
239

Besluit van 28 april 2006 tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat en van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 29 november 2005, nr. HDJZ/S&W/2005-2291, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn 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), en op de artikelen 59, derde lid, en 61 van de Spoorwegwet;

De Raad van State gehoord (advies van 30 januari 2006, nr. W09.05.0531/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 25 april 2006, nr. HDJZ/S&W/2006-517, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel o komt te luiden:
 - o. hogesnelheidsnet: de speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen, die zijn uitgerust voor snelheden van gewoonlijk ten minste 250 km per uur;.
2. De onderdelen p tot en met t worden geletterd r tot en met v.
3. Er worden twee onderdelen ingevoegd, luidende:
 - p. hogesnelheidspersonenvervoer: openbaar vervoer waarbij in Nederland geheel of gedeeltelijk gebruik wordt gemaakt van het hogesnelheidsnet;

q. nationaal openbaar vervoer: openbaar vervoer tussen stations in Nederland, niet zijnde hogesnelheidspersonenvervoer, stadsgewestelijk vervoer of streekgewestelijk openbaar vervoer;.

B

Artikel 3, onderdeel d, komt te luiden:

d. dat gerechtigde zich onthoudt van handelen dat overschrijding van de krachtens de Wet geluidhinder geldende grenswaarden of overtreding van de van belang zijnde voorschriften behorende bij de krachtens de Wet milieubeheer verleende vergunningen of van het verbod, bedoeld in artikel 31 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen tot gevolg heeft;.

C

Artikel 7, derde lid, komt te luiden:

3. Het resultaat van de verhoging is in ieder geval niet bevredigend indien ten gevolge hiervan het minimale niveau van het personenvervoer, niet zijnde het hogesnelheidspersonenvervoer, van het hogesnelheidspersonenvervoer of van het goederenvervoer niet worden gehaald.

D

Artikel 8 komt te luiden:

Artikel 8

1. Indien concurrerende capaciteitsaanvragen betrekking hebben op vervoer en de infrastructuur overeenkomstig artikel 7, tweede lid, overbelast is verklaard, is het minimale niveau:

a. voor personenvervoer, niet zijnde hogesnelheidspersonenvervoer, met de op basis van artikel 10 geldende prioriteitsvolgorde van deelmarkten van dat vervoer, een bedieningsfrequentie per uur in iedere richting, gedurende de dagperiode voor de op kaart 2 behorende bij dit besluit aangeduide baanvakken:

1°. tussen de grote stations: van 2 paden in de spits en 2 paden daarbuiten;

2°. tussen overige stations: van 2 paden in de spits en 1 pad daarbuiten.

b. voor hogesnelheidspersonenvervoer een bedieningsfrequentie per uur, gedurende de dagperiode:

1. Amsterdam CS – Schiphol – Rotterdam CS – Belgische grens 2 paden per uur;

2. Amsterdam CS – Schiphol – Rotterdam CS 2 paden per uur;

3. Amsterdam CS – Schiphol – Rotterdam CS – Breda 2 paden per uur;

4. Den Haag CS – Rotterdam CS – Breda – Belgische grens 0,5 pad per uur.

c. voor goederenvervoer, met de op basis van artikel 10 geldende prioriteitsvolgorde van deelmarkten van dat vervoer, een bedieningsfrequentie in iedere richting

Van/naar	Via	Naar/Van	Paden/uur buiten de spits	Paden/uur in de spits
Amersfoort	Deventer	Oldenzaal grens	1	1
Amersfoort	Zwolle	Groningen	1	0,5
Beverwijk/Amsterdam Westhaven	Breukelen	Geldermalsen	2	1
Haarlem	Den Haag	Kijfhoek	1	0,5
Utrecht		Zevenaar	0	0
Kijfhoek		Roosendaal grens	2	1
Kijfhoek	Breukelen	Amersfoort	1	1
Kijfhoek	Boxtel	Eindhoven	1	1

Van/naar	Via	Naar/Van	Paden/uur buiten de spits	Paden/uur in de spits
Geldermalsen		Boxtel	1	0,5
Boxtel		Eindhoven	1	0,5
Sloe	Roosendaal	Tilburg	1	1
Tilburg		Geldermalsen	1	0,5
Zevenaar		Zevenaar grens	4	4
Eindhoven	Maastricht	Eijsden grens	2	1
Eindhoven		Venlo	1	0
Overige baanvakken			1	0

2. De beheerder streeft met betrekking tot de paden voor het hogesnelheidspersonenvervoer, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, naar een redelijke verdeling over het uur.

3. De beheerder verdeelt de capaciteit zodanig dat met gebruik van spoorvoertuigen als bedoeld in het vierde en vijfde lid, het minimale niveau voor hogesnelheidspersonenvervoer, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, kan worden gerealiseerd met de volgende maximale reistijden:

a. Amsterdam CS – Schiphol – Rotterdam CS – Belgische grens, 54 minuten;

b. Amsterdam CS – Schiphol – Rotterdam CS – Belgische grens, 57 minuten;

c. Amsterdam CS – Schiphol – Rotterdam CS – Breda, 62 minuten;

d. Amsterdam CS – Schiphol – Rotterdam CS, 38 minuten;

e. Den Haag CS – Rotterdam CS – Breda – Belgische grens, 51 minuten.

4. Spoorvoertuigen voor de toepassing van het derde lid, onderdeel a, zijn voertuigen waarmee een snelheid van meer dan 300 kilometer per uur kan worden bereikt en die ten minste voldoen aan de eisen zoals opgenomen in de desbetreffende krachtens artikel 20, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000, verleende concessie.

5. Spoorvoertuigen voor de toepassing van het derde lid, onderdelen b tot en met e zijn voertuigen waarmee een snelheid van ten minste 220 kilometer per uur kan worden bereikt en die ten minste voldoen aan de eisen zoals opgenomen in de desbetreffende, krachtens artikel 20, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000 verleende concessie.

E

Artikel 10 komt te luiden:

Artikel 10

Indien de infrastructuur overeenkomstig artikel 7, tweede lid, overbelast is verklaard, wordt bij de verdeling van capaciteit na toepassing van artikel 8 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. conventioneel goederenvervoer;
- d. nationaal openbaar vervoer;
- e. zwaar goederenvervoer;
- f. snel goederenvervoer;
- g. streekgewestelijk openbaar vervoer;
- h. hogesnelheidspersonenvervoer;
- i. besloten personenvervoer.

F

In artikel 11 wordt de zinsnede «zich binnen een deelmarkt van het personenvervoer voordoen» vervangen door: zich binnen eenzelfde deelmarkt van het personenvervoer of binnen het hogesnelheids-personenvervoer, voordoen.

G

Artikel 12 komt te luiden:

Artikel 12

Indien de infrastructuur overeenkomstig artikel 7, tweede lid, overbelast is verklaard en de concurrerende capaciteitsaanvragen zich binnen een deelmarkt van het goederenvervoer voordoen, komt prioriteit toe aan het vervoer dat voldoet aan navolgende criteria. Bij toepassing van deze criteria geldt dat een later genoemd criterium slechts toepassing vindt, indien eerder genoemde criteria geen oplossing bieden:

- a. het internationale goederenvervoer met uitzondering van het internationale goederenvervoer dat gebruik maakt van het baanvak van/naar Dordrecht via Venlo naar/van Duitse grens;
- b. het binnenlands goederenvervoer voor wat betreft het baanvak van/naar Dordrecht naar/van Eindhoven dat begint of eindigt in Roermond, Sittard of Maastricht;
- c. het zoveel mogelijk minimaliseren van de vervoerstijd van de betrokken goederen in Nederland;
- d. het vervoer dat begint of eindigt in mainport Rotterdam-Rijnmond of havenindustriële complexen van Amsterdam-IJmond en Vlissingen-Sloe;
- e. het vervoer van een spoorwegonderneming die voor de eerste keer toetreedt tot de markt van het goederenvervoer per spoor, waarbij dit belang voor die nieuwe spoorwegonderneming geldt tot een maximum van 15% van de minimale niveaus voor het goederenvervoer;
- f. het vervoer dat vier of meer malen per week verricht wordt.

H

In artikel 13, eerste lid, wordt de zinsnede «Het in artikel 8, onderdeel b, genoemde minimale niveau» vervangen door: Het in artikel 8, eerste lid, onderdeel c, genoemde minimale niveau.

I

Artikel 14 vervalt.

J

Kaart 1 en kaart 2 in de bijlage worden vervangen door kaart 1 en kaart 2 in de bijlage bij dit besluit.

ARTIKEL II

1. In afwijking van de artikelen 8, eerste lid, onderdeel c, 12 en kaart 1 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, zoals deze luiden na de inwerkingtreding van dit besluit, blijven de artikelen 8, onderdeel b, en 12 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en kaart 1 behorende bij dat besluit zoals die luiden voor de inwerkingtreding van dit besluit, van toepassing op de verdeling van

capaciteit voor het vervoer dat plaatsvindt tot het tijdstip waarop de Betuweroute in gebruik is genomen.

2. In afwijking van de artikelen 8, eerste lid, onderdeel b, 10 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, zoals deze luiden na de inwerkingtreding van dit besluit, blijven de artikelen artikel 8, onderdeel a en 10 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, zoals die voor de inwerkingtreding van dit besluit luiden, van toepassing op de verdeling van capaciteit voor het vervoer dat plaatsvindt tot het tijdstip dat het in Nederland gelegen deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam – Brussel – Parijs in gebruik is genomen.

ARTIKEL III

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 13 juni 2006, nr. 112.

Dit besluit treedt in werking met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

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

's-Gravenhage, 28 april 2006

Beatrix

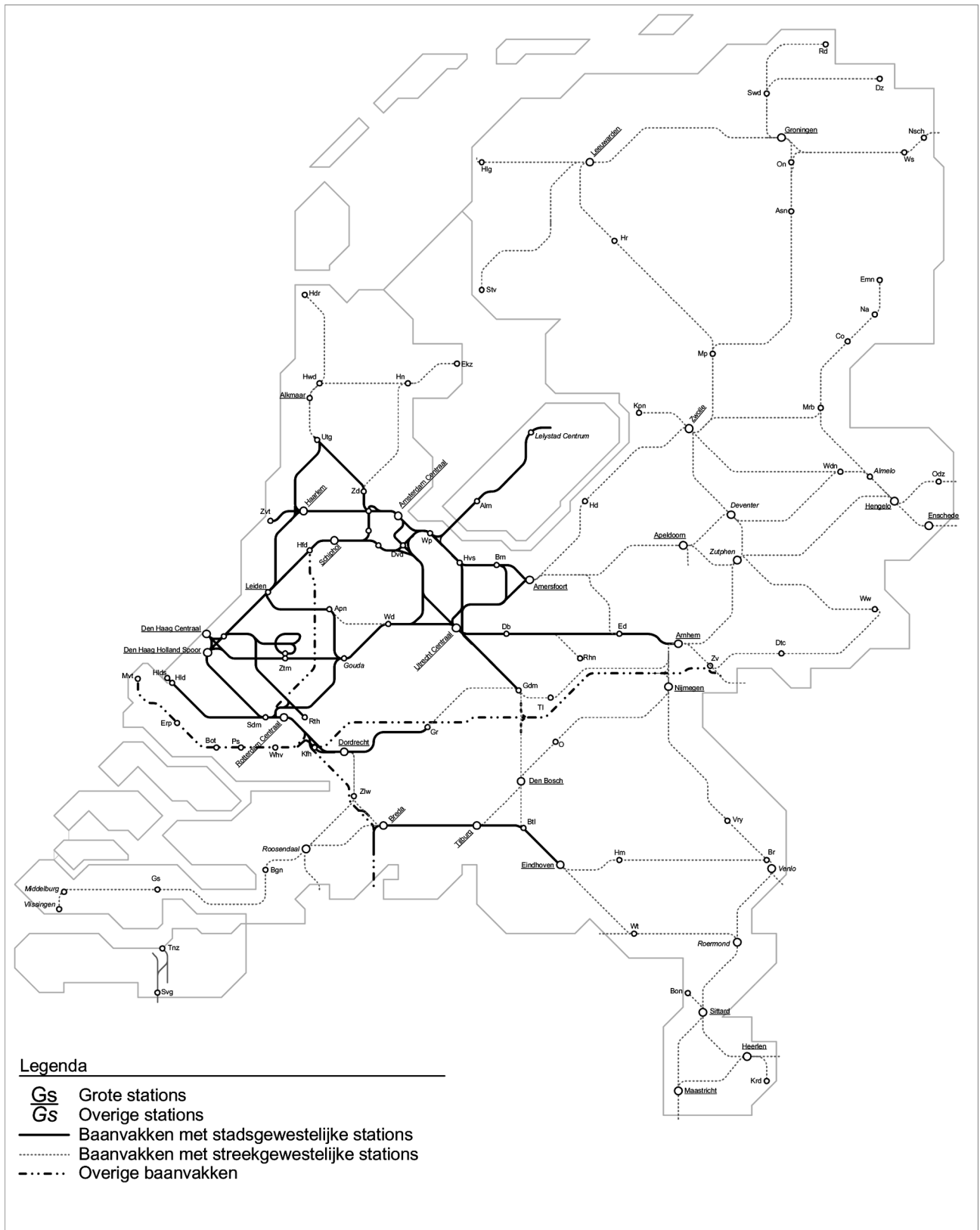
De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

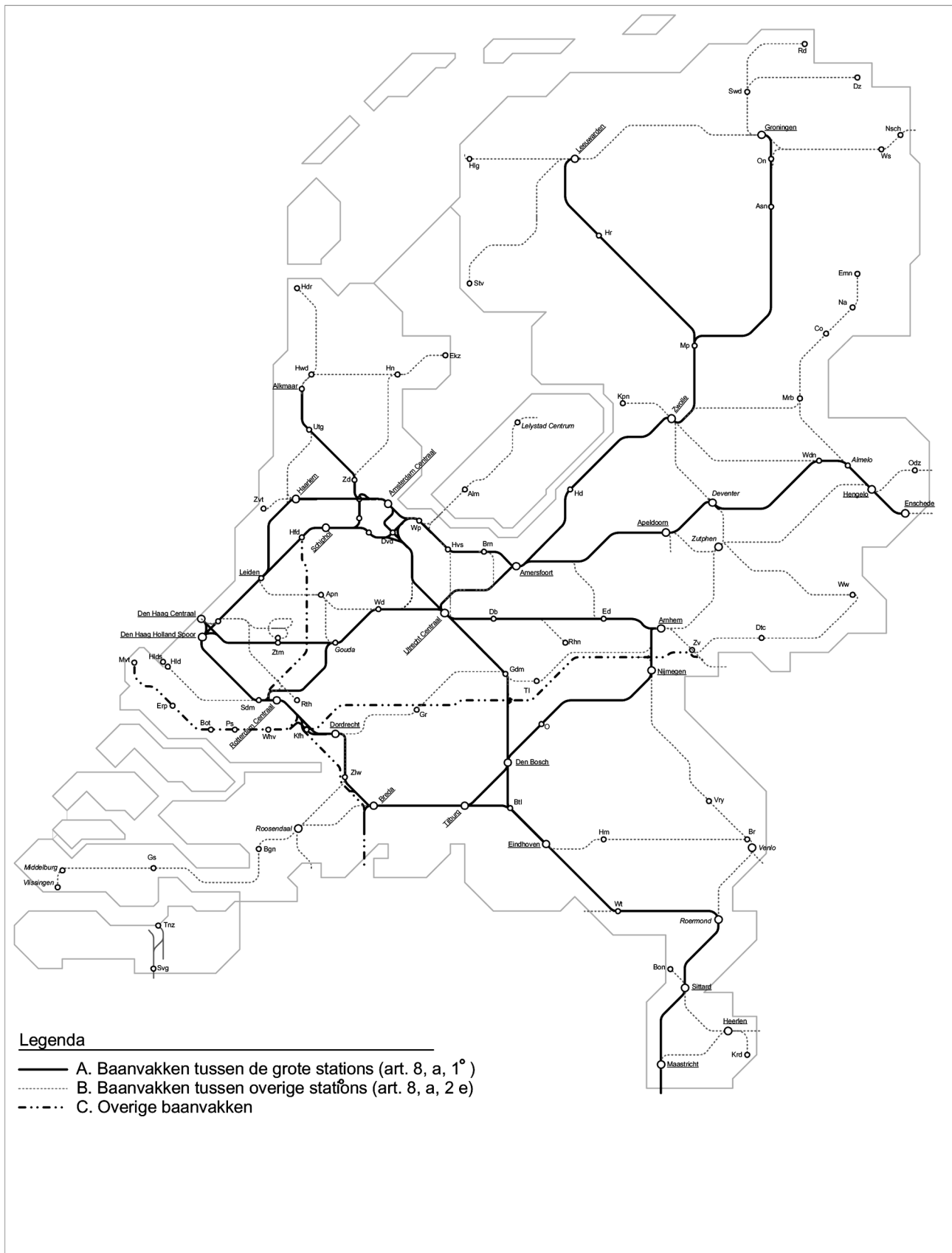
Uitgegeven de *drieëntwintigste* mei 2006

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

Kaart 1: behorende bij artikel 1, onderdelen m en n van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur



Kaart 2: behorende bij artikel 8, eerste lid, onderdeel a, van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorwegstructuur



Algemeen

In de nota van toelichting behorende bij het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (hierna: het Besluit) is aangegeven dat het bij de openstelling voor regulier gebruik van nieuwe infrastructuur waarschijnlijk wijziging zou behoeven. Het betreft hier het Nederlandse deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam – Brussel – Parijs (hierna: HSL-Zuid), de Betuweroute en de viersporigheid tussen Amsterdam en Utrecht. Het onderhavige wijzigingsbesluit bevat de technische veranderingen van het Besluit die voortvloeien uit de openstelling van de bovenbedoelde infrastructuur.

De ingebruikneming van de Betuweroute en van de HSL-Zuid is voorzien in januari 2007 onderscheidenlijk in april 2007. De ingebruikneming van de viersporigheid tussen Amsterdam en Utrecht is evenals die van de Betuweroute voor januari 2007 gepland. Het eerste vervoer over de Betuweroute en over de HSL-Zuid zal volgens de huidige inzichten in de jaardienstregelingsperiode 2007 van de infrastructuurbeheerder, thans ProRail B.V. (hierna: ProRail) plaatsvinden. De jaardienstregelingsperiode 2007 van ProRail vangt aan op 10 december 2006. ProRail dient de netverklaring ten minste vier maanden voor het verstrijken van de termijn voor de indiening van aanvragen voor capaciteit algemeen bekend te maken. Dit betekent dat het onderhavige wijzigingsbesluit in de eerste helft van 2006 in werking moet treden teneinde ProRail de mogelijkheid te bieden om de wijzigingen tijdig in de netverklaring voor de jaardienstregelingsperiode 2007 te verwerken.

Het onderhavige wijzigingsbesluit bevat verder een wijziging in verband met de regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Deze regulering is op hoofdlijnen aangekondigd en beschreven in een brief aan de Kamer van 7 juni 2002 (Kamerstukken II 2002/03 24 611, nr. 4).

In de nota van toelichting behorende bij het Besluit is aangegeven dat naar aanleiding van het kabinetsstandpunt over het IBO rapport «Benutten beter benut» (Kamerstukken II 2003/04, 29 273, nr. 1) in samenhang met de verschenen Nota Mobiliteit het maatschappelijk en politiek debat wordt gevoerd over het maatschappelijk belang van de verschillende spoor-diensten. De conclusies van dit debat kunnen aanleiding geven voor aanpassing van het Besluit, met name waar het gaat om de te hanteren prioriteitscriteria voor situaties van overbelast verklaarde infrastructuur. Aangezien dit debat nog niet is gevoerd heeft dit geen effect op het onderhavige wijzigingsbesluit. De artikelen 10 en 12 van het Besluit vormen de invulling van het begrip «maatschappelijk belang», bedoeld in artikel 22, vierde lid, van richtlijn 2001/14/EG. Op basis van het onderhavige wijzigingsbesluit wordt het hogesnelheidspersonenvervoer als een aparte deelmarkt onderscheiden. De nota van toelichting bij het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, bevat een uitgebreide uiteenzetting over de uitwerking van het criterium «maatschappelijk belang».

Het onderhavige wijzigingsbesluit is te beschouwen als een technische vertaling van reeds vastgesteld beleid.

De wijzigingen als gevolg van de ingebruikneming van de HSL-Zuid

De ingebruikneming van de HSL-Zuid leidt tot wijzigingen van de minimale niveaus van capaciteit en van de prioriteitscriteria, bedoeld in artikel 61, tweede lid, van de Spoorwegwet (hierna: de Wet).

De concessieovereenkomst tussen High Speed Alliance B.V. (hierna: HSA) en de Staat der Nederlanden voor het hogesnelheidspersonenvervoer wordt door de Minister van Verkeer en Waterstaat omgezet in een

concessie voor openbaar vervoer per trein ingevolge de Wet personenvervoer 2000. In de concessieovereenkomst en straks in de vervoerconcessie is een maximale minimumvoorzieningenniveau opgenomen. Voor de realisatie van het in de vervoerconcessie opgenomen minimumvoorzieningenniveau dient HSA te beschikken over de daarvoor vereiste paden. De Staat der Nederlanden heeft zich op grond van de concessieovereenkomst verplicht om te bewerkstelligen dat ProRail de vereiste paden aan HSA toedeelt.

ProRail dient op basis van het gewijzigde Besluit voor de realisatie van het bovenbedoelde minimumvoorzieningenniveau de benodigde paden aan HSA toe te delen. In het Besluit zijn daartoe de minimale niveaus van capaciteit aangevuld met een minimaal niveau voor het hogesnelheidspersonenvervoer. De minimale niveaus komen overeen met het minimumvoorzieningenniveau dat in de concessieovereenkomst met HSA en straks in de vervoerconcessie voor HSA is opgenomen. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij brieven van 17 oktober 2001 en van 11 maart 2005 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal melding gemaakt van het minimumvoorzieningenniveau. (Kamerstukken II 2001/02, 22 026, nr. 144 en Kamerstukken II 2004/05, 22 026, nr. 215). Op basis van het gewijzigde Besluit moet de daarvoor benodigde capaciteit worden gegarandeerd.

De verwachting dat de HSA in weerwil van haar contractuele verplichtingen pas in juli 2007 aanvangt met het commerciële vervoer en per 1 april 2009 de volledige normale dienstregeling zal rijden heeft geen gevolgen voor de inhoud van het Besluit. (Kamerstukken II 2005/06, 22 026, nr. 243). Het in het Besluit opgenomen minimumniveau voor het hogesnelheidspersonenvervoer komt overeen met de treinpaden die de Staat der Nederlanden in de concessieovereenkomst met HSA per 1 april 2007 contractueel heeft gegarandeerd.

Het hogesnelheidspersonenvervoer wordt voor de capaciteitsverdeling als aparte deelmarkt onderscheiden. Dit brengt met zich mee dat het hogesnelheidspersonenvervoer tevens is ingevoegd in de prioriteitsvolgorde van deelmarkten die ProRail bij de verdeling van capaciteit op overbelast verklaarde infrastructuur moet hanteren.

De minimale niveaus voor het hogesnelheidspersonenvervoer en de gewijzigde prioriteitsvolgorde van deelmarkten zijn pas van toepassing op de verdeling van capaciteit voor het vervoer dat vanaf het moment van ingebruikneming van de HSL-Zuid plaatsvindt. Dit betekent dat ProRail de gewijzigde minimale niveaus van capaciteit en prioriteitsvolgorde toe moet passen voor de capaciteitsverdeling ten behoeve van het vervoer dat met ingang van april 2007 plaatsvindt.

De wijzigingen als gevolg van ingebruikneming van de Betuweroute

Het goederenvervoer per spoor op het Nederlandse spoorwegnet is in de afgelopen tien jaar jaarlijks met circa 5% gegroeid, en de toekomstverwachtingen geven een verdere groei te zien. Die groei is mede het gevolg van kwalitatieve verbeteringen in het spoorgoederenvervoer, zoals het rijden met doorgaande «shuttle-treinen». Met de ingebruikneming van de Betuweroute wordt een verdere belangrijke kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van het internationaal goederenvervoer over het spoor mogelijk. Daaraan wordt tevens een bijdrage geleverd door de gereedkoming van de viersporigheid Amsterdam – Utrecht, hoewel die primair uitgevoerd is vanwege de groei van het personenvervoer.

Het onderhavige wijzigingsbesluit strekt tot wijziging van de minimale niveaus van capaciteit en van de prioriteitscriteria, bedoeld in artikel 61, tweede lid, van de Wet. De minimale niveaus van capaciteit voor het goederenvervoer zijn opgenomen in artikel 8, eerste lid, onderdeel c.

De minimale niveaus van capaciteit voor het goederenvervoer (in geval van overbelasting) zijn op drie baanvakken, waarvoor de Betuweroute als alternatief beschikbaar komt, verlaagd. Het betreft baanvakken op de volgende aaneensluitende routes:

1. van/naar Kijfhoek via Eindhoven naar/van Venlo;
2. van/naar Kijfhoek via Tilburg naar/van Zevenaar, en
3. van/naar Kijfhoek via Breukelen naar/van Zevenaar.

Het beschikbaar komen van de Betuweroute als gespecialiseerde spoorweginfrastructuur voor het goederenvervoer rechtvaardigt de verlaging van de bovenbedoelde minimale niveaus op de spoorroutes die ook voor personenvervoer worden gebruikt. Op deze routes komt extra capaciteit beschikbaar voor het personenvervoer.

Aanvullend op de verlaging van de minimale bedieningsniveaus wordt een aantal baanvakken, gelegen in concurrerende routes van de Betuweroute, aangeduid als «baanvakken met stadsgewestelijke stations» in plaats van «baanvakken met streekgewestelijke stations». Hiervoor wordt kaart 1 in de bijlage van het Besluit vervangen. Het gaat om baanvakken tussen Utrecht – Arnhem en Breda – Tilburg – Eindhoven.

Voor deze baanvakken geldt dat er sprake is van personenvervoer over relatief korte afstand dan wel personenvervoer tussen steden op een concurrerende route van de Betuweroute. Op basis van artikel 10 van het besluit geniet het stadsgewestelijk openbaar vervoer anders dan het streekgewestelijke openbaar vervoer een hogere prioriteit dan het goederenvervoer.

Aanvullend op de verlaging van de minimale bedieningsniveaus wordt de in artikel 12 van het Besluit opgenomen prioriteitsvolgorde binnen eenzelfde deelmarkt van het goederenvervoer gewijzigd. Het binnenlands goederenvervoer dat begint of eindigt in Maastricht, Sittard of Roermond krijgt voor wat betreft het baanvak van/naar Dordrecht naar/van Eindhoven voorrang boven het internationale goederenvervoer naar Duitsland via Venlo. Dat is geschied omdat voor dergelijk vervoer in de Betuweroute een uitstekend alternatief beschikbaar is, zodat op de Brabantroute het goederenvervoer beperkt wordt tot het strikt noodzakelijke vervoer, met name op de relatie tussen Kijfhoek en de Limburgse industriële complexen.

De ingebruikneming van de Betuweroute, waarover een groot aantal internationale goederentreinen zullen rijden, brengt logischerwijze tevens een verhoging van het minimale niveau van capaciteit voor het goederenvervoer op het daarop aansluitend baanvak met zich mee, namelijk:

- a. van/naar Zevenaar naar/van Duitse grens.

Dit baanvak voorziet in de adequate aansluiting tussen de Betuweroute en het Duitse spoorweginet voor het internationale goederenvervoer.

De Betuweroute verbindt de drie belangrijkste Nederlandse haven- en industriegebieden (Rotterdam/Rijnmond, Amsterdam/IJmond en Vlissingen/Sloehaven) met het Duitse achterland. Rotterdam/Rijnmond is rechtstreeks aangesloten op de Betuweroute, de beide andere gebieden via een tussenliggende spoorroute. Om de bereikbaarheid van de Betuweroute vanuit die beide andere gebieden te verzekeren brengt de ingebruikneming van de Betuweroute tevens een verhoging van het minimale niveau van capaciteit voor het goederenvervoer op de volgende twee baanvakken met zich mee:

b. van/naar Beverwijk/Amsterdam Westhaven via Breukelen naar/van Geldermalsen;

c. van/naar Sloe via Roosendaal en Tilburg naar/van Geldermalsen.

Beide hierboven genoemde baanvakken takken bij Geldermalsen aan/af op de Betuweroute. De verhoging van het minimumniveau voor het baanvak van/naar Beverwijk/Amsterdam Westhaven via Breukelen naar/van Geldermalsen wordt mede mogelijk door de ingebruikneming van de viersporigheid tussen Amsterdam en Utrecht.

Deze verhogingen van de minimumniveaus voor het goederenvervoer zijn vastgesteld om optimaal gebruik van de Betuweroute mogelijk te maken.

De wijzigingen in verband met de ingebruikneming van de Betuweroute vinden pas toepassing voor de capaciteitsverdeling voor het vervoer dat vanaf het moment van die ingebruikneming van de Betuweroute plaatsvindt. De voormalige minimale niveaus van capaciteit voor het goederenvervoer, de oude kaart 1 in de bijlage en het oude artikel 12 blijven van toepassing op de verdeling van capaciteit voor het vervoer in de dienstregelingsperiode 2007 dat voor 1 januari 2007 plaatsvindt.

De Betuweroute en van de HSL-Zuid zijn toegevoegd aan de hoofdspoorweginfrastructuur, kaart 2 in de bijlage van het Besluit is hieraan aangepast.

Relatie met de regulering vervoer van gevaarlijke stoffen

Aansluitend op de ingebruikneming van de Betuweroute, en daarmee verband houdend, zal op afzienbare termijn de regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor als onderdeel van het Basisnet Spoor in werking treden. Deze regulering is op hoofdlijnen aangekondigd en beschreven in een brief aan de Kamer van 7 juni 2002 (Kamerstukken II 2002/03 24 611, nr. 4). In essentie gaat het om een zogenaamde «plafondregeling», die plafonds stelt aan de hoeveelheden gevaarlijke stoffen die over nader aangeduide spoorwegen mogen worden vervoerd. Er zullen daartoe krachtens artikel 12, tweede lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (hierna: WVGS) gevaarlijke stoffen worden aangewezen die niet mogen worden vervoerd over de krachtens artikel 30 van de WVGS aangewezen spoorwegen. Bij de bovenbedoelde aanwijzing van gevaarlijke stoffen wordt krachtens artikel 12, derde lid, van de WVGS, tevens bepaald in welke gevallen (c.q. tot welke maximale hoeveelheden per jaar) die stoffen niet over de aangewezen spoorwegen mogen worden vervoerd. De komende inwerkingtreding van bovengenoemde regeling leidt tot een wijziging in artikel 3 van het Besluit.

Capaciteitsverdeling op overbelast verklaarde infrastructuur

De gewijzigde minimumniveaus en prioriteitscriteria spelen een belangrijke rol bij de verdeling van capaciteit op zogenaamde overbelast verklaarde infrastructuur.

Infrastructuur wordt overbelast verklaard indien de daarop beschikbare capaciteit niet toereikend is om alle aangevraagde treinpaden te leveren. De beschikbare capaciteit wordt mede bepaald en beperkt door de geluidsregelgeving. Een wijziging van een spoorweg in de zin van artikel 1 van het Besluit geluidhinder spoorwegen (hierna: BGS) kan niet plaatsvinden voordat de geluidsprocedure op grond van artikel 1a of 19 van dat besluit is afgerond. De voorgenomen toename van spoorvervoer van een in het BGS aangeduide categorie met 45% of meer in de toekomstige situatie ten opzichte van het gemiddelde vervoer in die categorie in de drie voorafgaande jaren op een baanvak in de maatgevende etmaal-

periode, is een wijziging van een spoorweg in de zin van het BGS. Wanneer de geluidbelasting in de toekomstige situatie hoger zal zijn dan 57 dB(A) door een toename van de geluidbelasting met ten minste 3 dB(A) of de geluidbelasting in de toekomstige situatie hoger dan 65 dB(A) zal zijn, dan dient in dat geval het desbetreffende baanvak overbelast verklaard te worden en de geluidsprocedure van het BGS doorlopen te worden. In het voorstel van wet tot wijziging van de Wet geluidhinder (modernisering instrumentarium geluidbeheer, eerste fase) (Kamerstukken II 2004/05, 29 879, nrs. 1–2) wordt de definitie van een wijziging van een spoorweg in de Wet geluidhinder opgenomen. De bovenbedoelde definitie wordt in het bovengenoemde wetsvoorstel anders omschreven, maar inhoudelijk vrijwel gelijk gehouden. (Kamerstukken II 2004/05, 29 879, nr. 3, blz. 22).

Een mogelijke uitkomst van die procedure is dat geluidsmaatregelen getroffen moeten worden ter oplossing van het knelpunt t.a.v. het BGS. De geluidsmaatregelen worden net zoals maatregelen ter vergroting van de fysieke capaciteit opgenomen in het zogenaamde capaciteitsvergrotingsplan. Ten aanzien van de te treffen geluidsmaatregelen vindt de voor het BGS gebruikelijke afweging plaats en wordt niet noodzakelijkerwijs gekozen voor het plaatsen van geluidsschermen. Zodra voor de beheersing van geluidemissies een nieuwe wettelijke systematiek is vastgesteld, bijvoorbeeld met de zogenoemde geluidsproductieplafonds, is het ook mogelijk de geluidsemissie door een voorgenomen treindienst als prioriteitscriterium in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur op te nemen.

Als gevolg van de ingebruikneming van de Betuweroute zullen overigens de geluidsemissies op de daaraan parallelle spoorroutes naar verwachting flink afnemen, mede als gevolg van de eerdergenoemde verlaging van de minimumniveaus voor goederenvervoer op deze routes.

Het verdelingsproces wordt hieronder kort nader toegelicht.

ProRail tracht in de programmatiefase de capaciteitsaanvragen voor infrastructuurcapaciteit te honoreren. Indien aanvragen voor infrastructuurcapaciteit concurreren start ProRail een proces van coördinatie van aanvragen, waaraan alle aanvragers op basis van gelijkwaardigheid deelnemen.

ProRail moet op basis van artikel 23, tweede lid, van richtlijn 2001/14/EG en de krachtens artikel 17, eerste lid, van de Wet, aan de beheerconcessie verbonden voorschriften een raming maken van de capaciteit die beschikbaar moet zijn, om snel op te verwachten ad-hocaanvragen voor afzonderlijke treinpaden te kunnen reageren. Hiermee kan door de beheerder worden ingespeeld op vragen uit de geliberaliseerde en dynamische goederenvervoermarkt. De aan de beheerconcessie verbonden voorschriften moeten ingevolge artikel 17, eerste lid, onderdeel d, van de Wet, ondermeer waarborgen dat voldaan wordt aan richtlijn 2001/14/EG. Ingevolge artikel 13, derde lid, van het Besluit, moet ProRail, ten minste 10% van de voor het goederenvervoer voorbehouden minimale niveaus reserveren ten behoeve van de ad-hoc aanvragen met betrekking tot het goederenvervoer en het besloten personenvervoer. Verder kunnen de infrastructuurbeheerders in de lidstaten van de Europese Unie in het kader van hun internationale samenwerking de totstandbrenging van internationale paden voor het goederenvervoer waarvoor ad-hoc aanvragen worden ingediend, voorstellen en organiseren. Dit zijn de zogenaamde gepreconstrueerde treinpaden. ProRail kan hiervoor een reservering ten behoeve van de ad-hoc aanvragen, in de vorm van gepreconstrueerde treinpaden, in de netverklaring opnemen. ProRail kan hierbij tevens invulling geven aan artikel 15, vierde lid, van richtlijn 2001/14/EG. Hiermee wordt ingespeeld op de behoefte om internationale treinpaden beter op elkaar af te stemmen.

ProRail probeert in de coördinatiefase tot een capaciteitsverdeling te komen waarmee alle aanvragers kunnen instemmen. ProRail kan in de coördinatiefase tevens gebruik maken van een verhoging van de gebruiksvergoeding als bedoeld in artikel 62, derde lid, van de Wet, om tot een bevredigend resultaat te komen. Indien ProRail afziet van de bovenbedoelde verhoging of indien die verhoging niet tot een bevredigend resultaat heeft geleid verklaart ProRail de infrastructuur overbelast. Het resultaat van de verhoging is ingevolge artikel 7, derde lid, van het Besluit, in ieder geval niet bevredigend indien tengevolge hiervan de minimale niveaus van het personenvervoer anders dan het hoge snelheidspersonenvervoer, van het hogesnelheidspersonenvervoer of van het goederenvervoer niet zouden worden gehaald. ProRail dient binnen zes maanden na de overbelastverklaring een capaciteitsanalyse uit te voeren en binnen zes maanden na afronding van de capaciteitsanalyse een capaciteitvergrotingsplan op te stellen. Voor de bekostiging van maatregelen uit een capaciteitsvergrotingplan (die niet per definitie uitbreiding van infrastructuur betekenen) heeft ProRail twee mogelijkheden:

1. zij kan op basis van de Wet en de richtlijn 2001/14/EG in geval van overbelasting een hogere gebruiksvergoeding heffen
2. zij kan de kosten hiervan betrekken in het jaarlijkse beheerplan bij haar subsidieaanvraag op basis waarvan de minister – binnen de mogelijkheden van zijn begroting – kan besluiten over het wel of niet toekennen hiervan

ProRail stelt in het geval van overbelast verklaarde infrastructuur de verdeling van de capaciteit op die infrastructuur vast en hanteert hierbij de minimumniveaus van artikel 8 van het Besluit en de prioriteitscriteria van artikel 10 tot en met 12 van het Besluit.

ProRail dient bij de verdeling van capaciteit die gemoeid is met het realiseren van het minimumniveau voor het personenvervoer, niet zijnde het hogesnelheidsvervoer, op basis van artikel 8, eerste lid, onderdeel a, van het Besluit, prioriteit toe te kennen overeenkomstig de onderstaande volgorde:

1. stadsgewestelijk openbaar vervoer;
2. internationaal openbaar vervoer, niet zijnde hogesnelheidspersonenvervoer met uitzondering van vervoer per nachttrein;
3. nationaal openbaar vervoer;
4. streekgewestelijk openbaar vervoer;
5. besloten personenvervoer.

ProRail dient, bij de verdeling van capaciteit die benodigd is voor het realiseren van het minimumniveau voor het goederenvervoer, ingevolge artikel 8, eerste lid, onderdeel c, van het Besluit, prioriteit toe te kennen overeenkomstig onderstaande volgorde:

1. conventioneel goederenvervoer;
2. zwaar goederenvervoer;
3. snel goederenvervoer.

Vervolgens moet ProRail de infrastructuurcapaciteit die niet benodigd is voor het halen van de minimumniveaus over de deelmarkten verdelen conform de in artikel 10 opgenomen prioriteitsvolgorde.

De artikelen 11 en 12 van het Besluit bevatten de prioriteitscriteria die ProRail moet hanteren bij de verdeling van capaciteit op overbelast verklaarde infrastructuur in het geval van concurrerende aanvragen binnen eenzelfde deelmarkt.

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

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A (Artikel 1 van het Besluit)

Op basis van de begripsomschrijving in artikel 1, onderdeel o, van het Besluit, is pas sprake van hogesnelheidspersonenvervoer indien er geheel of gedeeltelijk gebruik wordt gemaakt van het hogesnelheidsnet in Nederland. Het hogesnelheidsnet bestaat uit de zijn de speciaal aangelegde hoge-snelheidslijnen die zijn uitgerust voor snelheden van gewoonlijk 250 km per uur. Het hogesnelheidsnet in Nederland bestaat uit de HSL-Zuid. Het openbaar vervoer met hogesnelheidstreinen waarbij in Nederland uitsluitend gebruik wordt gemaakt van conventionele net behoort niet tot het hogesnelheidspersonenvervoer.

Artikel I, onderdeel B (Artikel 3 van het Besluit)

De wijziging van artikel 3 vloeit voort uit de in het algemeen deel van de toelichting besproken regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor, die in voorbereiding is. De door ProRail verplicht te hanteren algemene voorwaarden bij het afsluiten van een toegangsovereenkomst worden uitgebreid. Het betreft hier het voorschrift dat de gerechtigde zich moet onthouden van handelingen die overtreding van de krachtens de WVGS vastgestelde regulering en routing van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor tot gevolg hebben. ProRail heeft op basis van het gewijzigde artikel 3 van het Besluit een instrument in handen om overtreding van de krachtens de WVGS vastgestelde regulering en routing door gerechtigden bij het gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur tegen te gaan.

Artikel I, onderdeel C (Artikel 7 van het Besluit)

Het betreft hier een aanpassing aan het gewijzigde artikel 8 van het Besluit waarbij ook voor de deelmarkt hogesnelheidspersonenvervoer minimumniveaus gehanteerd moeten worden bij de capaciteitsverdeling op overbelast verklaarde infrastructuur.

Artikel I, onderdeel D (Artikel 8 van het Besluit)

Het minimumniveau, bedoeld in artikel 8, eerste lid, onderdeel a, van het Besluit, is het minimumvoorzieningenniveau dat in de vervoerconcessie van de NS voor het Hoofdrailnet is neergelegd. Het bovenbedoelde minimumniveau was reeds voor de inwerkingtreding van het onderhavige wijzigingsbesluit in het Besluit neergelegd.

Het minimumniveau, bedoeld in artikel 8, eerste lid, onderdeel b, van het Besluit, is het minimumvoorzieningenniveau dat de Staat met HSA heeft gecontracteerd en in de toekomstige vervoerconcessie zal worden opgenomen. In artikel 8, tweede lid en derde lid, zijn de gecontracteerde kwalitatieve eisen opgenomen met betrekking tot de paden die gemeoid zijn met het realiseren van de minimumniveaus. Het betreft hier het streven naar een redelijke verdeling over het uur en maximale reistijden voor de genoemde trajecten. De genoemde maximale reistijden zien zowel op het vervoer als op de halteringen. In de maximale reistijden is een halteringstijd van twee minuten per genoemd station begrepen met uitzondering van station Breda waarvoor een halteringstijd van vijf minuten in aanmerking is genomen. De maximale reistijden zijn de tijden

die gerealiseerd kunnen worden met gebruik van rollend materieel, waarmee een snelheid van meer dan 300 kilometer dan wel van ten minste 220 kilometer per uur kan worden behaald, en dat ten minste voldoet aan de in vervoerconcessie voor het hogesnelheidspersonenvervoer opgenomen eisen.

De bovenbedoelde kwalitatieve eisen zijn opgenomen in de concessieovereenkomst tussen de Staat der Nederlanden en HSA.

Artikel 8, eerste lid, onderdeel c, van het Besluit bevat de minimumniveaus voor het goederenvervoer. De wijzigingen hangen samen met de ingebruikneming van de Betuweroute. De minimumniveaus voor het goederenvervoer zijn in de bij deze nota van toelichting behorende bijlage op kaart 3 en kaart 4 weergegeven.

Artikel I, onderdeel E (Artikel 10 van het Besluit)

Het hogesnelheidspersonenvervoer wordt in het Besluit als een aparte deelmarkt onderscheiden. ProRail deelt de capaciteit op overbelast verklaarde infrastructuur, die gemoeid is met de realisatie van het minimumniveau voor het hogesnelheidspersonenvervoer, toe aan het hogesnelheidspersonenvervoer. Het hogesnelheidspersonenvervoer geniet daarom de een na laagste prioriteit bij verdeling van (rest) capaciteit die niet nodig is om alle minimumniveaus te realiseren.

Artikel I, onderdeel F (Artikel 11 van het Besluit)

Het betreft hier een redactionele aanpassing aan het gewijzigde artikel 8 van het Besluit.

Artikel I, onderdeel G (Artikel 12 van het Besluit)

Het betreft hier de wijziging waardoor het internationale vervoer op de baanvakken Eindhoven – Venlo – Duitse grens lagere prioriteit krijgt. Voor nadere informatie wordt verwezen naar het algemeen deel van de nota van toelichting.

Artikel I, onderdeel H (Artikel 13 van het Besluit)

Het betreft hier een redactionele aanpassing aan het gewijzigde artikel 8 van het Besluit.

Artikel I, onderdeel I (Artikel 14 van het Besluit)

Artikel 14 bevatte overgangsbepalingen voor de jaardienstregelingsperiode 2005 en voor het kalenderjaar 2005. De overgangsbepalingen zijn materieel uitgewerkt en kunnen uit dien hoofde vervallen.

Artikel I, onderdeel J (Kaart 1 in de bijlage van het Besluit)

Kaart 1 van het besluit bevat de aanduiding van baanvakken met stadsgewestelijke stations en baanvakken met streekgewestelijke stations. Enkele nieuwe baanvakken zijn op de nieuwe kaart 1 aangeduid als baanvakken met stadsgewestelijke stations. Het gaat om enkele baanvakken gelegen in routes waar het stadsgewestelijk vervoer meer ruimte kan krijgen omdat goederentreinen, die daar tot nu toe ook over rijden, over de Betuweroute rijden.

Artikel II

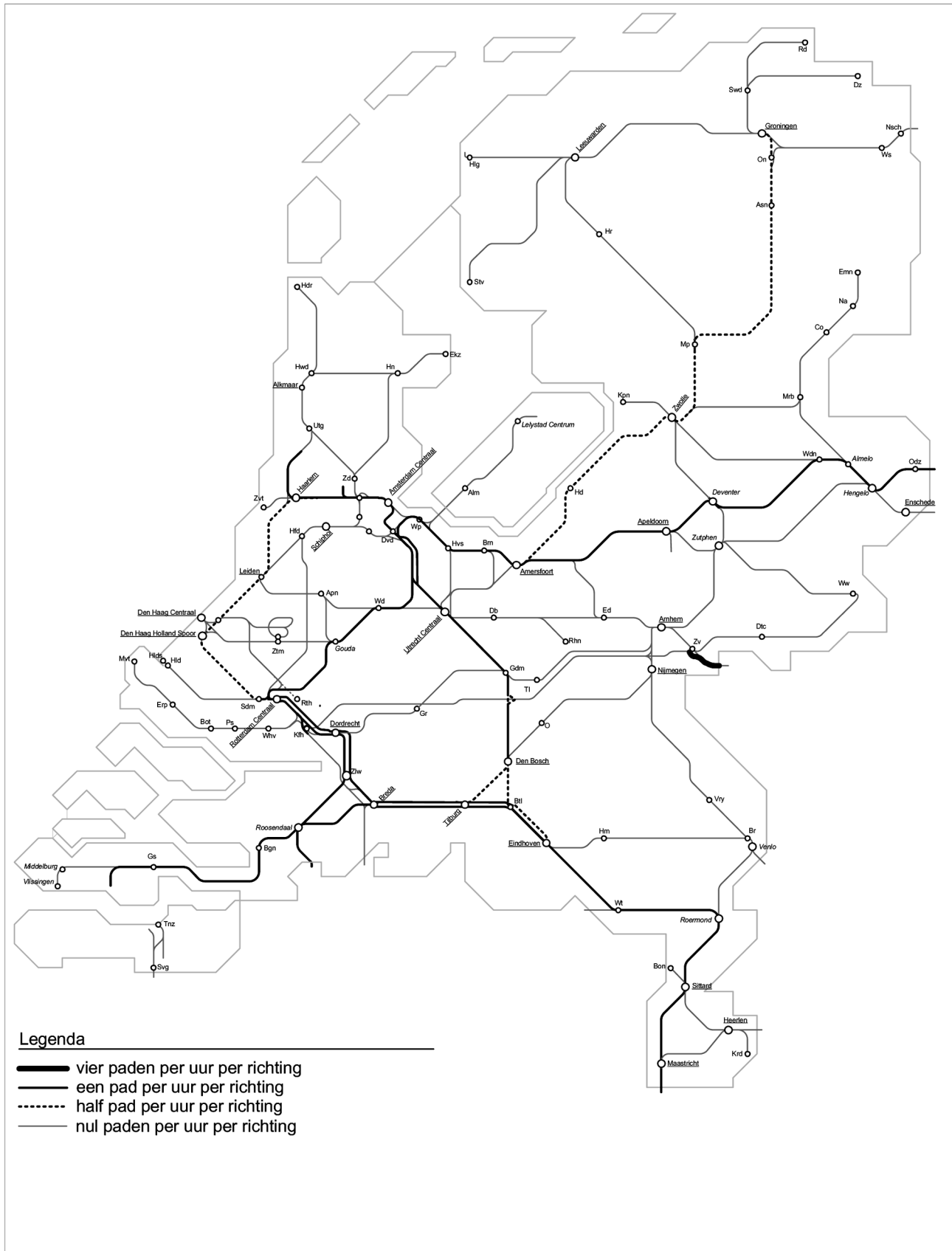
Artikel 8, eerste lid, onderdeel c, artikel 12 van het Besluit en kaart 1 behorende bij de bijlage van het Besluit, zijn in verband met de ingebruikneming van de Betuweroute gewijzigd. De bovenstaande artikelen zoals die luiden voor de inwerkingtreding van het onderhavige wijzigingsbesluit, blijven van toepassing op de capaciteitsverdeling voor het vervoer tot het tijdstip van ingebruikneming van de Betuweroute. De wijzigingen die samenhangen met de ingebruikneming van de Betuweroute vinden pas toepassing voor de verdeling van de capaciteit voor het vervoer na die ingebruikneming. De wijzigingen die voortvloeien uit de ingebruikneming van de HSL-Zuid vinden pas toepassing voor de capaciteitsverdeling voor het vervoer na die ingebruikneming.

Het tijdstip van ingebruikneming is het tijdstip van openstelling voor het reguliere gebruik door spoorwegondernemingen zoals dat blijkt uit de netverklaring van de infrastructuurbeheerder.

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

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Kaart 3: minimum niveau goederenvervoer bedieningsfrequentie in de spits



Kaart 4: minimum niveau goederenvervoer bedieningsfrequentie buiten de spits

