke trade-offs zijn gemaakt.

--

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](mailto: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.



Aanbiedingsformulier MT-stukken

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Datum vergadering	12-11-2019
Medewerker	5.1.2.e
Type bespreking	Ter informatie

Onderwerp	Herziening Capaciteitsverdeling & Time Table Redesig
Aanleiding <small>Wat is de aanleiding voor bespreking?</small>	Bijpraten over waar we staan met de herziening van de capaciteitsverdelingsregels op de hoofdspoorweginfrastructuur. We hebben hierbij ook enkele vragen aan het MT. Daarnaast zijn er op Europees niveau ontwikkelingen op het gebied van capaciteitsverdeling (Time Table Redesign). 5.1.2.e van ProRail neemt het MT hier graag in mee.
Belang MT OVS <small>Waarom moet het in het MT besproken worden?</small>	Capaciteitsverdeling (en daarmee ook TTR) 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 gaat mee in de modernisering van de spoorwegwet. Raakvlakdossiers zijn onder andere marktordening, Toekomstbeeld OV, PHS, en maatregelenpakket Spoorgoederen. Ook worden de Europese ontwikkelingen rondom Time Table Redesign nauw gevolgd. Met TTR wordt initiatief genomen om capaciteitsverdeling nationaal en Europees efficiënter te maken.

Specifieke vragen aan MT

<p>Zie presentatie voor (uitgebreide) vragen. Belangrijkste vragen op dit moment:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wat vindt het MT optimaal spoorgebruik? - Hoe groot vind jij dat de regierol van ProRail moet zijn bij capaciteitsverdeling?

--

☒ Plan van aanpak aanwezig ☐ Personele gevolgen ☐ Financiële consequenties



Herziening besluit Capaciteitsverdeling & Time Table Redesign

MT Special
12 november 2019



Opbouw 5.1.2.e special

- 1 – Intro
- 2 – Presentatie 5.1.2.e (ProRail) over Time Table Redesign
- 3 – Besluit Capaciteitsverdeling en het (interne) speelveld
- 4 – Stand van zaken Herziening Capaciteitsverdelingsregels
- 5 – Vragen aan MT/discussie



Time Table Redesign (TTR) & herziening capaciteitsverdelingsregels

- › TTR is een Europese ontwikkeling, die impact heeft op de Nederlandse manier van capaciteit verdelen.
 - Voorsorteren hierop is wenselijk
- › Los van deze ontwikkeling heeft AEF het besluit Capaciteitsverdeling HSWI geëvalueerd.
- › Er zijn verschillende aanbevelingen gedaan.
- › Traject om hier invulling aan te geven is in volle gang.



Wat is het Besluit Capaciteitsverdeling?

- › Het besluit is een middel: spelregels bij schaarste
- › Capaciteitsverdeling moet voldoen aan Europese wet- en regelgeving
- › Capaciteitsverdelingsregels kunnen gebruikt worden om (beleids-) doelen te realiseren.
- › Capaciteitsverdeling raakt alle afdelingen binnen de directie.



Speelveld: (Interne) ontwikkelingen en doelen

- › Afdeling Beleid
 - Netwerkontwikkeling/Toekomstbeeld OV 2040
 - Regionaal- en grensoverschrijdend vervoer
- › Afdeling OV en Stations
 - Marktordening en Open Toegang
- › Afdeling Rijksinfrastructuur
 - Project Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)
 - Omgevingseffecten (geluidsplafonds, trillingen)
- › Afdeling Veiligheid en Goederen
 - Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer
 - Veiligheid (Basisnet)
- › Afdeling ANP:
 - Toekomstgericht werken aan het spoor (TWAS)
 - Vervoersconcessie & HSL: afspraken over treinfrequenties en minimumbedieningsniveau's stations

Extern:

Time Table Redesign



Terugblik Besluit capaciteitsverdeling (1)

> Evaluatie AEF (2018)

- Doeltreffendheid, effectiviteit en robuustheid van het besluit verbeteren
 - Doelen beter definiëren om de effectiviteit van het besluit beter vast te stellen
 - Minder gedetailleerd besluit om zo flexibeler in te spelen op ontwikkelingen
- De positie van ProRail verstevigen om voorstellen te doen in het capaciteitsverdelingsproces
- Het goederenvervoer beter faciliteren in het capaciteitsverdelingsproces



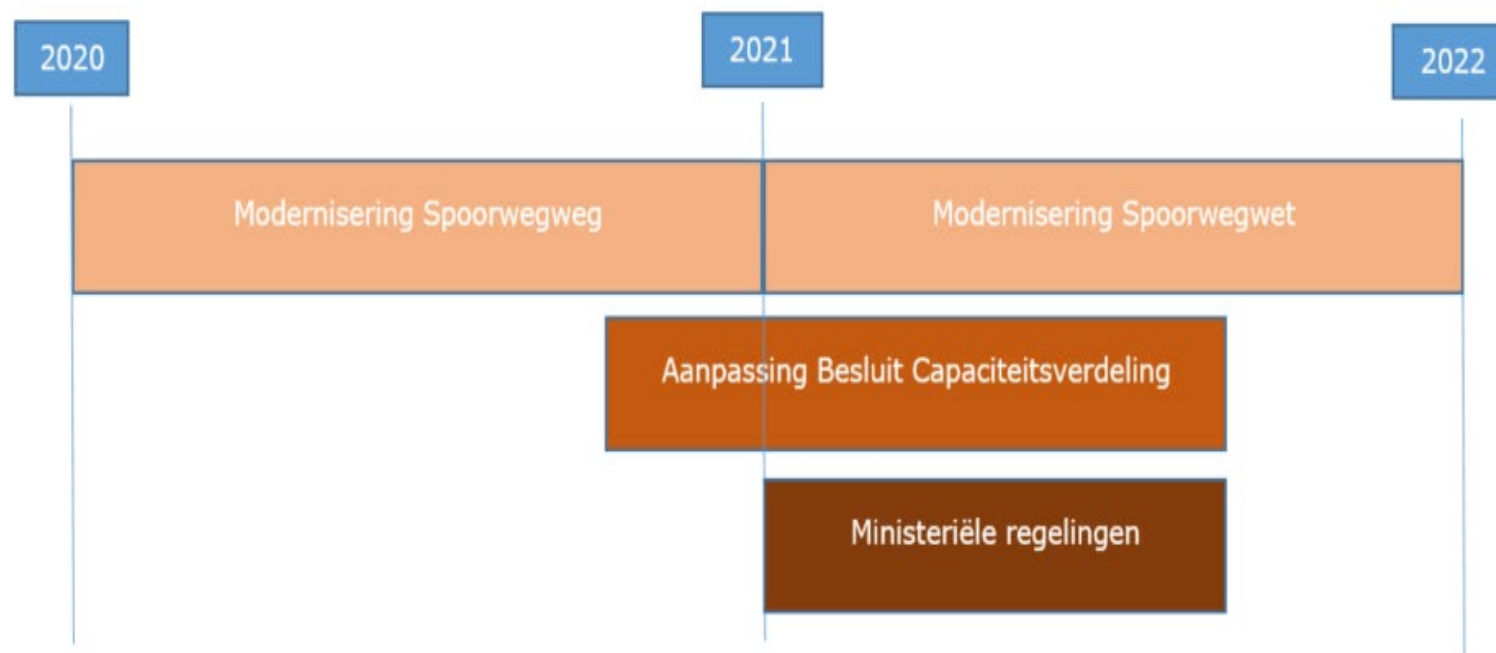
Terugblik Besluit capaciteitsverdeling (2)

- Start herziening (2019):
 - In samenwerking met de sector & interne klankbordgroep
 - Doel: verfijnen van de regelgeving om de benutting van het netwerk te optimaliseren

- Huidige fase: gezamenlijk invulling geven aan verbeterde regels



Planning project





Inhoud: Doel van het besluit

1. Non-discriminatoire en eerlijke verdeling

(is beleidsarm opgenomen in Besluit)

2. Optimalisatie van het netwerk

(is nu niet expliciet opgenomen in het Besluit)

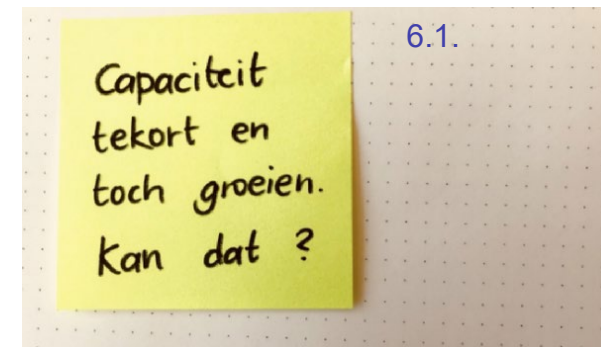
3. Borgen van het maatschappelijk belang

(lijkt het primaire hoofddoel van het Besluit)



Inhoud: Belangrijkste componenten besluit

- › Als er ruimte is, dan moet ProRail de aanvraag honoreren
 - ProRail mag niet met een aanvraag schuiven zonder goedkeuring vervoerder
- › ProRail moet ruimte vrij houden voor ad hoc-aanvragen
- › Minimumbedieningsniveaus
- › Overbelastverklaring:
 - Bij capaciteitsconflict, wie krijgt er voorrang?

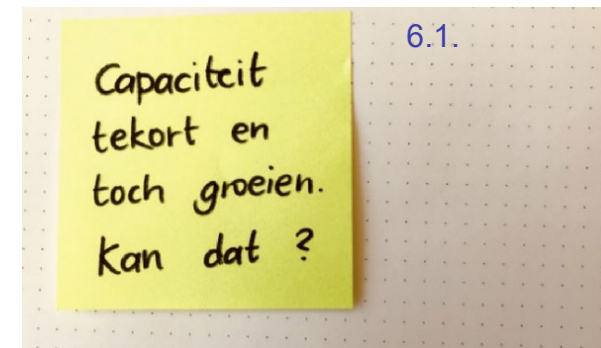


Vragen aan het MT (1)

- Optimaal = zoveel mogelijk treinen over het netwerk rijden
- Optimaal = zoveel mogelijk reizigers bedienen
- Optimaal = zoveel mogelijk maatschappelijke waarde creëren (reistijd reizigers, bereikbaarheid steden in de spits, waarde vervoerde goederen)
- Optimaal =?



Vragen aan het MT (2)



- Nu: in het besluit staan de regels expliciet en rigide beschreven. In de toelichting wordt uitgelegd welke principes hierbij gehanteerd zijn.
- Ook mogelijk: alleen principes hanteren in het besluit. In de toelichting uitleggen hoe ProRail ze moet gebruiken. = meer regie ProRail



Capaciteit
tekort en
toch groeien.
Kan dat ?

Vragen aan het MT (3)

- Moet een hoofdrailnetconcessie-trein altijd voorrang hebben op een andere trein?
- Goederentreinen moeten doorrijden: is het denkbaar dat reizigerstreinen geplande stops maken? Denk aan 740m treinen: als die door kunnen rijden, hoef je geen 740m wachtporen aan te leggen.



Dank!

Vragen en suggesties zijn welkom



Staatssecretaris IenW

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen
Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

M +31(0)65.1.2.e

5.1.2.e@minienw.nl

Datum

29 mei 2020

Kenmerk

IENW/BSK-2019/266189

Beslisnota

Update Herziening Capaciteitsverdeling

Inleiding

In vervolg op de bijgevoegde nota (bijlage 2) van 13 september 2019 informeer ik u over de voortgang van de herziening van het besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Deze herziening loopt mee met de modernisering van de spoorse regelgeving (zie eerdere nota in bijlage 5) en heeft ook een relatie met het wetgevingstraject omvorming ProRail tot zbo. In de herziening zijn de mogelijkheden voor optimalisatie van het capaciteitsverdelingsproces verkend en is specifiek aandacht besteed aan de vraag of capaciteitsverdeling privaat- of publiekrechtelijk moet worden vormgegeven. Dit laatste zowel vanuit oogpunt van optimalisatie van de capaciteitsverdeling als in het licht van de omvorming ProRail tot zbo. Conclusie van dit onderzoek naar de vorm van de capaciteitsverdeling is dat dit in zijn huidige privaatrechtelijke vorm goed verloopt, maar dat er wel enkele verbeterpunten zijn.

Met deze nota wordt u gevraagd akkoord te gaan met het voorlopig privaatrechtelijk houden van de capaciteitsverdeling en wordt tevens een doorkijkje gegeven ten aanzien van de inhoudelijke herziening.

Geadviseerd besluit

1. Ik adviseer u om kennis te nemen van de voortgang van de herziening en verneem graag eventuele aandachtspunten of reflectie die u mee wilt geven.
2. Ik adviseer u om akkoord te gaan met het op dit moment privaatrechtelijk houden van de capaciteitsverdeling.

Ad 1 – Voortgang

De evaluatie van AEF¹ en de consultatie van sectorpartijen leren dat het spoorstelsel, ondanks de toenemende schaarste, goed functioneert en dat het besluit daaraan bijdraagt. Dit beeld is ook bevestigd in het constructieve proces dat we met de sector achter de rug hebben. Wel zijn er gedurende het herzieningstraject verbeterpunten geformuleerd, name vanuit het goederenvervoer. Zo sluit de jaardienstverdeling bijvoorbeeld niet goed aan op de vraaggestuurde goederenmarkt.

Omdat de herziening van de capaciteitsverdeling samenloopt met de modernisering van de spoorwet, is bij het uitwerken van de contouren als eerste stap onderzocht welke wijzigingen er nodig zijn op wetsniveau. Dit betreft meer de systeemvragen. Bij de keuze voor een privaat stelsel, zijn die wijzigingen technisch van aard en zullen deze in juli formeel geconsulteerd worden.

Inmiddels is ook stap twee van de uitwerking van de contouren gestart. Het betreft het opstellen van de capaciteitsverdelingsregels, waaronder de prioriteringsregels. Die zullen deels gewijzigd worden ten opzichte van de huidige prioriteringsregels (voor een indruk van de huidige prioriteringsregels, zie bijlage 3). Invulling van deze regels vloeit voort uit het marktordeningsbesluit, het maatregelenpakket spoorgoederen, de plannen voor internationaal treinvervoer, Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), Toekomstbeeld OV en de evaluatie van het bestaande besluit. Dit wordt uiteindelijk vastgelegd in de lagere regelgeving (AMvB en/of ministeriële regeling). De capaciteitsverdelingsregels worden momenteel uitgewerkt. Het voornemen is om het nieuwe stelsel in Q3 informeel te consulteren bij de sector. Voorafgaand aan deze consultatie zult u nog over de uitwerking worden geïnformeerd. Het traject loopt gelijk op met de modernisering van de Spoorwet die medio 2022 in werking zou moeten treden.

Hieronder vindt u de belangrijkste beoogde uitgangspunten van het stelsel, dat in de lagere regelgeving vormgegeven gaat worden:

- Rol infrabeheerder

Los van de discussie of capaciteitsverdeling publiek of privaatrechtelijk moet worden vormgegeven, is gekeken naar de bevoegdheden en de rol van ProRail bij capaciteitsverdeling. Om zoveel mogelijk aanvragen te kunnen honoreren, is het wenselijk dat het netwerk zo efficiënt mogelijk benut wordt. Om ProRail daarvoor tools in handen te geven wordt nagedacht om ProRail de bevoegdheid te geven om binnen een bepaalde bandbreedte (minuten) met capaciteitsaanvragen te kunnen schuiven. Momenteel kan ProRail dat niet. Hoewel er in 2019 slechts één knelpunt is geweest dat op deze manier opgelost had kunnen worden, voorzien ProRail en IenW dat dit in de toekomst meer zal voorkomen. Dit heeft te maken met de toenemende drukte op het spoor. De sector is het er grotendeels mee eens om meer schuifruimte te creëren, mits onder de juiste voorwaarden.

Klinkt logisch, maar wat zijn dan de haken en ogen hieraan?

¹ Eindrapportage Evaluatie Besluit capaciteitsverdeling – AEF, 13 juli 2018

Is dat wel op voorhand vast te leggen?, of is dit de facto de contra mal van de afspraken in de Concessie? En is het dus altijd de volgorde 1) concessie, 2) internationaal personen 3) goederen? Of is een mix voorzien, waarbij per jaar voor een aantal treinen een andere volgorde wordt gehanteerd? Graag verdere uitleg. Hoe doen andere landen dit?

- Prioritering en Open Toegang

Sinds dit jaar kunnen reizigersvervoerders hun diensten zonder concessie aanbieden op decentrale lijnen. Per 2025 geldt dit ook voor het hoofdrailnet. Met de herziening van de capaciteitsverdelingsregels krijgt open toegang een plek binnen de capaciteitsverdelingsregels. Met betrekking tot prioritering van opentoeegangvervoerders ten opzichte van concessievervoer, zal binnenlands geconcessionieerd personenvervoer voorrang krijgen boven opentoeegangvervoer bij schaarste (zowel voor nationale als decentrale concessies voor OV). Om te borgen dat er voldoende capaciteit beschikbaar blijft voor het spoorgoederenvervoer en internationale treinen, zullen er paden gereserveerd worden specifiek voor deze categorieën. Voor personenvervoer treinen kan dit gekoppeld worden aan minimum bediening voor belangrijke steden. Hiermee kan de diversiteit van het internationale aanbod gegarandeerd worden.

- Flexibiliteit voor goederenvervoer

In de huidige capaciteitsverdelingsregels sluit de vraaggestuurde goederenmarkt niet goed aan op het aanbodgestuurde reizigersvervoer. Een goederenvervoerder kan voorafgaand aan het jaar niet goed inschatten welke capaciteit er nodig is. Om zich desondanks te verzekeren van capaciteit, is een goederenvervoerder genoodzaakt toch capaciteit aan te vragen in de jaardienstverdeling. Hierdoor worden er veel onnodige capaciteitsaanvragen gedaan en wijzigt meer dan 90% van de aanvragen van het goederenvervoer na de jaardienstverdeling. Hiermee gaat niet alleen capaciteit verloren, maar is er ook minder vast gereserveerd. Door op de belangrijkste routes capaciteit te garanderen voor het goederenvervoer, kunnen goederenvervoerders niet genoodzaakt om capaciteitsaanvragen te doen in de jaardienstverdeling. Hierdoor blijft er meer capaciteit over voor aanvragen later in het jaar in het ad hoc verdelingsproces. Dit zorgt voor meer flexibiliteit voor goederenvervoerders om capaciteit op het netwerk gereduceerd en ontstaat er meer ruimte voor groei op het spoor. Deze verandering sluit aan op de Europese ontwikkeling Time Table Redesign².

Zie punt hierboven. Klinkt logisch om te werken met minder vast gereserveerd ivm meer flexibel aangevraagde capaciteit, maar hoe werkt dat dan uit in de praktijk? Voor zowel goederen als personen. En werkt dat ook op internationale routes- als andere landen nog niet zo werken, heeft het dan wel voordelen dit in NL alleen te doen?

- Aanvullend wordt gekeken naar het mogelijk maken van maatwerk op specifieke delen van het netwerk om reizigers- en goederenverkeer zo efficiënt mogelijk met elkaar te verenigen. Momenteel zijn we met de Europese Commissie in gesprek om te kijken hoe dit maatwerk binnen de Richtlijn concreet ingevuld zou kunnen worden.

- Opstelcapaciteit:

De capaciteitsverdelingsregels zien alleen op verdeling van de capaciteit op de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI), niet op de capaciteit op opstelsporen en op sporen voor andere diensten (stalling, schoonmaak,

² 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.

klein onderhoud³). Evaluatie laat zien dat capaciteitsverdeling op de HSWI en op opstel terreinen niet altijd goed op elkaar aansluiten. ProRail zal gestimuleerd worden om dit beter te stroomlijnen, waarmee de punctualiteit en efficiënt gebruik van capaciteit beter geborgd is.

Momenteel worden bovenstaande punten nader uitgewerkt tot concrete regels en een beleidskader als input voor de Nota van Toelichting op het besluit, dat met de sector zal worden besproken. Graag verneem ik eventuele aandachtspunten of reflectie die u mee wilt geven over het proces of de inhoudelijke beleidsregels.

BRW



³ Dit zijn dienstenvoorzieningen en vallen als zodanig niet onder de capaciteitsverdelingsregels.

⁴ Memorie van toelichting bij het wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail, paragraaf 2.5.

⁵ Eindrapportage Evaluatie Besluit capaciteitsverdeling – AEF, 13 juli 2018. Dit blijkt tevens uit de informele consultatie bij de sector.

BRW

BRW

BRW

BRW

Krachtenveld & Afstemming

Krachtenveld

ProRail, ACM, het goederenvervoer en de regionale personenvervoerders zijn gebaat bij wijzigingen in de lagere regelgeving, waardoor de herziening door hen als een kans gezien wordt. NS is tevreden over de huidige wetgeving, waardoor zij wat terughoudender in het proces zitten. De beoogde wijziging om meer flexibiliteit voor het goederenvervoer te creëren, wordt door alle partijen gedragen.

BRW

⁶ Gelet op de contouren van het marktordeningsbesluit zoals u dat heeft gezien in de 3-pager en nota met onderbouwing van de keuzen. Vanaf 2035 wordt er mogelijk meer marktopening geboden, zijn de gevolgen van open toegang duidelijker, en heeft ProRail ervaring met de nieuwe structuur van het zbo.

BRW

[Redacted text block]

Afstemming

De beslisnota is afgestemd met HBJZ en het zbo-team. De juridische analyse is gemaakt door HBJZ en afgestemd met ProRail en 5.1.2.e OVS.

5.1.2.e

[Redacted text block]

Beantwoording vragen Nota Capaciteitsverdeling (29 mei 2020, kenmerk: IENW/BSK-2019/266189)

NB. Het merendeel van de onderstaande antwoorden zal ook ter sprake komen tijdens de sessie Modernisering + Capaciteitsverdeling op 14 juli aanstaande.

Vraag 1

Tekst nota:

[Grotere rol ProRail]

Om ProRail daarvoor tools in handen te geven wordt nagedacht om ProRail de bevoegdheid te geven om binnen een bepaalde bandbreedte (minuten) met capaciteitsaanvragen te kunnen schuiven. Momenteel kan ProRail dat niet.

Opmerking:

Rol ProRail "schuifruimte klink logisch, maar wat zijn de Haken en ogen"

Antwoord:

De Europese richtlijn stelt dat indien aangevraagde capaciteit past op het netwerk, de capaciteit dan ook op die manier verdeeld moet worden. Het creëren van enige schuifruimte is echter wel mogelijk binnen de richtlijn. Het voordeel van het creëren van schuifruimte is dat ProRail het netwerk efficiënter kan verdelen. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld meer aanvragen gehonoreerd worden en worden ook vervoerders die het hoogste in de prioritering staan actiever gedwongen om mee te denken over oplossingen voor een knelpunt op het netwerk. Er is één belangrijk aandachtspunt bij het creëren van schuifruimte:

Om tot een maatschappelijk gewenst resultaat te komen, moet er een balans gezocht worden tussen het efficiënt verdelen van capaciteit en het in stand houden van commerciële wensen van vervoerders. Vervoerders vragen capaciteit aan die voor hen commercieel interessant is en hen in staat stelt hun klanten naar wens te bedienen. Een te grote afwijking van aangevraagde capaciteit kan impact hebben op bijvoorbeeld reistijd, tijdsligging van treinen per uur en aansluitingen voor reizigers. In andere woorden, indien ProRail te veel vrijheid krijgt om te schuiven met capaciteit, bestaat de kans dat het reisproduct voor reizigers of verladers verslechtert. Het is daarom van essentieel dat ProRail hier voldoende begrenzend kaders voor opstelt in de netverklaring.

Vraag 2

Tekst nota:

[Prioritering en Open toegang]

Sinds dit jaar kunnen reizigersvervoerders hun diensten zonder concessie aanbieden op decentrale lijnen. Per 2025 geldt dit ook voor het hoofdrailnet. Met de herziening van de capaciteitsverdelingsregels krijgt open toegang een plek binnen de capaciteitsverdelingsregels. Met betrekking tot prioritering van opentoeegangvervoerders ten opzichte van concessievervoer, zal binnenlands geconcessioneerd personenvervoer voorrang krijgen boven opentoeegangvervoer bij schaarste (zowel voor nationale als decentrale concessies voor OV). Om te borgen dat er voldoende capaciteit beschikbaar blijft voor het spoorgoederenvervoer en internationale treinen, zullen er paden gereserveerd worden specifiek voor deze categorieën. Voor personenvervoer treinen kan dit gekoppeld worden aan minimum bediening voor belangrijke steden. Hiermee kan de diversiteit van het internationale aanbod gegarandeerd worden.

Vragen:

Is dat wel op voorhand vast te leggen?, of is dit de facto de contra mal van de afspraken in de Concessie? En is het dus altijd de volgorde 1) concessie, 2) internationaal personen 3) goederen? Of

is een mix voorzien, waarbij per jaar voor een aantal treinen een andere volgorde wordt gehanteerd? Graag verdere uitleg. Hoe doen andere landen dit?

Antwoord:

Capaciteit wordt in principe één keer per jaar verdeeld, tijdens de jaardienstverdeling. Vervoerders sturen in april hun capaciteitsaanvraag naar de infrabeheerder. ProRail verdeelt de aangevraagde capaciteit in de zomer, waarna de dienstregeling de 2^e week van december ingaat. Het is mogelijk om op voorhand prioriteringsregels vast te leggen voor de verdeling van capaciteitsverdeling. Sterker nog, dit kan alleen maar op voorhand, omdat verdeelde capaciteit niet meer gewijzigd kan worden. Zodra ProRail capaciteit heeft toegewezen aan een vervoerder, kan zij deze niet meer intrekken. Daarnaast moeten de spelregels waaronder capaciteit verdeeld wordt voor vervoerders duidelijk zijn voorafgaand aan de jaardienstverdeling.

Bij schaarste op het netwerk is het voorstel om concessievervoer voorrang te geven op opentoegegangvervoer. Dit vloeit niet voort uit eventuele concessieverplichtingen voor binnenlandse vervoerders, maar is noodzakelijk om Nederland goed bereikbaar te houden voor binnenlandse reizigers. Met de keuze voor een nieuwe onderhands gegunde concessie is gekozen voor kwaliteit en stabiliteit voor de reiziger¹. Het netwerk is op sommige corridors zo vol dat voorrang voor een opentoeegangstrein het netwerk van concessietreinen, en daarmee de bediening van stations zoals uitgewerkt in bijvoorbeeld Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), negatief zou kunnen beïnvloeden.

U stelt de vraag of de prioriteringsvolgorde dan altijd 1) concessievervoer, 2) internationaal, 3) goederen etc. is. Het antwoord hierop is nee. Het is van maatschappelijk belang om een voldoende "gemixt" netwerk te creëren, waarbij ook ruimte is voor andere deelmarkten dan concessie-vervoer:

1. Naast het binnenland personenvervoer moet er ook voldoende goederen- en internationaal treinvervoer mogelijk zijn. Om deze deelmarkten voldoende ruimte te bieden op het spoor, zal er aanvullende wetgeving komen die stelt dat er een minimaal aantal treinpaden per uur beschikbaar moet zijn voor deze deelmarkten. In andere woorden, er zal capaciteit gereserveerd worden specifiek voor het goederenvervoer en voor het internationaal reizigersvervoer. Het goederenvervoer en internationaal reizigersvervoer is daarom beschermd en hoeft in principe niet te concurreren met overig vervoer.
2. Het spoornetwerk is opgedeeld in verschillende corridors. Per corridor kan er gevarieerd worden in prioriteit van een bepaalde deelmarkt. Gezien de specifieke functies van de HSL en de Betuweroute krijgen deze corridors een aparte prioritering t.o.v. de rest van de hoofdspoorweginfrastructuur. De voorgestelde prioritering op deze corridors is:

Op de HSL zal de volgende prioritering gelden:

1. Concessie – Binnenlands intercity personenvervoer
2. Internationaal personenvervoer (open toegang + geconcessionneerd)
3. Open Toegang – Binnenlands personenvervoer
4. Overig vervoer

Op de Betuweroute zal de volgende prioritering gelden:

1. Standaard goederenvervoer
2. Overig goederenvervoer
3. Open Toegang – Internationaal personenvervoer
4. Open Toegang – Binnenlands personenvervoer
5. Overig vervoer

Indien wenselijk is het mogelijk om aanvullende corridors aan te wijzen waarop een afwijkende prioritering geldt. Momenteel is daar geen noodzaak voor.

AEF heeft bij de evaluatie van het besluit Capaciteitsverdeling onderzocht hoe er in andere Europese landen omgegaan wordt met prioritering bij schaarste:

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 899

- Als coördinatie/onderhandeling niet tot een oplossing leidt hanteert Duitsland minder gedetailleerde prioriteringsregels dan in Nederland; Taktverkehr (zich ieder uur herhalend dienstregelingspatroon) gaat voor grensoverschrijdende paden en dat gaat voor paden voor goederenverkeer. Wanneer deze volgorde niet tot een prioriteit leidt (dit komt zeer weinig voor), dan geldt achtereenvolgens dat het pad met de hoogste opbrengst prioriteit krijgt. Indien de opbrengsten gelijk zijn, leidt het hoogste bod tot prioriteit.
- Zweden hanteert als een van de weinige landen een (uitgebreide) kwalitatieve weging: een fijnmazige versie van de prioriteitscriteria. Op basis van een toedeling naar deelmarkt, kenmerken van de aanvraag en economische waarde wordt bepaald wie prioriteit heeft bij een conflict. In de praktijk wordt de kwalitatieve weging amper toegepast en valt men met name over de complexiteit van het model.
- In het Verenigd Koninkrijk maakt men gebruik van kaderovereenkomsten. Kaderovereenkomsten zijn overeenkomsten waarin capaciteitsrechten (baanvakken en frequentie) van aanvragers voor/ jaar – of langer – zijn vastgelegd. Alle aanvragers, inclusief de beheerder, kunnen kaderovereenkomsten aangaan. Aanvragers met een kaderovereenkomst genieten voorrang in de capaciteitsverdeling: een kaderovereenkomst vertaalt zich in *firm rights* die eerste prioriteit genieten in de prioriteitsvolgorde.
- België kent verschillende prioriteringsregels per type lijn/baanvak. Op de meeste lijnen hebben snelle reizigerstreinen voorrang op langzame reizigerstreinen, en volgt daarna het goederenvervoer. Alleen op goederenbaanvakken heeft het goederenvervoer de hoogste prioriteit.

Vraag 3

Tekst nota:

Om zich desondanks te verzekeren van capaciteit, is een goederenvervoerder genoodzaakt toch capaciteit aan te vragen in de jaardienstverdeling. Hierdoor worden er veel onnodige capaciteitsaanvragen gedaan en wijzigt meer dan 90% van de aanvragen van het goederenvervoer na de jaardienstverdeling. Hiermee gaat niet alleen capaciteit verloren, maar is er ook minder ruimte voor benodigde flexibiliteit. Door op de belangrijkste routes ook na de jaardienstverdeling capaciteit te garanderen voor het goederenvervoer, zijn goederenvervoerders niet genoodzaakt om capaciteitsaanvragen te doen in de jaardienstverdeling. Hierdoor blijft er meer capaciteit over voor aanvragen later in het jaar in het ad hoc verdelingsproces. Dit zorgt voor meer flexibiliteit voor goederenvervoerders en tevens wordt verlies van capaciteit op het netwerk gereduceerd en ontstaat er meer ruimte voor groei op het spoor.

Vraag:

Zie punt hierboven. Klinkt logisch om te werken met minder vast gereserveerd i.v.m. meer flexibel aangevraagde capaciteit, maar hoe werkt dat dan uit in de praktijk? Voor zowel goederen als personen.

Antwoord:

Vervoer dat volgens dienstregeling rijdt zal altijd in de jaardienstverdeling verdeeld worden, omdat het anders onmogelijk is om een basisuurpatroon (BUP) en bijbehorende dienstregeling te maken. Dit betekent dat de meeste reizigerstreinen in de jaardienstverdeling al verdeeld zullen worden. Voor het goederenvervoer moeten er in deze dienstregeling paden gereserveerd worden, zodat goederenvervoerders ook later in het jaar (na de jaardienstverdeling) nog capaciteit kunnen verdelen. Deels doen we dat nu al, alleen is de kwaliteit van de gereserveerde paden onvoldoende momenteel.

Vraag:

En werkt dat ook op internationale routes- als andere landen nog niet zo werken, heeft het dan wel voordelen dit in NL alleen te doen?

Antwoord:

Middels pre-arranged paths op de TEN-T corridors wordt voor het goederenvervoer ook capaciteit in het buitenland gereserveerd op bepaalde treinpaden. Dit betreft maar een deel van de capaciteit die nodig is voor het goederenvervoer in Nederland. Het is daarom van belang dat het in landen om ons heen (met name Duitsland) ook mogelijk is om ad-hoc treinpaden aan te vragen. In

Duitsland wordt aangevraagde capaciteit in conflict verdeeld, en wordt er door de verkeersleiding altijd ruimte vrijgemaakt voor ad hoc-treinen. Wel is Duitsland bezig om een meer gestructureerde dienstregeling (Taktpplan) te ontwikkelen, wat gevolgen zou kunnen hebben voor de verdeling van ad-hoc capaciteit. Op Europees niveau wordt gewerkt aan Time Table Redesign, waarbij het reserveren van capaciteit voor specifieke deelmarkten centraal staat. Het streven is om dit per 2025 van start te laten gaan.

BRW





Themasessie modernisering en capaciteitsverdeling

2 september 2020



BRW



BRW



BRW



BRW



BRW



BRW



BRW



Capaciteitsverdeling



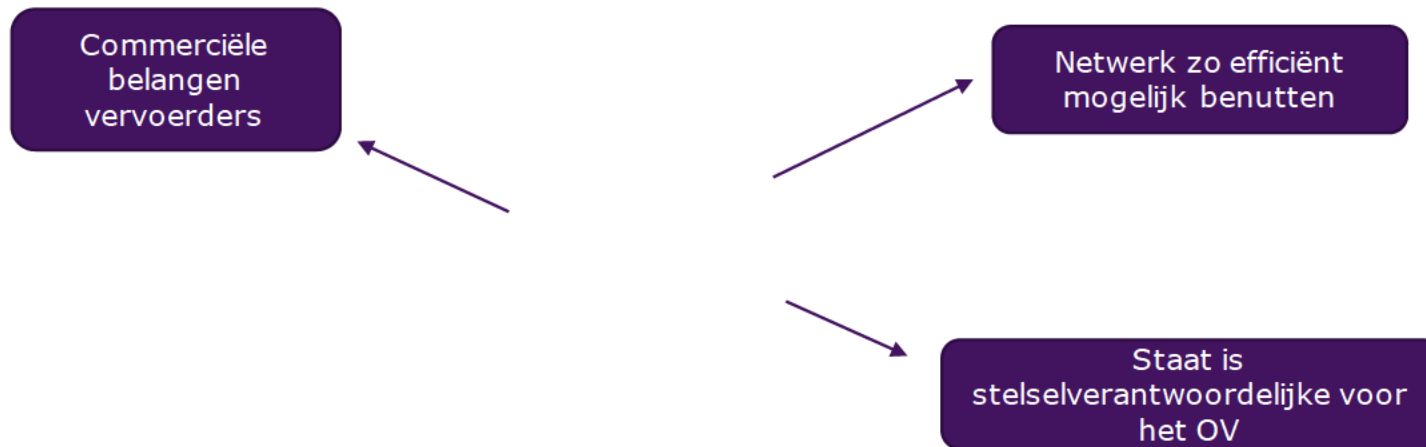
Herziening capaciteitsverdelingsregels

- › Aanleiding: AEF-rapport 2018
- › Doel herziening: de capaciteitsverdelingsregels in het Besluit en/of ministeriële regeling zoveel als mogelijk toekomstbestendig te maken.
- › De nieuwe regels moeten aansluiten op en voortvloeien uit o.a.:
 - Toekomstbeeld OV 2040
 - Marktordeningsbesluit (w.o. open toegang)
 - PHS en netwerkontwikkeling
 - Goederenvisie
 - Europese ontwikkelingen op het gebied van capaciteitsverdeling (Time Table Redesign).



Van conflict in belangen.....

- › Er zijn veel verschillende belangen op het Nederlandse spoor:



- › Gezien de drukte van het spoor en de spanning tussen verschillende belangen is er inkadering nodig om de capaciteitsverdeling te laten functioneren. Echter, elke inkadering kent ook weer beperkingen.
- › Er wordt naar balans gezocht, maar ook een keuze gemaakt in welk belang we primair willen dienen.



...naar meer synergie en efficiency

- › We zetten in op het zo efficiënt mogelijk benutten van het netwerk. ProRail krijgt hiervoor twee instrumenten:
 - Mogelijkheid om te schuiven met aangevraagde capaciteit (om zoveel mogelijk aanvragen te kunnen honoreren).
 - Capaciteit verdelen onder voorbehoud (voorstel ligt bij de E.C.):
 - *Op baanvakken waar weinig goederentreinen rijden, wordt geen capaciteit gereserveerd voor goederenvervoer.*
 - *Op deze baanvakken wordt per uur een sprintertrein onder voorbehoud verdeeld aan een reizigersvervoerder.*
 - *Indien er op dit baanvak een goederentrein moet rijden, dan vervalt de sprinter en rijdt de goederentrein.*
 - *Resultaat havenregio Amsterdam: gemiddeld +50% meer reizigerstreinen*
- › Hoe gaan we om met conflict in belangen als we inzetten op zo efficiënt mogelijk capaciteit verdelen?
 - Om het commerciële belang van vervoerders te borgen wordt de schuifruimte ingeperkt met een maximaal aantal minuten (3) en een aantal voorwaarden (bijv. geen overstapverbindingen verbreken).
 - Om het belang van de staat als stelselverantwoordelijke voor betrouwbaar OV te borgen, staat concessievervoer bovenaan de prioriteitenlijst bij schaarste. Daarnaast worden er treinpaden specifiek gereserveerd voor goederenvervoer en internationaal reizigersvervoer.
 - Bij het verdelen van capaciteit onder voorbehoud wordt zowel het netwerk efficiënt benut, als het commerciële belang van de vervoerders (zowel reizigers- als goederenvervoerders) gediend.



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)	
Gereserveerde capaciteit voor werkzaamheden door ProRail				
Netto beschikbare capaciteit voor aanvraag alle vervoerders	Gereserveerde goederenpaden RFC-corridors (EU)			
	Gereserveerde capaciteit goederenvervoer		Resterende capaciteit ad-hoc goederenvervoer	
	Gereserveerde capaciteit internationaal reizigersvervoer			
	Resterende capaciteit, die verdeeld wordt volgens prioritering			
			Resterende capaciteit overig	



Voorgestelde prioritering capaciteit

- Binnenlands concessieervoer (intercity's)
 - Binnenlands concessieervoer (sprinters)
 - Internationaal reizigersvervoer
 - Standaard Goederenvervoer
 - [Overig]
-
- Kwaliteit paden bewaken: kwaliteitseisen meegeven aan de gereserveerde capaciteit voor goederen en internationale treinen



Uiterste datum aanpassing capaciteitsverdeling

- › Vóór de start van het dienstregelingsjaar 2025 moeten de regels voor de capaciteitsverdeling kunnen worden toegepast.
- › Dit is noodzakelijk ivm :
 - De start van nieuwe HRN concessie
 - OT aanvragen voor start dienstregeling december 2024.
- › Dit betekent dat de aanpassingen uiterlijk op **1 juli 2023** in werking moeten treden.
- › Voor een gedetailleerde planning zie volgende sheet



Planning om te komen tot herziening Besluit Capaciteitsverdeling

_____:

_____ *regelgeving:*



Aanbiedingsformulier MT-stukken

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Datum vergadering	22-9-2020
Medewerker	5.1.2.e
Type bespreking	Ter informatie

Onderwerp	Herziening Capaciteitsverdelingsregels
Aanleiding <small>Wat is de aanleiding voor bespreking?</small>	Bijpraten over de principes waar de hoofdspoorweginfrastructuur-capaciteitsverdelingsregels op gebaseerd worden. We hebben hierbij ook enkele vragen aan 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, Toekomstbeeld OV, PHS, en maatregelenpakket Spoorgoederen.

Specifieke vragen aan MT

<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wat is jullie gedacht bij de voorgestelde maatwerkoplossing, waarbij op specifieke lijnen capaciteit verdeeld wordt onder voorbehoud ("Reizigersvervoer, tenzij goederenvervoer zich aandiend") ➤ Prioritering binnen deelmarkten: hoe kijken jullie naar prioriteren tussen internationale reizigersvervoerders, als er meerdere aanbieders zijn? ➤ Hoe borgen we een goede afbakening van concessievolume?
--

--

☐ Plan van aanpak aanwezig ☐ Personele gevolgen ☐ Financiële consequenties



MT-Special Capaciteitsverdeling

5.1.2.e

22 september



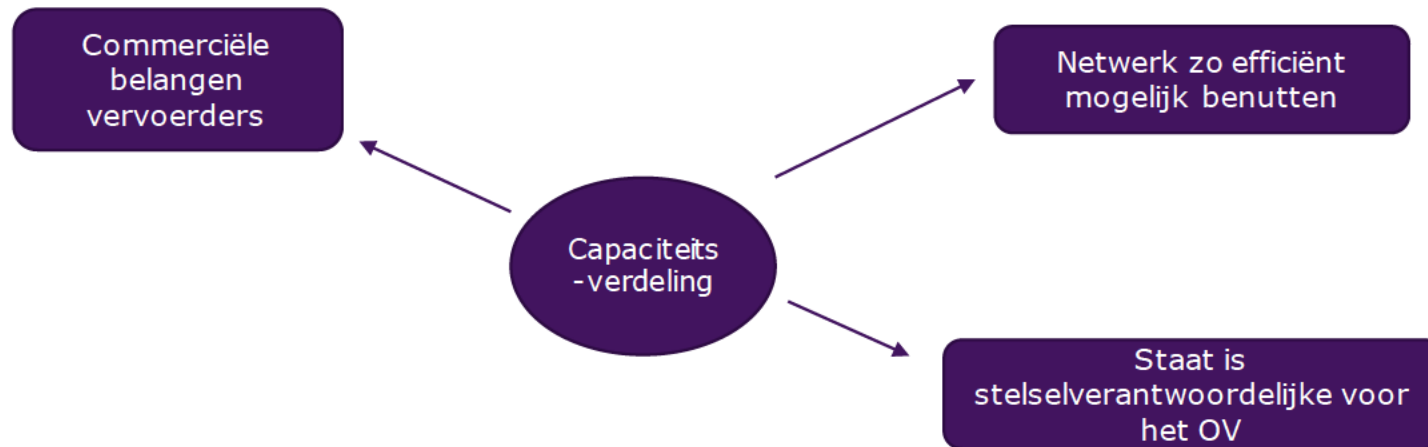
Herziening capaciteitsverdelingsregels

- › Aanleiding: AEF-rapport 2018
- › Doel herziening: de capaciteitsverdelingsregels in het Besluit en/of ministeriële regeling zoveel als mogelijk toekomstbestendig te maken.
- › De nieuwe regels moeten aansluiten op en voortvloeien uit o.a.:
 - Toekomstbeeld OV 2040
 - Marktordeningsbesluit (w.o. open toegang)
 - PHS en netwerkontwikkeling
 - Goederenvisie
 - Europese ontwikkelingen op het gebied van capaciteitsverdeling (Time Table Redesign).



Van conflict in belangen.....

- › Er zijn veel verschillende belangen op het Nederlandse spoor:



- › Gezien de drukte van het spoor en de spanning tussen verschillende belangen is er inkadering nodig om de capaciteitsverdeling te laten functioneren. Echter, elke inkadering kent ook weer beperkingen.
- › Er wordt naar balans gezocht, maar ook een keuze gemaakt in welk belang we primair willen dienen.



...naar meer synergie en efficiency


- › We zetten in op het zo efficiënt mogelijk benutten van het netwerk. ProRail krijgt hiervoor twee instrumenten:
 - Mogelijkheid om te schuiven met aangevraagde capaciteit (om zoveel mogelijk aanvragen te kunnen honoreren).
 - Capaciteit verdelen onder voorbehoud (voorstel ligt bij de E.C.):
 - *Op baanvakken waar weinig goederentreinen rijden, wordt geen capaciteit gereserveerd voor goederenvervoer.*
 - *Op deze baanvakken wordt per uur een sprintertrein onder voorbehoud verdeeld aan een reizigersvervoerder.*
 - *Indien er op dit baanvak een goederentrein moet rijden, dan vervalt de sprinter en rijdt de goederentrein.*
 - *Resultaat havenregio Amsterdam: gemiddeld +50% meer reizigerstreinen*
- › Hoe gaan we om met conflict in belangen als we inzetten op zo efficiënt mogelijk capaciteit verdelen?
 - Om het commerciële belang van vervoerders te borgen wordt de schuifruimte ingeperkt met een maximaal aantal minuten (3) en een aantal voorwaarden (bijv. geen overstapverbindingen verbreken).
 - Om het belang van de staat als stelselverantwoordelijke voor betrouwbaar OV te borgen, staat concessievervoer bovenaan de prioriteitenlijst bij schaarste. Daarnaast worden er treinpaden specifiek gereserveerd voor goederenvervoer en internationaal reizigersvervoer.
 - Bij het verdelen van capaciteit onder voorbehoud wordt zowel het netwerk efficiënt benut, als het commerciële belang van de vervoerders (zowel reizigers- als goederenvervoerders) gediend.



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)
Gereserveerde capaciteit voor werkzaamheden door ProRail		
Netto beschikbare capaciteit voor aanvraag alle vervoerders	Gereserveerde goederenpaden RFC-corridors (EU)	
	Gereserveerde capaciteit goederenvervoer	Resterende capaciteit ad-hoc goederenvervoer
	Gereserveerde capaciteit internationaal reizigersvervoer	
	Resterende capaciteit, die verdeeld wordt volgens prioritering	
		Resterende capaciteit overig

 = Verdeelde capaciteit



Voorgestelde prioritering capaciteit

- › Prioritering voor de HRN:
 - Binnenlands concessieervoer (intercity's)
 - Binnenlands concessieervoer (sprinters)
 - Internationaal reizigersvervoer
 - Standaard Goederenvervoer
 - [Overig]
- › Aparte prioritering voor Betuweroute (goederenvervoer hoogste prio) en HSL (binnenlands hogesnelheidsvervoer hoogste prio)
- › Belangenafwegingen: binnenlands concessieervoer (waaronder regionaal reizigersvervoer) heeft voorrang op internationale reizigerstreinen (*wordt nog verder onderzocht*)
 - Kwaliteit paden bewaken: kwaliteitseisen meegeven aan de gereserveerde capaciteit voor goederen en internationale treinen



Aandachtspunten Staatssecretaris

- › Gebruik van het spoor: voldoende ruimte reserveren voor internationaal-, goederen- en concessieervoer, met oog voor dat we niet meer reserveren dan past op het netwerk
- › De praktijk: werkt ad-hoc plannen voor goederenvervoerders ook als buurlanden op een andere manier werken?
- › Internationale treinen: onderscheid tussen sprinters en intercity's in de prioritering.
- › Schuifruimte ProRail en maatwerk: is hier draagvlak voor in de sector?



Planning om te komen tot herziening Besluit Capaciteitsverdeling

Wetsniveau:

Mee in formele consultatie Spoorwegwet

Najaar 2020

Lagere regelgeving:

Uitwerking lagere regelgeving vanuit Beleid & HBJZ

Feb t/m september 2020

Toetsing plannen bij de Staassecretaris

September 2020

(1ste) Informele toets bij de sector

September 2020

Verdere uitwerksessies + verwerken commentaar

Oktober t/m november 2020

Simulatie nieuwe regelgeving

Eind november 2020

Nieuwe regels uitgewerkt in regelgeving

December & januari 2020

(2e) Informele toets bij de sector

Februari 2021

Formele consultatie lagere regelgeving

(gezamenlijk met modernisering)

Okt/nov 2021 (uiterlijk inwerkingtreding 1 juli 2023)

Van: 5.1.2.e @prorail.nl
Aan: 5.1.2.e @prorail.nl; 5.1.2 e - DGMo
Onderwerp: presentatie
Datum: woensdag 20 januari 2021 11:39:28
Bijlagen: [image001.png](#)
[Mijn DocumentenMijn DocumentenPresentatie IenW en ProRail - 28 januari 2021 51.pptx](#)

Zoals net besproken!

Met vriendelijke 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.



Stand van zaken

Herziening Capaciteitsverdelingsregels

5.1.2.e, Ministerie IenW

In afstemming met ProRail



Herziening capaciteitsverdelingsregels

- › Aanleiding: AEF-rapport 2018
- › Doel herziening: de capaciteitsverdelingsregels in het Besluit en/of ministeriële regeling zoveel als mogelijk toekomstbestendig te maken.
- › De nieuwe regels moeten aansluiten op en voortvloeien uit o.a.:
 - Toekomstbeeld OV 2040
 - Marktordeningsbesluit (w.o. open toegang)
 - PHS en netwerkontwikkeling
 - Goederenvisie
 - Europese ontwikkelingen op het gebied van capaciteitsverdeling (Time Table Redesign).



Geconsulteerde principes in 2020

- › Vergroting regierol ProRail o.a. door schuifruimte ProRail
- › Verdelen capaciteit onder voorbehoud
- › Meer ad-hoc capaciteit reserveren voor goederen zodat minder in de jaardienst wordt aangevraagd (TTR/Rolling Planning)
- › Prioritering:
 - Concessieervoer boven open toegang
 - Mogelijkheid om te variëren in prioritering per baanvakken (bijv. HSL en Betuweroute)



Belangrijkste input ProRail

- › Zoveel mogelijk *TTR-proof* maken van de nieuwe regels:
 - Capaciteitsstrategie (onder andere t.b.v. betere benutting investeringen)
 - Capaciteitsmodel
- › In lijn met Annex VII
- › Prioritering in Netverklaring
- › Schuifruimte in jaardienstverdeling en ad-hoc-fase
- › Meer nadruk op kwaliteit paden
- › Geen voorstander van mogelijkheid tot verdelen onder voorbehoud



Nieuwe stelsel

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	<i>[Verdeelde capaciteit]</i>
	Reservering Goederenpaden	Goederenpaden ad-hoc
	Internationale reizigerspaden jaardienst	<i>[Verdeelde capaciteit]</i>
	Reservering Internationaal	Internationale paden ad-hoc
	Reizigerspaden binnenlands jaardienst	<i>[Verdeelde capaciteit]</i>
	Reservering reizigerspaden binnenlands	Reizigerspaden binnenlands ad-hoc



Nader te bespreken punten

- Capaciteitsstrategie:
 - *De Capaciteitsverdeling is tot nu toe vooral gericht op de korte termijn, de eerstkomende jaardienst.*
 - *ProRail vindt het wenselijk om ook proactief afspraken te maken over het gebruik van het spoor in de toekomst, in lijn met de bestaande processen (MLT, TBOV 2030 & 2040).*
- Maatwerk, onder voorbehoud verdelen
 - *Op baanvakken waar weinig goederentreinen rijden, wordt geen capaciteit gereserveerd voor goederenvervoer.*
 - *Op deze baanvakken wordt per uur een sprintertrein onder voorbehoud verdeeld aan een reizigersvervoerder.*
 - *Indien er op dit baanvak een goederentrein moet rijden, dan vervalt de sprinter en rijdt de goederentrein.*
- Prioritering
 - *ProRail krijgt een grotere rol bij prioritering van aanvragen bij schaarste;*
 - *Werken met een kader vanuit IenW.*



Vervolgstappen

- › Demissionair kabinet – planning Modernisering ter akkoord bij Staatssecretaris

--

- › 5.1.2.a

- › Invulling kader prioritering:
 - Grotere rol dan nu: kwaliteit van paden
- › Nieuwe regels opstellen, samenwerking IenW en ProRail

--

- › Formele consultatie lagere regelgeving in oktober



Capaciteitsverdeling

- › Huidige formulering Spoorwegwet biedt geen basis voor de gewenste aanpassingen.
- › Apart wetstraject waarbij huidige wetsvoorstel wordt gewijzigd kost nagenoeg evenveel tijd, maar extra capaciteit.
- › Vóór de start van het dienstregelingsjaar 2025 moeten de regels voor de capaciteitsverdeling kunnen worden toegepast.
- › Dit is noodzakelijk in verband met:
 - De start van nieuwe HRN concessie met ingang van 1.1.25;
 - Open toegang aanvragen voor start dienstregeling december 2024.
- › Dit betekent dat de aanpassingen uiterlijk op **1 juli 2023** in werking moeten treden.

Van: 5.1.2.e @prorail.nl
Aan: 5.1.2.e - DGMO
Cc: 5.1.2.e @prorail.nl
Onderwerp: herziening besluit cap afspraak 18 maart
Datum: dinsdag 9 maart 2021 17:09:57
Bijlagen: [image001.png](#)
[Presentatie Spoorwegwet 202# 4 maart 2021 slide 7.pptx](#)

Hoi 5.1.2.e,

Volgende week donderdag hebben we weer een overleg staan over de herziening van het besluit capaciteitsverdeling. Naar aanleiding van het vorige overleg heeft 5.1.2.e nog stukken nagezonden met betrekking tot TTR en verder lagen er bij mijn weten geen acties bij ProRail. Als jij een ander beeld hebt dan hoor ik dat graag nog even.

Ik begreep in het kader van de modernisering van de Spoorwegwet dat er toch een wijziging van de Spoorwegwet voor wat betreft de capaciteitsverdeling aan de orde is (zie bijgaande slide uit het 'moderniseringspakketje'). Eerder had ik begrepen dat dat niet het geval zou zijn omdat de huidige artikelen voldoende leken als basis voor de voorgenomen herziening van het besluit cap. Het zou fijn zijn om hier wat meer over te horen. Verder hebben we vorige keer besproken dat we graag alvast wat teksten zien zodat we daar in mee kunnen denken. De afgelopen overleggen heeft de focus er gelegen op TTR (en dat is ook zeker een belangrijk onderwerp) maar er zijn ook andere belangrijke onderwerpen die we graag verder uitwerken/uitdiepen ten behoeve van de herziening van het besluit (bv de regierol van ProRail, wel of geen minimumbedieningsniveaus, kaders voor prioritering, open acces e.d.).

Groet, 5.1.2.e

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.

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
Onderwerp: RE: reactie op Concept-versie kader prioritering voor capaciteitsverdeling
Datum: dinsdag 30 maart 2021 13:59:50
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.jpg](#)
[210316 - Kader prioritering 4.0 - CONCEPT incl. opmerkingen ProRail.docx](#)

Hoi 5.1.2.e,

Dank voor de conceptversie van het kader voor de prioritering.

Het is fijn om een beeld te hebben bij de gedachten en voornemens die er zijn en het lijkt goed om deze de komende tijd verder te concretiseren.

Onderstaand op hoofdlijnen onze reactie op het kader per onderdeel.

Inleiding:

Simpelere regelgeving sluit goed aan bij de modernisering maar de link met de omvorming tot zbo lijkt niet heel logisch. Dat ProRail een meer volwassen organisatie wordt (door simpelere regelgeving dan wel door de omvorming tot zbo) lijkt ook wat ver gezocht. Ook als BV met een concessie is ProRail al jarenlang als volwassen organisatie verantwoordelijk voor de capaciteitsverdeling.

Kern (1)

Onder algemeen (maatwerk) gaat het over de wenselijkheid om met betrekking tot prioritering te differentiëren per tijdeenheid. ProRail merkt op dat als je differentieert naar in de spits en buiten de spits en (bv) goederenvervoer wil beperken in de spits dat dit dan betekent dat er voor goederentreinen nagenoeg geen ruimte meer is. De avondspits start om 16.00 in het hele land, voor goederentreinen betekent dit bijvoorbeeld dat je Venlo voorbij moet zijn vanuit Rotterdam voor 16:00 en dan kun je dus na 12.00/13.00 uur niet meer vertrekken. Als dat niet lukt dan moet je na de spits rijden (na 18:30). Dat is dan dus plm. 6 uur niet rijden per spitsperiode, als je dan de ochtend- en avondspits bekijkt heb je in de periode van 4:00-18:30 maar 3 a 4 echte uren waarin je kan rijden (als men in Duitsland dit ook gaat doen dan kan er helemaal geen goederentrein meer rijden). Het lijkt dan ook verstandig om een verdiepingsslag te maken en te kijken wat dit betekent (met name voor goederen).

Met betrekking tot het internationaal personenvervoer is de wens om verbindingen die van publiek belang zijn in stand te houden en dit te borgen via het besluit capaciteitsverdeling. Op dit moment zitten er ook internationale verbindingen in de concessie(s). Vraag is waar het publiek (maatschappelijk) belang geborgd wordt.

Kern (2)

Uitgangspunt is dat ProRail met een grotere regierol de capaciteit beter/optimaler kan benutten. Het is fijn dat in dit stuk de capaciteitsstrategie en het model een plaats hebben gekregen. Het lijkt ProRail ook goed dat voor de prioritering tussen de verschillende segmenten in het capaciteitsmodel ook een kader wordt gegeven (dus op hoofdlijnen een keuze voor reizigers/goederen/regionaal) en dat daarbij rekening kan worden gehouden met prioritering van andere (aansluitende) beheerders.

Kern (3)

Er worden verschillende opties uitgewerkt om er voor te zorgen dat concessievervoer voorrang krijgt boven opentoeegang. Die opties lijken er van uit te gaan dat er (jaarlijks) door concessiehouders een vervoerplan bij ProRail wordt ingediend. Dat is niet het geval. ProRail heeft geen inzicht in de (regionale) concessies en kent ook geen vervoerplannen van regionale concessiehouders (als die er al zijn?). De verplichting van NS om advies van ProRail te vragen volgt uit de vervoerconcessie. Daarnaast is het de vraag of er nog ruimte overblijft voor opentoeegang als concessiehouders jaarlijks de mogelijkheid hebben om in het vervoersplan hogere volumes op te nemen. Ook dit lijkt een punt waarbij een verdiepingsslag noodzakelijk is.

Kern (4) invulling voor segment 'goederenvervoer' ontbreekt. Het is nog onduidelijk op welke wijze (de

reservering van) kwalitatief goede goederenpaden kunnen worden gegarandeerd. In dat licht is het van belang ook te kijken naar de prioritering tussen goederen, internationaal reizigersvervoer (open acces en concessie) die allen de grens over moeten. Is het idee hier iets over op te nemen in het kader? ProRail bespreekt dit graag verder.

In het bijgevoegde stuk zijn onze opmerkingen en vragen meer in detail opgenomen. Laten we deze aankomende donderdag verder bespreken. Daarnaast bespreken we graag hoe dit kader verder geconcretiseerd kan worden, we merken dat het nog lastig is om goed beeld te krijgen bij hoe deze hoofdlijnen uiteindelijk zijn weerslag vinden in het besluit en wat dan de daadwerkelijke effecten zijn. Voor het nu voorliggende kader voor de prioritering geldt in ieder geval dat het de vraag is of er voldoende ruimte overblijft voor goederenpaden en voor opentoeegang.

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

cid:image002.png@01D72184.26717B50



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

Verzonden: dinsdag 16 maart 2021 19:26

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

Onderwerp: Concept-versie kader prioritering voor capaciteitsverdeling

Hoi 5.1.2.e ,

Bijgevoegd de concept-versie van het kader prioritering voor capaciteitsverdeling. Het is work-in-progress en we werken er intern binnen lenW nog aan (zie ook enkele vragen en opmerkingen in de kantlijn). Graag deel ik het stuk nu met jou, omdat ik benieuwd ben naar de eerste gedachten en ideeën die jullie bij ProRail hebben bij het stuk. Ik zet het stuk voor donderdag op de agenda om één en ander mondeling toe te lichten. Ik verwacht niet dat jullie het stuk dan al grondig doorgenomen hebben, dus neem vooral de tijd die ervoor nodig is. 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.