

WIJ BEATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,  
KONINGIN DER NEDERLANDEN,  
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**Besluit van**

**houdende wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling  
hoofdspoorweginfrastructuur in verband met de uitvoering van het  
kabinetsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie van de  
spoorwetgeving**

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van , nr.  
CEND/HDJZ-2010/505 sector S&W, Hoofddirectie Juridische Zaken;  
Gelet op de artikelen 57 en 61 van de Spoorwegwet;  
De Raad van State gehoord (advies van , nr. );  
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van ,  
nr. CEND/HDJZ-2010/....sector S&W, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**ARTIKEL I**

Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt als volgt  
gewijzigd:

A

In artikel 2 wordt "lading" vervangen door: personen of lading.

B

Na artikel 4 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 4a**

1. De netverklaring, bedoeld in artikel 58 van de wet, bevat een geschillenregeling als bedoeld in artikel 21, zesde lid, van richtlijn 2001/14/EG.

2. In geval van een geschil over de benodigde capaciteit voor de beheerder en de aanvraag voor capaciteit van één of meerdere gerechtigden tijdens de coördinatie voor de normale dienstregeling, voorziet de geschillenregeling in een advies van een onafhankelijke geschillenbeslechter. Van een advies kan de beheerder bij de verdeling van capaciteit gemotiveerd afwijken.

3. De onafhankelijke geschillenbeslechter, bedoeld in het tweede lid, wordt door de beheerder aangewezen met instemming van de betrokken gerechtigden.

C

Artikel 6 komt te luiden:

#### **Artikel 6**

1. De benodigde capaciteit voor de beheerder, voor ten tijde van de sluitingsdatum van de capaciteitsaanvragen voor de normale dienstregeling redelijkerwijs voorzienbaar of planbaar onderhoud en werkzaamheden ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur aan of nabij de hoofdspoorwegen, wordt bij de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling verdeeld.

2. De beheerder is tijdens de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling transparant ten aanzien van de benodigde capaciteit, bedoeld in het eerste lid. Hieronder wordt in ieder geval verstaan dat de beheerder zijn aanvraag voorziet van een onderbouwing van nut en noodzaak van de benodigde capaciteit, in geval van een geschil over de benodigde capaciteit of indien er geen overeenstemming kan worden bereikt tijdens de coördinatie ten aanzien van concurrerende capaciteitsaanvragen die betrekking hebben op de benodigde capaciteit.

3. De beheerder is transparant ten aanzien van zijn benodigde capaciteit voor niet redelijkerwijs voorzienbaar of niet planbaar onderhoud en werkzaamheden ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur aan of nabij de hoofdspoorwegen. Het tweede lid, tweede volzin, is van overeenkomstige toepassing.

D

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:
2. Indien de verhoging, bedoeld in artikel 62, derde lid, van de wet, niet is toegepast of geen bevredigend resultaat heeft opgeleverd:
  - a. verklaart de beheerder de betrokken infrastructuur overbelast;

- b. verricht de beheerder binnen 26 weken na de overbelastverklaring een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 25 van richtlijn 2001/14/EG;
- c. stelt de beheerder na overleg met betrokken gerechtigden binnen 26 weken na de capaciteitsanalyse een capaciteitsvergrotingsplan op als bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG;
- d. informeert de beheerder binnen 4 weken na opstelling van het capaciteitsvergrotingsplan betrokken gerechtigden en Onze Minister over het capaciteitsvergrotingsplan, en
- e. informeert de beheerder ten minste jaarlijks alle gerechtigden en Onze Minister over de wijze van uitvoering van het capaciteitsvergrotingsplan.

2. Het vierde lid komt te luiden:

4. Indien de verhoging, bedoeld in artikel 62, derde lid, van de wet, is doorberekend:

- a. verricht de beheerder binnen 26 weken na de toepassing van de verhoging een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 25 van richtlijn 2001/14/EG;
- b. stelt de beheerder na overleg met betrokken gerechtigden binnen 26 weken na de capaciteitsanalyse een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG op;
- c. informeert de beheerder binnen 4 weken na opstelling van het capaciteitsvergrotingsplan betrokken gerechtigden en Onze Minister over het capaciteitsvergrotingsplan, en
- d. informeert de beheerder tenminste jaarlijks alle gerechtigden en Onze Minister over de wijze van uitvoering van het capaciteitsvergrotingsplan.

3. In het vijfde lid wordt na "het vierde lid" de zinsnede ", onderdelen a en b, " toegevoegd.

E

Na artikel 7 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 7a**

Indien de beheerder na de coördinatie voor de normale dienstregeling constateert dat het niet mogelijk is om verwachte capaciteitsaanvragen van gerechtigden voor de navolgende jaren adequaat te verdelen, verklaart de beheerder de betrokken infrastructuur voor de navolgende jaren overbelast, tot maximaal de duur van vijf jaar, en volgt deze de procedure, bedoeld in artikel 7, tweede lid, onderdelen b tot en met e.

F

In de aanhef van onderdeel b van artikel 8, eerste lid, wordt “een bedieningsfrequentie per uur” vervangen door: een bedieningsfrequentie per uur in beide richtingen.

G

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
  1. Indien de benodigde capaciteit voor de beheerder, bedoeld in artikel 6, eerste lid, concurreert met de capaciteitsaanvragen van één of meerdere gerechtigden en tussen de beheerder en de betrokken gerechtigden tijdens de coördinatie geen overeenstemming wordt bereikt, volgt de beheerder de procedure, bedoeld in artikel 7, tweede lid.
  2. Het derde lid komt te luiden:
  3. Er wordt prioriteit toegekend aan capaciteitsaanvragen met betrekking tot personenvervoer in de spits indien deze concurreren met de benodigde capaciteit voor de beheerder van redelijkerwijs voorzienbaar of planbaar onderhoud ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur aan of nabij de hoofdspoorwegen.

H

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding “1.” geplaatst.
2. In het eerste lid, aanhef, (nieuw) wordt na “artikel 8” de zinsnede “buiten de spits” toegevoegd.
3. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:
  2. Indien de infrastructuur overeenkomstig artikel 7, tweede lid, overbelast is verklaard, wordt bij de verdeling van capaciteit na toepassing van artikel 8, met uitzondering van de op de bij ministeriële regeling vast te stellen baanvakken, in de spits prioriteit toegekend aan deelmarkten overeenkomstig onderstaande volgorde:
    - a. stadsgewestelijk openbaar vervoer;
    - b. internationaal openbaar vervoer, niet zijnde hogesnelheidspersonenvervoer, met uitzondering van vervoer per nachttrein;
    - c. nationaal openbaar vervoer;
    - d. streekgewestelijk openbaar vervoer;
    - e. conventioneel goederenvervoer;
    - f. zwaar goederenvervoer;
    - g. snel goederenvervoer;
    - h. hogesnelheidspersonenvervoer;
    - i. besloten personenvervoer.

3. Op de bij ministeriële regeling vast te stellen baanvakken, bedoeld in het tweede lid, wordt bij de verdeling van capaciteit na toepassing van artikel 8 in de spits de prioriteitsvolgorde toegepast, bedoeld in het eerste lid.

## **ARTIKEL II**

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **Algemeen deel**

#### **1. Inleiding**

Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (hierna: het Besluit) maakt onderdeel uit van de spoorwetgeving. Het Besluit vormt, tezamen met richtlijn 2001/14/EG<sup>1</sup>, het kader waarmee de beheerder, in samenwerking met de gerechtigden, uitvoering geeft aan de belangrijke opgave van het verdelen van de schaarse capaciteit op de hoofdspoorwegen. De spoorwetgeving is over de periode 2005 – 2007 geëvalueerd door het ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met de betrokken partijen in de spoorsector. Naar aanleiding van deze evaluatie heeft het kabinet zijn standpunt ingenomen. «Spoor in beweging»<sup>2</sup> (hierna: het kabinetsstandpunt) geeft de visie weer van het kabinet op de spoorsector in het algemeen en op de capaciteitsverdeling op de hoofdspoorwegen in het bijzonder.

Uit de evaluatie is onder meer naar voren gekomen dat de samenwerking tussen de partijen in de spoorsector aanzienlijk is verbeterd, ook ten aanzien van de capaciteitsverdeling. De capaciteitsverdelingsprocedure zoals vastgelegd in wet- en regelgeving lijkt volgens de evaluatie op een goede manier deze samenwerking te stimuleren. Voor de toekomst staat een aanpak centraal die verdere benutting en verbetering van het spoor mogelijk maakt. Om dit mogelijk te maken heeft het kabinet gekozen voor maatregelen ten aanzien van de capaciteitsverdeling voor de korte en voor de middellange termijn.

Voor de middellange termijn wordt in het kader van het «Programma Hoogfrequent Spoorvervoer» gewerkt aan het mogelijk maken van spoorboekloos reizen op diverse hoofdcorridors in samenhang met een toekomstvaste routestrategie voor het goederenvervoer. Dit hangt samen met het vraagstuk op welke wijze de toenemende schaarste op het spoor van invloed is op het regelgevend kader voor capaciteitsverdeling. In 2010 onderzoekt het ministerie van Verkeer en Waterstaat de houdbaarheid van het huidig regelgevend kader. Doel van het onderzoek is om te bepalen op welke wijze een regelgevend kader inclusief de prioriteitsregels en de bijbehorende verantwoordelijkheden kunnen worden bepaald en belegd zodat een robuust, effectief, uitvoerbaar en toepasbaar regelgevend kader ontstaat. Het

---

<sup>1</sup> Richtlijn nr. 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van infrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (PbEG L 75).

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2008–2009, 31 987, nr. 1.

onderzoek zal een advies bevatten in welke gevallen en op welke wijze het Besluit moet worden aangepast.

Het onderhavige wijzigingsbesluit is gericht op de maatregelen voor de korte termijn. Voor de korte termijn heeft het kabinet gekozen voor twee maatregelen. In de eerste plaats komt er met behulp van een maatwerkprogramma meer ruimte voor het groeiende spoorvervoer van personen op de regionale lijnen in schaarstesituaties in de spits. De prioriteitsvolgorde bij de verdeling van capaciteit in een overbelaste situatie wordt op de baanvakken met streekgewestelijke stations gewijzigd. Alle vormen van openbaar personenvervoer gaan in overbelaste situaties in de spits voor op het goederenvervoer, met uitzondering van die baanvakken met streekgewestelijke stations waar deze voor het goederenvervoer onoverkomelijke problemen opleveren. Deze baanvakken worden weergegeven in een kaartje opgenomen in een ministeriële regeling.

In de tweede plaats bevat het onderhavige wijzigingsbesluit verbeteringen van de regelgeving op vijf punten om onduidelijkheden weg te nemen en de condities voor betere samenwerking in het capaciteitsverdelingsproces te scheppen. Het gaat om:

- het verruimen van het begrip gemachtigde aanvragers;
- het verplichten van onafhankelijke geschillenbeslechting;
- het meenemen van het onderhoud bij de capaciteitsverdeling;
- de mogelijkheid om infrastructuur voor de nabije toekomst overbelast te verklaren;
- de afronding van de capaciteitsvergrotingsplannen.

Deze maatregelen moeten leiden tot een verdere verbetering van het capaciteitsverdelingsproces. Naar verwachting zal dit wijzigingsbesluit per 1 juli 2011 in werking treden. Gezien de relatief lange doorlooptijd van het capaciteitsverdelingsproces heeft deze wijziging geen materiele betekenis voor de verdeling van de jaardienstregeling voor het jaar 2011. De eerste toepassing zal zijn voor de jaardienstregeling 2012.

Op korte termijn zal nog een tweede wijziging van dit Besluit worden voorbereid, die tevens strekt tot uitvoering van het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving. Dit betreft een wijziging die, behalve in dit kabinetsstandpunt, ook al is aangekondigd in de toelichting bij een eerdere wijziging van het Besluit (zie het Besluit van 28 april 2006 tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur; Staatsblad 2006, 239).

Deze tweede wijziging strekt ertoe de geluidsemissie door een voorgenomen treindienst als prioriteitscriterium in het Besluit op te nemen. Hiermee wordt bronbeleid gestimuleerd dat gericht is op het stiller maken van het materieelpark, zodat de capaciteit van het spoor binnen de beschikbare geluidruimte beter kan worden benut. Deze wijziging hangt samen met de invoering van de zogenoemde geluidproductieplafonds die medio 2011 is voorzien (zie het

wetsvoorstel 'modernisering instrumentarium geluidbeleid', Kamerstukken II, 2009-2010, 32 252, nrs. 1-3).

Vanwege deze samenhang met de invoering van de geluidproductieplafonds, is ervoor gekozen beide wijzigingen los te koppelen, waardoor de voorliggende wijziging al per 1 juli 2011 in werking zal kunnen treden.

## **2. Wijzigingen van de regels betreffende de capaciteitsverdeling**

Hierna worden de voorgestelde wijzigingen in onderhavig wijzigingsbesluit nader toegelicht.

### *De wijzigingen als gevolg van het maatwerkprogramma voor regionaal personenvervoer*

Het regionale personenvervoer heeft de afgelopen jaren een mooie ontwikkeling doorgemaakt. Ook voor de komende jaren tonen de decentrale overheden en vervoerders ambities om een verdere ontwikkeling door te maken. Dit zou kunnen gaan conflicteren met het aanwezige goederenvervoer. Om toekomstige conflicten tussen (met name de ambities van het regionaal) personenvervoer en goederenvervoer voor te zijn wordt de prioriteit en daarmee de eventueel beschikbare capaciteit voor het personenvervoer op deze lijnen ingeval van een overbelast verklaarde hoofdspoorweginfrastructuur in de spitsperioden (ochtend en avond) vergroot. Hiermee wordt dan ruimte geboden om regionale ambities waar te maken. Het nationaal openbaar vervoer (artikel 1, onderdeel q, van het Besluit) en streekgewestelijk openbaar vervoer (artikel 1, onderdeel n, van het Besluit) krijgen in de spits, als er sprake is van een overbelastverklaring zoals bedoeld in artikel 7 van het Besluit, voorrang bij de verdeling van de capaciteit op de verschillende categorieën goederenvervoer.

Hiertoe wordt artikel 10 van het Besluit, waar de volgorde van prioritaire deelmarkten ingeval van overbelast verklaarde hoofdspoorweginfrastructuur staan vermeld, aangevuld met een prioriteitsvolgorde van de verschillende deelmarkten binnen de spits.

In het kabinetsstandpunt is bepaald dat de wijziging van de voorrangspatie voor streekgewestelijk en nationaal openbaar vervoer op baanvakken met streekgewestelijke stations niet tot onoverkomelijke problemen voor het goederenvervoer mag leiden. De baanvakken waar wel sprake is van onoverkomelijke problemen voor het goederenvervoer worden aangegeven op een bij regeling van de minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde kaart. Of er sprake is van onoverkomelijke problemen wordt bepaald aan de hand van feitelijk en op korte termijn te verwachten gebruik van het goederenvervoer op deze baanvakken in samenhang met toe- en afleidende baanvakken.



Om de bevoegdheid tot vaststelling van uitgezonderde baanvakken te delegeren naar een ministeriële regeling is een aanpassing van de Spoorwegwet (hierna: de wet) in voorbereiding<sup>3</sup>. Door artikel 61, tweede lid, van de wet te wijzigen wordt subdelegatie mogelijk gemaakt voor de prioriteitscriteria bij de capaciteitsverdeling op overbelast verklaarde hoofdspoorweginfrastructuur. Tevens wordt hiermee het tweede lid in lijn gebracht met het eerste en derde lid van artikel 61 van de wet.

Het wijzigen van de bij regeling van de minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde kaart gebeurt op basis van alle relevante informatie verkregen uit het jaarlijkse capaciteitsverdelingsproces waaronder de overbelastverklaringen en overbelastverklaringen voor de nabije toekomst en de capaciteitsanalyses en capaciteitsvergrotingsplannen opgesteld naar aanleiding van deze overbelastverklaringen. Zo kunnen capaciteitsvergrotingsplannen gebaseerd op de overbelastverklaringen antwoord geven op de vraag of er sprake is van een structureel of incidenteel probleem. Hiervoor wordt door de beheerder in overleg met de betrokken vervoerders gekeken naar alle informatie voor de nabije toekomst, zoals onder andere (af te sluiten) kaderovereenkomsten, nieuw uit te geven concessies en verwachte marktontwikkelingen en wordt gekeken naar alle mogelijke oplossingen zoals infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen. Voorafgaand aan een eventuele wijziging van de kaart in de ministeriële regeling heeft de minister van Verkeer en Waterstaat overleg met de betrokken partijen over de achtergronden bij en de consequenties van deze wijziging. Mede op basis hiervan kan de minister beoordelen of aanpassing van de kaart een noodzakelijke of wenselijke maatregel is.

De minister streeft ernaar, zoveel mogelijk gebruikmakend van de genoemde informatie, om tijdig duidelijkheid te geven over een eventuele wijziging van de kaart en de daarop gebaseerde geldende prioriteitscriteria. Dit vindt bij voorkeur plaats voorafgaand aan de publicatie van de Netverklaring zodat de beheerder bij de uitgifte van de Netverklaring aan alle gerechtigden alle procedures en spelregels voor de capaciteitsverdeling bekend kan maken.

#### *De wijzigingen als gevolg van het verruimen van het begrip gemachtigde aanvragers*

Het sluiten van een toegangsovereenkomst, als onderdeel van de voorwaarden voor het verkrijgen van toegang tot het spoor, is voorbehouden aan zogenaamde gerechtigden zoals bedoeld in artikel 57 van de wet. Dit zijn

---

<sup>3</sup> Wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG; Kamerstukken II 2009–2010, 32 289, nr. 2.

spoorwegondernemingen, concessieverleners en de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aangewezen bestuursorganen, personen of rechtspersonen. In artikel 2 van het Besluit zijn ook natuurlijke personen of rechtspersonen die een aantoonbaar commercieel belang hebben bij het verwerven van capaciteit voor het doen vervoeren van lading, gerechtigd tot het sluiten van een toegangsovereenkomst en een kaderovereenkomst met de beheerder. In de praktijk gaat het om de zogenaamde verladers, die lading aanbieden aan vervoerders. Zij kunnen dan reeds in het proces van de verdeling van de jaardienst capaciteit verwerven voor het doen vervoeren van hun lading, zonder daar direct een vervoerder bij te hebben gecontracteerd.

In de reizigerswereld is de afgelopen jaren een vergelijkbare behoefte ontstaan. Zo laten touroperators besloten personenvervoer verrichten door spoorwegondernemingen. Voorbeelden hiervan zijn treinen naar de sneeuw in de wintersportperiode. De touroperators zijn voor het verkrijgen van capaciteit afhankelijk van de spoorwegondernemingen, daar zij zelf niet zijn aangemerkt als gerechtigde. De met dit wijzigingsbesluit doorgevoerde aanpassing in artikel 2 van het Besluit voegt natuurlijke personen of rechtspersonen die een aantoonbaar belang hebben bij het vervoeren van personen toe aan de gerechtigden die een toegangsovereenkomst en een kaderovereenkomst met de beheerder, thans ProRail B.V. (hierna: ProRail), mogen sluiten om uitsluitend besloten personenvervoer te laten verrichten. In de praktijk zal het gaan om enkele touroperators die hiervoor in aanmerking komen.

#### *De wijzigingen als gevolg van het verplichten van onafhankelijke geschillenbeslechting*

Artikel 21, zesde lid, van richtlijn 2001/14/EG, schrijft voor dat er, onverminderd de bestaande klachtprocedure bij de Nederlandse toezichthouder (NMa) of andere bestaande beroepsprocedures, een geschillenregeling is, die conflicten in het capaciteitsverdelingsproces tijdens de coördinatie, binnen maximaal tien dagen, kan beslechten. Bij de implementatie van deze richtlijn in 2005 is de keuze gemaakt om de aard en inrichting van deze geschillenregeling, conform het uitgangspunt dat partijen in de spoorsector aan zet zijn om uitwerking aan hun samenwerking te geven, aan de betrokken partijen zelf over te laten. In artikel 4 van het Besluit is verwezen naar artikel 21 van richtlijn 2001/14/EG als een artikel dat tijdens de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling in acht moet worden genomen.

De publicatie van de geschillenregeling wordt door de beheerder in de netverklaring gedaan. De netverklaring is te beschouwen als een met bepaalde waarborgen gezekerd vertrekpunt voor onderhandeling over de toegangsovereenkomst. Uit de nota van toelichting bij het Besluit<sup>4</sup> valt op te

---

<sup>4</sup> Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, Staatsblad 2004, nr. 667.

maken dat de procedure na opgedane ervaring in de loop der jaren kan worden verbeterd.

Uit de evaluatie is naar voren gekomen dat er mogelijk de schijn van belangenverstremgeling bij ProRail bestaat in geval van een geschil tussen aanvragen van capaciteit van beheer en verkeer.

Het kabinetsstandpunt stelt dat er in die gevallen een geschillenbeslechting dient te komen waarin de onafhankelijkheid geborgd is. Hiertoe wordt na artikel 4 van het Besluit een nieuw artikel ingevoegd die de geschilbeslechtingsregeling verankert in de wetgeving. Dit betekent dat expliciet wordt gemaakt dat de beheerder een geschillenregeling dient uit te werken en op te nemen in de netverklaring.

De geschillenregeling is door elke betrokken partij inroepbaar in de coördinatie wanneer zich een conflict voordoet. De geschillenregeling moet beschikbaar zijn gedurende de coördinatie en moet voldoende lang open staan, zodat nog actief kan worden ingespeeld op de vele wijzigingen in de dienstregeling die vlak voor de afronding van de verdeling voor de jaardienst plaats vinden. De geschillenregeling dient ingevolge artikel 21, zesde lid, van richtlijn 2001/14/EG, binnen 10 dagen na het bekend worden van het geschil tot een uitkomst te leiden.

Verder wordt vanuit de opgave om te komen tot onafhankelijke geschillenbeslechting bepaald dat bij een geschil tussen de beheerder en een gerechtigde een onafhankelijke geschillenbeslechter een advies uitbrengt. De onafhankelijk geschillenbeslechter wordt aangewezen door de beheerder met instemming van de betrokken gerechtigde(n). Een geschillenbeslechter dient over afdoende kennis en ervaring te beschikken van de capaciteitsverdeling, de logistieke processen en de kaders waarbinnen de verdeling dient plaats te vinden. Het advies van de geschillenbeslechter is niet bindend. Een bindend advies past niet binnen de verdelingssystematiek zoals beschreven in artikel 21 en 22 van de Richtlijn. In artikel 21 is de geschillenregeling opgenomen als onderdeel van de coördinatie. Dit is de fase waarin de beheerder tracht door overleg met betrokken aanvragers eventuele conflicten op te lossen. Het past niet om in deze fase een oplossing op te leggen door bindend advies. Zeker niet in relatie tot artikel 22, eerste lid, van richtlijn 2001/14/EG, dat bepaalt dat de beheerder de betrokken infrastructuur overbelast moet verklaren indien het na coördinatie niet mogelijk is de aanvragen tot tevredenheid van alle betrokkenen af te handelen.

Hoewel het advies niet bindend is, zal de beheerder bij de capaciteitsverdeling in de regel het advies van de geschillenbeslechter volgen. Het is echter denkbaar dat de beheerder toch aanleiding ziet van het advies af te wijken, bijvoorbeeld omdat in het advies naar het oordeel van de beheerder onvoldoende rekening is gehouden met de logistieke processen en de gevolgen daarvan op de verdeling van capaciteit ten behoeve van de overige gerechtigden of omdat het advies volgens de beheerder ingaat tegen bepaalde wet- en regelgeving (b.v. geluidsnormen worden overschreden). Indien de beheerder bij de verdeling het advies niet opvolgt, is hij gehouden om de afwijking gemotiveerd aan de betrokken gerechtigden toe te lichten.

Het is mogelijk dat de betrokken gerechtigde(n) zich niet kan vinden in de voorgestelde capaciteitsverdeling, naar aanleiding van (het al of niet gewijzigd overnemen van) het advies van de geschillenbeslechter door de beheerder. De gerechtigde kan dan aangeven dat hij niet tevreden is met de voorgestelde verdeling. Dit leidt er toe dat de beheerder de betrokken infrastructuur overbelast dient te verklaren en bij de verdeling van capaciteit de minimale bedieningsniveaus en de geldende prioriteitscriteria dient toe te passen.

Voorts kunnen betrokken gerechtigde(n) de toezichthouderingevolge artikel 71 van de Spoorwegwet verzoeken om te onderzoeken of de beheerder de gerechtigde(n) bij de capaciteitsverdeling oneerlijk heeft behandeld, heeft gediscrimineerd of anderszins heeft benadeeld. Het oordeel van de toezichthouder over de klacht zou aanleiding kunnen zijn de capaciteitsverdeling alsnog aan te passen.

#### *De wijzigingen als gevolg van het meenemen van het onderhoud bij de capaciteitsverdeling*

De beschikbare capaciteit voor spoorwegondernemingen om treinen te laten rijden wordt beïnvloed door vele factoren, waaronder de hoeveelheid capaciteit (onttrekkingen) die de beheerder nodig heeft om het spoor te onderhouden, te vernieuwen en uit te breiden. De benodigde capaciteit van de beheerder dient te worden meegewogen in het proces van de verdeling van capaciteit. Het kabinetsstandpunt geeft aan dat duidelijkheid gegeven moet worden over de reikwijdte en scope van het begrip onderhoud. Het gewijzigde artikel 6 bepaalt met betrekking tot de reikwijdte en de scope van de begrippen onderhoud en werkzaamheden dat de capaciteitsonttrekkingen die ProRail nodig heeft voor het uitoefenen van het beheer, onderhoud aan de hoofdspoorwegen, verbetering, vernieuwing, grootschalige (ver)nieuwbouw en aanleg, dienen te worden aangevraagd en te worden afgewogen in het proces van capaciteitsverdeling.

In de praktijk hebben de betrokken partijen inmiddels hun weg gevonden, mede beïnvloed door het richtinggevende besluit van de toezichthouder<sup>5</sup>. Dit wijzigingsbesluit sluit aan bij de ontstane praktijk en de uitspraak van de toezichthouder. De betekenis hiervan is dat een aanpassing van artikel 6 van het Besluit noodzakelijk is.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen redelijkerwijs voorzienbaar en planbaar onderhoud en werkzaamheden en niet redelijkerwijs voorzienbaar en niet planbaar onderhoud en werkzaamheden ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur aan of nabij de hoofdspoorwegen. Redelijkerwijs voorzienbaar en planbaar onderhoud en werkzaamheden dienen in de

---

5 Besluit van de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit als bedoeld in artikel 76 van de Spoorwegwet tot het niet opleggen van een last onder dwangsom en/of een bestuurlijke boete aan ProRail B.V., nummer 200070/69, Den Haag, 26 juni 2008.

verdeling van de jaardienst te worden meegenomen. Niet redelijkerwijs voorzienbaar en niet planbaar onderhoud en werkzaamheden kunnen in de ad-hoc fase worden verdeeld. Redelijkerwijs voorzienbaar en planbaar onderhoud en werkzaamheden mogen dan ook niet in de ad-hoc fase worden verdeeld, deze zijn weer in de volgende verdeling voor de normale dienstregeling aan de orde. De toevoeging met planbaar is nodig daar voor diverse werkzaamheden geldt dat deze ten tijde van de verdeling voor de jaardienst wel goed zijn te voorzien maar de exacte detaillering (zoals tijdstip en duur) van het onderhoud en werkzaamheden nog niet goed mogelijk is. De procedure voor het nader inplannen gedurende het jaar van in de jaardienst niet planbaar onderhoud wordt in de netverklaring uiteengezet. Hierbij geldt nadrukkelijk dat reeds verdeelde capaciteit pas na instemming van de gerechtigde kan worden herverdeeld tenzij sprake is van overmacht.

In aanvulling op bovenstaande vormen van onderhoud, kan er ook nog sprake zijn van acuut onderhoud om storingen te verhelpen die de infrastructuur tijdelijk onbruikbaar hebben gemaakt. In een dergelijk noodgeval vervalt ingevolge artikel 3, onderdeel b, van het Besluit de verdeelde capaciteit. De verstoring in het treinverkeer kan door de beheerder verholpen met behulp van artikel 23 van het Besluit spoorverkeer.

In richtlijn 2001/14/EG en de wet zijn geen bepalingen opgenomen over de informatie en onderbouwing die de beheerder moet aanleveren bij zijn capaciteitsaanvraag. Voor een gerechtigde zijn hiervoor overigens ook geen bepalingen opgenomen. De beheerder dient ingevolge richtlijn 2001/14/EG eerlijk en niet-discriminatoir te zijn in zijn werkwijze. Het kabinetsstandpunt voegt hier aan toe, dat de beheerder transparant moet zijn over zijn capaciteitsaanvraag en het proces daarvan. Dit is uitgewerkt in dit Besluit, doordat de beheerder inzicht geeft aan de gerechtigden en de toezichthouder over nut en noodzaak van de capaciteitsaanvraag voor onderhoud en werkzaamheden op het moment dat sprake is van een conflict (inroepen geschillenregeling volgens artikel 4a) of als sprake is van een overbelastverklaring (volgens artikel 9). Verder dient de beheerder een discussie te faciliteren over de te maken afweging tussen aanvragen voor beheer en verkeer en voorafgaand aan zijn aanvraag overleg te hebben met de gerechtigden over zijn intenties.

*De wijzigingen als gevolg van de mogelijkheid om infrastructuur overbelast te verklaren voor de nabije toekomst*

De beheerder als verdeler van de aanvragen voor capaciteit voor gerechtigden tracht een uiterste inspanning te leveren om alle aanvragen tot tevredenheid van alle betrokkenen te honoreren. Mocht dit onverhoopt niet lukken, dan dient de beheerder na de coördinatie de betreffende infrastructuur overbelast te verklaren. Artikel 22 van richtlijn 2001/14/EG biedt de beheerder de mogelijkheid om hierbij ook de infrastructuur te betrekken die naar verwachting in de nabije toekomst met onvoldoende

capaciteit te kampen zal hebben. Het kabinetsstandpunt heeft bepaald dat de duidelijkheid over de mogelijkheden om infrastructuur overbelast te verklaren voor de nabije toekomst wordt vergroot. Dit mede naar aanleiding van een toezegging van de minister van Verkeer en Waterstaat in reactie op de motie Cramer<sup>6</sup>, waarin verzocht is om het Besluit zodanig aan te passen dat overbelast verklaren voor de nabije toekomst mogelijk wordt. Hiertoe bevat dit wijzigingsbesluit een toevoeging aan het Besluit. Met artikel E wordt artikel 7a toegevoegd. Dit artikel regelt enkele condities waarbinnen de beheerder daadwerkelijk moet overgaan tot een overbelastverklaring voor de nabije toekomst, conform de intenties van artikel 22, eerste lid, van richtlijn 2001/14/EG. Een overbelastverklaring voor de nabije toekomst heeft met name als bedoeling om anticiperend op een in de nabije toekomst te verwachte ontstane schaarste te studeren en te handelen via het opstellen en uitvoeren van een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan. Daarmee kan tijdig naar de oorzaken van het verwachte capaciteitstekort worden gekeken en kunnen daarop passende (infrastructurele en/of niet-infrastructurele) maatregelen worden getroffen.

Aangezien ook op een overbelastverklaring voor de nabije toekomst formele handelingen van de beheerder volgen, dienen overbelastverklaringen gebaseerd te zijn op betrouwbare informatie over de verwachte aanvragen voor deze nabije toekomst.

Ten eerste wordt deze betrouwbare informatie verkregen in de coördinatie van het capaciteitsverdelingsproces. Op dat moment vindt het gesprek tussen betrokkenen plaats over niet passende aanvragen van capaciteit voor het komende dienstregelingsjaar. Een doorkijk naar de nabije toekomst voor de met schaarste te kampen baanvakken ligt hierbij voor de hand.

Ten tweede kan betrouwbare informatie worden afgeleid van afgesloten kaderovereenkomsten tussen de beheerder en een gerechtigde, zoals bedoeld in artikel 60 van de wet en in de richtlijnen 91/440/EEG en 2001/14/EG. Hierin worden de kenmerken opgenomen van de infrastructuurcapaciteit die door de aanvrager is aangevraagd en die hem wordt aangeboden voor een termijn van meer dan een dienstregelingsperiode. Deze overeenkomst verschaft de beheerder inzicht in de capaciteitsbehoefte voor een termijn tot vijf jaar (en mogelijk langer).

Ten derde verkrijgt de beheerder betrouwbare informatie op basis van een nieuw te verlenen vervoerconcessie zoals bedoeld in artikel 20, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000. In een vervoerconcessie worden veelal langjarige afspraken gemaakt over het bedieningsniveau en te rijden frequenties. Dit geeft voor de beheerder een goed doorzicht in de ontwikkeling van de aanvragen voor capaciteit.

Ten vierde heeft de beheerder de mogelijkheid, mede op basis van afgesloten kaderovereenkomsten en nieuwe verleende concessies, op basis van prognoses inzicht te verkrijgen in de ontwikkeling van de aanvragen van capaciteit binnen de termijn van vijf jaar. Deze laatste vorm biedt minder

---

<sup>6</sup> Kamerstukken II 2007 – 2008, 29 893, nr. 56.

houvast, maar is aanvullend op de overige informatiebronnen relevant. Het is aan de beheerder om in overleg met de gerechtigden te komen tot een betrouwbare invulling. Hierbij past bijvoorbeeld een marktverkenning.

Verder dient de overbelastverklaring in de nabije toekomst betrekking te hebben op een redelijkerwijs overzienbare periode. Deze overzienbare periode is mede gelet op het beschikbare instrumentarium logischerwijs te koppelen aan de duur van de kaderovereenkomst. Artikel 60 van de wet geeft aan dat een kaderovereenkomst een geldigheidsduur van maximaal vijf jaar mag hebben, tenzij de NMa toestemming geeft voor een langere duur. Een overbelastverklaring voor de nabije toekomst heeft hiermee maximaal betrekking op vijf navolgende jaren.

Tot slot is het voor het overbelast verklaren in de nabije toekomst nodig om een technische-juridische aanpassing door te voeren in het Besluit. Ingevolge het Besluit is de beheerder verplicht na een overbelastverklaring, naast het opstellen en uitvoeren van een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan, de minimale bedieningsniveaus (artikel 8) en de prioriteitscriteria (artikel 10) te hanteren bij het verdelen van de aanvragen. Een overbelastverklaring voor de nabije toekomst is daarentegen vooral bedoeld om anticiperend te studeren en te handelen en dus met name gericht op het opstellen en uitvoeren van een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan. Het is daarbij niet de bedoeling een volgende verdeling voor de jaardienst reeds vooraf te belasten met een verdeling op basis van de minimale bedieningsniveaus en prioriteitsregels. De noodzaak tot toepassing van dit onderdeel van het Besluit moet elk jaar weer blijken uit de verdeling van capaciteit op basis van ingediende aanvragen voor de eerstkomende jaardienst.

*De wijzigingen als gevolg van het verduidelijken van het proces na afronding van een capaciteitsvergrotingsplan.*

Uit de evaluatie van de spoorwetgeving is gebleken dat er onduidelijkheden bestaan over het proces van afronding van een capaciteitsvergrotingsplan zoals bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG en de artikelen 7 en 9 van het Besluit. Het kabinetsstandpunt bepaalt dat de procedure om te komen tot uitvoering van een capaciteitsvergrotingsplan sluitend wordt gemaakt. Een capaciteitsvergrotingsplan dient te volgen binnen 26 weken op een capaciteitsanalyse. Een capaciteitsanalyse is noodzakelijk indien bij het verdelen van de aanvragen voor de jaardienst is gebleken dat sprake is van een overbelaste situatie (voor de nabije toekomst). De procedure voor de capaciteitsanalyse en het capaciteitsvergrotingsplan is geschetst in de artikelen 22, 25 en 26 van richtlijn 2001/14/EG. De te volgen procedure is middels dit wijzigingsbesluit verduidelijkt in termen van doorlooptijd. Ten tweede is bepaald dat de beheerder de betrokken gerechtigden en de minister van Verkeer en Waterstaat binnen vier weken na de opstelling van

het capaciteitsvergrotingsplan informeert over het capaciteitsvergrotingsplan. In dat kader wordt door de beheerder aangegeven welke maatregelen uit het capaciteitsvergrotingsplan daadwerkelijk worden uitgevoerd en de termijn waarop deze maatregelen worden getroffen. Verder worden alle gerechtigden tenminste jaarlijks geïnformeerd over de verdere voortgang van de uitvoering van het vergrotingsplan. Het staat de beheerder vrij deze informatie te integreren in de bestaande vormen van rapportage naar de gerechtigden.

Voor de uitvoering van het capaciteitsvergrotingsplan is de wijze van financiering een belangrijk element. Er zijn drie categorieën van maatregelen gekoppeld aan investeringsvolume. In de eerste plaats zijn er kleine infrastructurale aanpassingen. Hiervoor geldt dat ProRail binnen het haar ter beschikking gestelde budget voor kleine infrastructuuraanpassingen een oplossing moet vinden. In de tweede plaats zijn er investeringen die dit budget overstijgen. Voor deze investeringen is instemming van de minister noodzakelijk in het kader van afwegingen in relatie tot andere investeringsbeslissingen. Een capaciteitsvergrotingsplan kan hiermee dan ook een impuls zijn voor de minister om een eventuele MIRT-procedure te starten. In de derde plaats kunnen maatregelen gefinancierd worden door derden. In de uitwerking van het capaciteitsvergrotingsplan dient de wijze van financiering uitgewerkt te worden. De richtlijn schrijft voor dit binnen de periode van 26 weken te doen. De realiteit leert dat investeringsbeslissingen van grote omvang meer besluitvormingstijd vragen. In die gevallen maakt ProRail dit duidelijk en informeert betrokken partijen over de voortgang.

Een capaciteitsvergrotingsplan kan in de oplossingen ook de betrokken gerechtigden adresseren in de zin van bijvoorbeeld re-routing (andere routes rijden) of re-timing (andere tijden rijden). Hoewel gerechtigden formeel niet verplicht zijn tot uitvoering van deze maatregelen, is het gewenst dat ook zij komen tot een aanpassing van hun gedrag. In die gevallen waar baanvakken herhaaldelijk overbelast (dreigen te) moeten worden verklaard doordat gerechtigden onvoldoende bereid zijn tot het doorvoeren van capaciteitsvergrotenende maatregelen aan hun zijde, kan de beheerder volstaan met het verwijzen naar de eerdere capaciteitsvergrotingsplannen.

De beheerder is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de capaciteitsanalyse en het opstellen van het capaciteitsvergrotingsplan. Op basis van artikel 26, tweede lid, van richtlijn 2001/14/EG dient de beheerder het capaciteitsvergrotingsplan op te stellen na overleg met de gebruikers van de betrokken overbelaste infrastructuur. Dit overleg dient zodanig ingericht te zijn dat de betrokken gerechtigden afhankelijk van hun eventuele behoeften kunnen meedenken over de analyses en de oplossing, zeker daar waar de oplossingen betrekking hebben op de inzet van de gerechtigden. Op deze manier wordt het beschikbare oplossend vermogen en tevens het draagvlak voor de oplossing vergroot waardoor een herhaling van een overbelast verklaring kan worden voorkomen.

### **3. Administratieve lasten en bedrijfseffecten**



Het onderhavige wijzigingsbesluit brengt geen administratieve lasten voor het bedrijfsleven en burgers met zich mee.

#### **4. Overlegorganen Verkeer en Waterstaat**

Het ontwerpbesluit is voorgelegd aan de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat (OVW). Door Arriva, Connexxion, EVO, FNV, Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), Nederlandse Spoorwegen (NS), ProRail, Reizigersvereniging ROVER en de Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie (VNPI) is gereageerd. Ten aanzien van de voorgestelde technische verbeteringen in het ontwerpbesluit is over het algemeen met instemming gereageerd. Naar aanleiding van het advies van de OVW hebben enkele aanpassingen in het ontwerpbesluit plaatsgevonden. De bepaling betreffende de gevraagde onderbouwing van nut en noodzaak van de benodigde capaciteit voor de beheerder (artikel I, onderdeel D) is aangepast en alleen toegespitst op conflictsituaties en overbelast verklaarde situaties. In artikel I, onderdeel G, waarin de prioriteitsvolgorde tussen beheer en verkeer in geval van een overbelaste situatie wordt geregeld, is deze bepaling louter toegespitst op onderhoud en niet ook op werkzaamheden. Immers, in het laatste geval zouden dan ook aanlegwerkzaamheden tijdens de spits stilgelegd moeten worden en dat is niet de bedoeling gezien de grote implicaties daarvan in doorlooptijd en kosten. Op het punt van de wijziging van de prioriteitsvolgorde in de spits (artikel I, onderdeel H) en de vertaling daarvan naar de kaart in de ministeriële regeling, laat het OVW-advies een verdeeld beeld zien. Over het algemeen reageren de personenvervoerders positief en de goederenvervoerders negatief. ProRail is neutraal maar vraagt zich af wat het effect van de prioriteitsregels in algemene zin is. Dit effect wordt onderzocht in het kader van het onderzoek naar de houdbaarheid van het regelgevend kader.

#### **5. Uitvoering en handhaving**

De NMa heeft een uitvoerings- en handhavingstoets verricht, ProRail heeft een uitvoeringstoets verricht.

De NMa stelt met instemming vast dat met de voorgestelde wijzigingen van het Besluit mede invulling is gegeven aan de uitkomsten van de evaluatie van de Spoorwetgeving en daarmee mede aan de opmerkingen die de NMa tijdens de evaluaties heeft gegeven. De NMa heeft ten aanzien van het ontwerpbesluit nog slechts een beperkt aantal opmerkingen. Naar aanleiding daarvan is in de aanhef van het ontwerp alsnog artikel 57 van de wet opgenomen als grondslag voor de voorgestelde wijziging van artikel 2 van het Besluit. Voorts heeft een aanpassing van de toelichting plaatsgevonden met betrekking tot artikel I, onderdeel H. Ter verduidelijking wordt hierbij nog opgemerkt dat de vaststelling van het nieuwe artikel 4a (artikel I, onderdeel B) is gebaseerd op artikel 61 van de wet, dat immers een ruime

delegatiegrondslag biedt voor de vaststelling van regels over de verdeling van capaciteit.

In reactie op de uitvoeringstoets van ProRail is het ontwerpbesluit op een aantal punten aangepast. Zo voorziet bijvoorbeeld de onafhankelijke geschillenregeling, in geval van een beheer-verkeerconflict, in tegenstelling tot het eerder voorgestelde bindend advies, in een (niet bindend) advies van een geschillenbeslechter, waarvan de beheerder bij de verdeling van capaciteit gemotiveerd kan afwijken. Deze wijziging doet recht aan artikel 22, eerste lid, van richtlijn 2001/14/EG, dat bepaalt dat de beheerder de betrokken infrastructuur overbelast moet verklaren indien het na coördinatie niet mogelijk is de aanvragen tot tevredenheid van alle betrokkenen af te handelen. Voorts zijn enkele artikelen verduidelijkt, zoals bijvoorbeeld artikel 9, derde lid, waarbij werkzaamheden en onderhoud aan of nabij de hoofdspoorwegen zijn bedoeld ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel 1, onderdeel A (Artikel 2 van het Besluit)*

De wijziging van artikel 2 vloeit voort uit de in het algemeen deel van de toelichting besproken uitbreiding van het aantal gerechtigden tot het sluiten van een toegangsovereenkomst en een kaderovereenkomst met de beheerder. Met voorgestelde wijziging worden natuurlijke personen of rechtspersonen die een aantoonbaar belang hebben bij het vervoeren van personen toegevoegd aan de categorie van gerechtigden die een toegangsovereenkomst en een kaderovereenkomst met ProRail mogen sluiten om uitsluitend besloten personenvervoer te verrichten.

#### *Artikel 1, onderdeel B (Artikel 4a van het Besluit)*

Met dit onderdeel wordt in het eerste lid van het nieuwe artikel 4a vastgelegd dat de netverklaring een geschillenregeling als bedoeld in artikel 21, zesde lid, van richtlijn 2001/14/EG dient te bevatten. Deze geschillenregeling is er op gericht om conflicten in het capaciteitsverdelingsproces in de coördinatie snel, binnen maximaal 10 dagen, te beslechten. Hoewel bij de implementatie van richtlijn 2001/14/EG in 2005 de keuze is gemaakt om de aard en inrichting van de geschillenregeling aan de betrokken partijen zelf over te laten, wordt nu in het tweede lid geregeld dat in geval van een geschil tussen de beheerder en een gerechtigde, de geschillenregeling voorziet in een advies van een onafhankelijke geschillenbeslechter. Ingevolge het derde lid dient de beheerder de onafhankelijke voorzitter aan te wijzen, echter niet dan nadat de betrokken gerechtigde(n) met deze keuze heeft ingestemd.

Voor meer achtergronden over de geschillenregeling wordt verwezen naar het algemeen deel van deze nota van toelichting (paragraaf 2).

*Artikel I, onderdeel C (Artikel 6 van het Besluit)*

Dit artikel bepaalt dat de benodigde capaciteit voor de beheerder voor redelijkerwijs voorzienbaar of planbaar onderhoud en werkzaamheden ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur aan of nabij de hoofdspoorwegen bij de reguliere capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling moet worden verdeeld.

Voor een meer uitgebreide toelichting op de achtergronden bij dit artikel wordt verwezen naar de toelichting in het algemene deel (paragraaf 2).

Het derde lid van artikel 6 ziet toe op de onderbouwing van nut en noodzaak van de capaciteitsaanvraag van de beheerder in de ad-hoc fase van de capaciteitsverdeling. Het gaat dan om capaciteit ten behoeve van niet redelijkerwijs voorzienbaar en niet planbaar onderhoud en werkzaamheden ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur aan of nabij de hoofdspoorwegen.

*Artikel I, onderdeel D (Artikel 7 van het Besluit)*

Deze wijziging betreft een verduidelijking van het proces na afronding van een capaciteitsvergrotingsplan. Ten eerste is hiertoe in onderdeel d van het tweede lid bepaald dat de beheerder betrokken gerechtigden en de minister binnen vier weken na opstelling van het capaciteitsvergrotingsplan informeert over het plan. En ten tweede is in het nieuwe tweede lid, onderdeel e, bepaald dat de beheerder daarnaast tenminste jaarlijks alle gerechtigden en de minister informeert over de voortgang van de uitvoering van het capaciteitsvergrotingsplan.

Het vierde lid wordt aangepast overeenkomstig het nieuw geformuleerde tweede lid.

*Artikel I, onderdeel E (Artikel 7a van het Besluit)*

Voor een uitgebreide toelichting op dit artikel wordt allereerst verwezen naar de toelichting in het algemene deel.

Ingevolge het Besluit is de beheerder verplicht na een overbelastverklaring op basis van artikel 7, tweede lid, bij het verdelen van de aanvragen de minimale bedieningsniveaus (artikel 8) en de prioriteitscriteria (artikel 10) te hanteren. Dit geldt niet bij een overbelastverklaring voor de navolgende jaren. Een overbelastverklaring voor de nabije toekomst is namelijk vooral bedoeld om anticiperend te studeren en te handelen en dus met name gericht op het opstellen en uitvoeren van een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan. Het is daarbij niet de bedoeling een volgende verdeling voor de jaardienst reeds vooraf te belasten met een verdeling op basis van de minimale bedieningsniveaus en prioriteitsregels. In geval de betrokken infrastructuur op grond van artikel 7a voor de navolgende jaren overbelast is verklaard, dient de beheerder zich te beperken tot het uitvoeren

van een capaciteitsanalyse en opstellen van een capaciteitsvergrotingsplan conform de procedurebeschreven in artikel 7, tweede lid, onderdelen b tot en met e.

*Artikel I, onderdeel F (Artikel 8 van het Besluit)*

Met de wijziging van artikel 8, eerste lid, onderdeel b, wordt het minimale bedieningsniveau voor hogesnelheidspersonenvervoer in lijn gebracht met het bepaalde in onderdeel a en met hetgeen noodzakelijk is, gelet op de bestaande concessie voor het hogesnelheidsvervoer.

*Artikel I, onderdeel G (Artikel 9 van het Besluit)*

De wijziging van artikel 9, eerste en derde lid, betreft een juridisch-technische aanpassing naar aanleiding van de inhoudelijke wijzigingen van artikel 6.

*Artikel I, onderdeel H (Artikel 10 van het Besluit)*

Het bestaande artikel 10 wordt met deze wijziging in drie leden onderverdeeld. Het eerste lid betreft de prioriteitsvolgorde buiten de spits, nadat de infrastructuur overbelast is verklaard. In het tweede lid wordt de prioriteitsvolgorde vastgesteld die geldt voor overbelaste infrastructuur tijdens de spits, behalve voor de baanvakken die bij regeling van de minister van Verkeer en Waterstaat zijn vastgesteld. Het nationaal openbaar vervoer (zie definitie artikel 1, onderdeel q, van het Besluit) en streekgewestelijk openbaar vervoer (zie definitie artikel 1, onderdeel n, van het Besluit) krijgen in de spits voorrang op conventioneel, zwaar en snel goederenvervoer. Ingevolge het derde lid is op de bij regeling vast te stellen baanvakken, bedoeld in het tweede lid, tijdens de spits de prioriteitsvolgorde van het eerste lid van toepassing. In dat geval behouden conventioneel, zwaar en snel goederenvervoer in de spits voorrang op het streekgewestelijk openbaar vervoer en conventioneel goederenvervoer op nationaal openbaar vervoer

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings