

---

## 474

### **Besluit van 20 oktober 2000, houdende bepalingen inzake de verdeling van de capaciteit van spoorweginfrastructuur (Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen)**

---

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 van 22 mei 2000, nr. CDJZ/WVW/2000-634, Centrale Directie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 27 en 32 van de Spoorwegwet en artikel 9 van de Wet infrastructuurfonds;

De Raad van State gehoord (advies van 7 juli 2000, nr. W09.00.0206/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 oktober 2000, nr. CDJZ/WVW/2000-1065, Centrale Directie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### *§ 1. Algemene bepalingen*

#### **Artikel 1**

1. In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. Railned: Railned B.V., gevestigd te Utrecht;
- b. NS Verkeersleiding: NS Verkeersleiding B.V., gevestigd te Utrecht;
- c. binnenlands gebruik: het gebruik van de spoorweginfrastructuur in Nederland door een spoorwegonderneming, anders dan voor het verrichten van diensten als bedoeld in artikel 29, eerste tot en met derde lid, van de Spoorwegwet en anders dan voor het verrichten van openbaar vervoer per tram of metro, en het gebruik door de beheerder voor het beheer van spoorweginfrastructuur;
- d. capaciteitstoewijzing: het beschikbaar stellen van naar plaats, omvang, tijd en duur omschreven spoorweginfrastructuur door de daartoe bevoegde instantie;
- e. dienstregelingsperiode: de periode waarin een dienstregeling als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel d, van de Wet personenvervoer geldt;
- f. openbare-dienstcontract: een openbaar-dienstcontract als bedoeld in artikel 14 van verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PbEG L 156);

- g. pad: de capaciteit die een trein tussen twee plaatsen tussen twee vastgestelde tijdstippen mag gebruiken;
- h. reistijd: de volgens een dienstregeling benodigde tijd voor een reiziger van een vertrekstation naar een bestemmingsstation, inclusief de benodigde overstaptijd;
- i. openbaar vervoer: openbaar personenvervoer per trein als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wet personenvervoer;
- j. internationaal openbaar vervoer: grensoverschrijdend openbaar vervoer over lange afstanden, met uitzondering van het vervoer per nachttrein;
- k. stadsgewestelijk openbaar vervoer: openbaar vervoer tussen een stadsgewestelijk station als bedoeld in bijlage A bij dit besluit, en een ander station in het gebied waarvan de uiterste stations worden gevormd door Uitgeest, Hoorn Kersenboogerd, Almere Buiten, Amersfoort Schothorst, Maarn, Rhenen, Geldermalsen, Gorinchem, Dordrecht Stadspolders, Hoek van Holland Strand;
- l. streekgewestelijk openbaar vervoer: openbaar vervoer tussen een streekgewestelijk station als bedoeld in bijlage A bij dit besluit, en een ander station in Nederland;
- m. nationaal openbaar vervoer: openbaar vervoer tussen stations in Nederland, anders dan stadsgewestelijk of streekgewestelijk openbaar vervoer;
- n. besloten personenvervoer: personenvervoer per trein, niet zijnde openbaar vervoer;
- o. conventioneel goederenvervoer: goederenvervoer per trein in een pad met karakteristieken die vergelijkbaar zijn met een pad voor een goederentrein met een bruto treingewicht van 1600 ton, een kruissnelheid van 85 kilometer per uur en een toegelaten maximumsnelheid van ten minste 100 kilometer per uur;
- p. zwaar goederenvervoer: goederenvervoer per trein in een pad met karakteristieken die vergelijkbaar zijn met een pad voor een goederentrein met een bruto treingewicht van 5000 ton, een kruissnelheid van 80 kilometer per uur en een toegelaten maximumsnelheid van maximaal 100 kilometer per uur;
- q. snel goederenvervoer: goederenvervoer per trein in een pad met karakteristieken die vergelijkbaar zijn met een pad voor een goederentrein met een bruto treingewicht van 400 ton en met een kruissnelheid van 130 kilometer per uur en een toegelaten maximumsnelheid van ten minste 140 kilometer per uur;
- r. zeer snel goederenvervoer: goederenvervoer per trein die gebruik maakt van de spoorweginfrastructuur die is aangelegd ten behoeve van het vervoer per hogesnelheidstrein;
- s. spits: de twee tijdvakken van elk ten hoogste 2,5 uur op maandag tot en met vrijdag in een dienstregeling waarop een hogere bedieningsfrequentie wordt geboden dan in de onmiddellijk daaraan voorafgaande en daarop volgende tijdvakken.

2. De begripsbepalingen, bedoeld in artikel 28 van de Spoorwegwet, zijn op dit besluit van toepassing.

3. Dit besluit is mede van toepassing op de vervoersdiensten, bedoeld in artikel 29, eerste tot en met derde lid, van de Spoorwegwet.

## *§ 2. Bevoegde instanties*

### **Artikel 2**

1. Railned is de instantie die bevoegd is tot capaciteitstoewijzing ten behoeve van het binnenlands gebruik van de spoorweginfrastructuur waarvan Railinfrabeheer de beheerder is, telkens tot aan het ingevolge het tweede en derde lid bepaalde tijdstip voorafgaand aan de dag van dat gebruik. Na dat tijdstip is NS Verkeersleiding de instantie die bevoegd is

tot capaciteitstoewijzing tot aan het gebruik van die spoorweginfrastructuur.

2. De bevoegdheid van Railned tot capaciteitstoewijzing op paden gaat elke werkdag om 20.00 uur over op NS Verkeersleiding ten behoeve van de eerstvolgende aan die dag van overdracht gekoppelde verkeersdagen. De aan een dag van overdracht gekoppelde verkeersdagen zijn:

- a. maandag is gekoppeld aan de verkeersdag donderdag;
- b. dinsdag is gekoppeld aan de verkeersdag vrijdag;
- c. woensdag is gekoppeld aan de verkeersdagen zaterdag en zondag;
- d. donderdag is gekoppeld aan de verkeersdagen maandag en dinsdag;
- e. vrijdag is gekoppeld aan de verkeersdag woensdag.

3. De bevoegdheid van Railned tot capaciteitstoewijzing op rijwegen gaat elke werkdag om 16.00 uur over op NS Verkeersleiding ten behoeve van de eerstvolgende aan die dag van overdracht gekoppelde verkeersdagen. De aan een dag van overdracht gekoppelde verkeersdagen zijn:

- a. maandag is gekoppeld aan de verkeersdag woensdag;
- b. dinsdag is gekoppeld aan de verkeersdag donderdag;
- c. woensdag is gekoppeld aan de verkeersdag vrijdag;
- d. donderdag is gekoppeld aan de verkeersdagen zaterdag en zondag;
- e. vrijdag is gekoppeld aan de verkeersdagen maandag en dinsdag.

4. Indien een dag van overdracht een algemeen erkende feestdag is als bedoeld in artikel 3 van de Algemene termijnenwet of indien er tussen een dag van overdracht en een daarbij behorende verkeersdag een dergelijke feestdag is, kunnen Railned en NS Verkeersleiding gezamenlijk een besluit nemen waarin een ander tijdstip dan bedoeld in het tweede lid wordt vastgesteld.

5. Bij besluit van Onze Minister kan in de plaats van het in het tweede of derde lid bepaalde tijdstip een ander tijdstip van overdracht worden vastgesteld.

6. Dit artikel is niet van toepassing op bij besluit van Onze Minister aangewezen spoorweginfrastructuur.

7. Van een besluit als bedoeld in het vijfde of zesde lid wordt mededeling gedaan door plaatsing in de Staatscourant.

### **Artikel 3**

1. NS Verkeersleiding is de instantie die bevoegd is tot de verkeersleiding ten behoeve van binnenlands gebruik van de spoorweginfrastructuur waarvan Railinfra-beheer de beheerder is.

2. Dit artikel is niet van toepassing op bij besluit van Onze Minister aangewezen spoorweginfrastructuur.

### **Artikel 4**

De artikelen 31a tot en met 31e van de Spoorwegwet zijn van overeenkomstige toepassing op de aan Railned en NS Verkeersleiding bij dit besluit opgedragen bevoegdheden en taken.

### *§ 3. Capaciteitstoewijzing algemeen*

### **Artikel 5**

1. Het is verboden zonder daarvoor toegewezen capaciteit met een spoorvoertuig te rijden over spoorweginfrastructuur waarvan Railinfra-beheer de beheerder is, daarop stil te staan of daarop werkzaamheden uit te voeren waardoor rijden of stilstaan met spoorvoertuigen wordt beperkt.

2. Het in het eerste lid neergelegde verbod geldt niet ten aanzien van rijden of stilstaan:

- a. bij ongevallen of incidenten op de spoorweginfrastructuur of andere

onregelmatigheden in de afwikkeling van het spoorverkeer, voor zover de veiligheid van het spoorverkeer of van daarbij betrokken personen dit vereist;

b. ter uitvoering van een aanwijzing van NS Verkeersleiding op grond van artikel 18.

#### *§ 4. Minimumniveaus*

### **Artikel 6**

1. Railned neemt zodanige besluiten tot capaciteitstoewijzing, dat ten minste:

a. voor internationaal openbaar vervoer tussen 6.00 en 24.00 uur paden gerealiseerd kunnen worden tussen:

1°. Amsterdam–Zevenaar grens, richting Keulen, met een frequentie van 9 paden per richting per dag;

2°. Amsterdam–Roosendaal grens, richting Brussel, met een frequentie van 1 pad per uur per richting;

3°. Amsterdam–Roosendaal grens, richting Parijs, met een frequentie van 7 paden per richting per dag;

b. voor binnenlands openbaar vervoer de bedieningsfrequenties in de spits op hetzelfde niveau als in de dienstregelingsperiode 2000/2001 worden behouden;

c. voor stadsgewestelijk openbaar vervoer de stations, vermeld in bijlage A bij dit besluit, buiten de spits bediend kunnen worden met de bijbehorende frequenties;

d. voor conventioneel goederenvervoer paden gerealiseerd kunnen worden in:

1°. de vervoersrelaties, vermeld in bijlage B bij dit besluit, met een daarbij genoemde frequentie en karakteristiek;

2°. de vervoersrelaties, anders dan vermeld in bijlage B bij dit besluit, met een frequentie en een karakteristiek die overeenkomt met de goederenpaden die gedurende de voorafgaande dienstregelingsperiode toegewezen zijn;

e. voor het zware goederenvervoer het aantal paden hetzelfde niveau heeft als in de dienstregelingsperiode 2000/2001.

2. Ten behoeve van het bereiken van de niveaus, bedoeld in het eerste lid, onderdeel e, kan Railned capaciteit tot een bepaald tijdstip voorbehouden voor dat gebruik van de spoorweginfrastructuur.

### **Artikel 7**

Railned neemt zodanige besluiten tot capaciteitstoewijzing dat de beheerder ten minste het noodzakelijke onderhoud van de door hem beheerde spoorweginfrastructuur kan uitvoeren, waarbij de beheerder dat onderhoud ten minste kan realiseren gedurende perioden en dagdelen die voor minimaal 85% overeenkomen met de perioden en dagdelen die voor onderhoud zijn gebruikt in het kalenderjaar, voorafgaand aan het jaar waarin de capaciteit wordt aangevraagd.

#### *§ 5. Procedure van aanvraag en toewijzing van capaciteit*

### **Artikel 8**

1. Een aanvraag om capaciteitstoewijzing kan bij Railned worden ingediend door:

a. een spoorwegonderneming;

b. Onze Minister, gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur van een regionaal openbaar lichaam voor een samenwerkingsgebied als bedoeld in artikel 1 van de Kaderwet bestuur in verandering;

- c. de beheerder van spoorweginfrastructuur.
2. Een aanvraag om capaciteitstoewijzing kan na het tijdstip, bedoeld in artikel 2, eerste lid, bij NS Verkeersleiding worden ingediend door de aanvragers, bedoeld in het eerste lid, onderdelen a en c.
3. Een bestuursorgaan als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, draagt de toegewezen capaciteit over aan een spoorwegonderneming met het oog op de uitvoering van een openbare-dienstcontract.

#### **Artikel 9**

Railned maakt ten minste een maand voor de aanvang van de procedure tot capaciteitstoewijzing aan de aanvragers, bedoeld in artikel 8, bekend:

- a. voor welke tijdstippen en op welke wijze een aanvraag om capaciteitstoewijzing bij Railned wordt ingediend;
- b. op welke tijdstippen besluiten tot capaciteitstoewijzing zullen worden genomen;
- c. op welke periode de besluiten tot capaciteitstoewijzing betrekking zullen hebben.
- d. vanaf welk tijdstip de voorbehouden capaciteit, bedoeld in artikel 6, tweede lid, kan worden aangevraagd voor ander gebruik.

#### **Artikel 10**

1. Railned neemt een besluit tot capaciteitstoewijzing overeenkomstig de aanvraag, tenzij:
  - a. de aanvraag niet verenigbaar is met de minimale niveaus van capaciteitstoewijzing die gelden ingevolge de artikelen 6 en 7;
  - b. de aanvraag niet verenigbaar is met andere aanvragen of
  - c. de spoorweginfrastructuur feitelijk niet beschikbaar is.
2. Railned kan aan een besluit tot capaciteitstoewijzing beperkingen en voorschriften verbinden.
3. Indien een besluit tot capaciteitstoewijzing ingevolge het eerste lid niet overeenkomstig de aanvraag toegewezen kan worden, treedt Railned in overleg met de betrokken partijen en stelt hen in de gelegenheid:
  - a. hun aanvraag te wijzigen of in te trekken;
  - b. in te stemmen met een wijziging van de aan hen toegewezen capaciteit of
  - c. in te stemmen met een afwijking van de gangbare planningsnormen, indien daardoor slechts de treindiensten van de betrokken aanvragers een hoger risico van verstoorde verkeersafwikkeling lopen.

#### **Artikel 11**

1. Indien het overleg, bedoeld in artikel 10, derde lid, niet tot verenigbaarheid van de aanvragen van spoorwegondernemingen of bestuursorganen als bedoeld in artikel 8, eerste lid, onderdeel b, heeft geleid, neemt Railned, met uitzondering van het geval van artikel 13, zo nodig in afwijking van de aanvragen en zoveel mogelijk op basis van vergelijking van meerdere toewijzingsvarianten, een besluit tot capaciteitstoewijzing met afweging van ten minste de volgende belangen:
  - a. het bereiken van de minimale niveaus van capaciteitstoewijzing, bedoeld in artikel 6;
  - b. het doelmatig gebruiken van de spoorweginfrastructuur;
  - c. het bedrijfseconomische nadeel van de ene aanvrager is niet onevenredig groot ten opzichte van het bedrijfseconomische voordeel van een andere aanvrager;
  - d. het zoveel mogelijk minimaliseren van de reistijd van de betrokken reizigers, gewogen naar reizigersaantallen, voor zover het slechts onverenigbare aanvragen voor het personenvervoer betreft;

e. het toewijzen van een aanvraag om capaciteitstoewijzing van spoorwegondernemingen die voor de eerste keer toetreden tot de markt van het goederenvervoer per spoor, waarbij dit belang voor die nieuwe spoorwegonderneming geldt tot een maximum van 15% van de totale capaciteit voor het goederenvervoer, voor zover het slechts onverenigbare aanvragen voor het goederenvervoer betreft.

2. Indien Railned, in geval het capaciteit ten behoeve van het stilstaan van spoorvoertuigen betreft, met toepassing van het eerste lid geen besluit tot capaciteitstoewijzing kan nemen, neemt Railned een besluit tot capaciteitstoewijzing door loting.

## **Artikel 12**

Bij de belangenafweging, bedoeld in artikel 11, eerste lid, kent Railned een zwaarder gewicht toe aan de belangen van een treindienst in een marktsegment met een hogere prioritering dan aan die in een marktsegment met een lagere prioritering, overeenkomstig de onderstaande volgorde:

- a. stadsgewestelijk openbaar vervoer;
- b. internationaal openbaar vervoer;
- c. conventioneel goederenvervoer;
- d. nationaal openbaar vervoer;
- e. zwaar goederenvervoer;
- f. snel goederenvervoer;
- g. streekgewestelijk openbaar vervoer;
- h. zeer snel goederenvervoer;
- i. besloten personenvervoer.

## **Artikel 13**

Indien het voorgenomen besluit tot capaciteitstoewijzing betrekking heeft op het vaststellen van goederenpaden ten behoeve van het basisuurpatroon en indien het overleg, bedoeld in artikel 10, derde lid, niet tot verenigbaarheid van de aanvragen van spoorwegondernemingen heeft geleid voor zover het gaat om aanvragen binnen dezelfde deelmarkt, neemt Railned, zo nodig in afwijking van de aanvragen en zoveel mogelijk op basis van vergelijking van meerdere toewijzingsvarianten, een besluit tot capaciteitstoewijzing door het toepassen van een prioritering in onderstaande volgorde:

- a. internationaal verkeer;
- b. verkeer van en naar mainport Schiphol;
- c. verkeer van en naar mainport Rotterdam–Rijnmond;
- d. verkeer van en naar haven van Amsterdam–IJmond;
- e. verkeer over het traject Rotterdam–Tilburg–Arnhem grens;
- f. verkeer met overige bestemmingen.

## **Artikel 14**

Indien het overleg, bedoeld in artikel 10, derde lid, niet tot verenigbaarheid van de aanvraag van de beheerder met de aanvragen van dan wel de toegewezen capaciteit aan spoorwegondernemingen of bestuursorganen als bedoeld in artikel 8, eerste lid, onderdeel b, heeft geleid, neemt Railned, zo nodig in afwijking van de aanvragen dan wel de toegewezen capaciteit, en zoveel mogelijk op basis van vergelijking van meerdere toewijzingsvarianten, een besluit tot capaciteitstoewijzing met afweging van ten minste de volgende belangen:

- a. het bereiken van de minimale niveaus van capaciteitstoewijzing, bedoeld in de artikelen 6 en 7;
- b. het uitvoeren van werkzaamheden door de beheerder gedurende

bepaalde dagdelen overeenkomstig de bij of krachtens de Arbeids-tijdenwet, Wet geluidhinder of de Wet milieubeheer vastgestelde normen;

- c. de bedrijfseconomische effecten voor de beheerder;
- d. de effecten die de spoorwegondernemingen, aanbieders van lading of reizigers ondervinden van het niet beschikbaar zijn van de spoorweg-infrastructuur gedurende bepaalde dagdelen;
- e. de uitvoering van de werkzaamheden van derden die met een vergunning als bedoeld in artikel 15 van het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen plaatsvinden.

### **Artikel 15**

Indien een besluit tot capaciteitstoewijzing niet overeenkomstig de oorspronkelijke aanvraag dan wel de gewijzigde aanvraag is toegewezen, kan de aanvrager binnen twee weken na toezending van het besluit schriftelijk aan Railned te kennen geven dat hij geheel of gedeeltelijk van de toegewezen capaciteit geen gebruik wil maken. Door deze kennisgeving vervalt het besluit tot capaciteitstoewijzing, respectievelijk vervalt het besluit tot capaciteitstoewijzing voor zover het betrekking heeft op het in de kennisgeving aangegeven gedeelte.

### **Artikel 16**

1. Railned of, indien het tijdstip, bedoeld in artikel 2, eerste lid, is gepasseerd, NS Verkeersleiding beslist op aanvragen om capaciteits-toewijzing door spoorwegondernemingen of bestuursorganen als bedoeld in artikel 8, eerste lid, onderdeel b, die betrekking hebben op een periode waarover reeds een besluit tot capaciteitstoewijzing is genomen, in volgorde van binnenkomst.

2. Indien Railned een beslissing op een aanvraag krachtens het eerste lid neemt, is artikel 10, eerste en tweede lid, van overeenkomstige toepassing.

3. Indien de beschikbare capaciteit niet toereikend is om overeenkomstig een aanvraag te beslissen, wijst Railned dan wel NS Verkeersleiding de aanvraag af.

### *§ 6. Intrekking en wijziging van capaciteit*

### **Artikel 17**

1. Railned kan een besluit tot capaciteitstoewijzing wijzigen of intrekken:

- a. op aanvraag van de houder van capaciteit;
- b. op aanvraag van de beheerder ten behoeve van functieherstel van de spoorweginfrastructuur;
- c. indien dit voortvloeit uit een krachtens artikel 14 genomen besluit tot capaciteitstoewijzing aan de beheerder;
- d. indien de houder van capaciteit binnen drie maanden nadat deze gerechtigd is van het besluit tot capaciteitstoewijzing gebruik te maken, 20% van de hem over die periode toegewezen capaciteit voor openbaar vervoer of 50% van de hem toegewezen capaciteit over die periode voor ander gebruik, niet heeft gebruikt;
- e. indien de houder van capaciteit ingevolge artikel 8 niet meer gerechtigd is capaciteit aan te vragen;
- f. indien een aan het besluit tot capaciteitstoewijzing verbonden voorschrift wordt overtreden;
- g. indien redenen van openbare orde en veiligheid of andere dringende redenen dit noodzakelijk maken.

2. Na het tijdstip, bedoeld in artikel 2, eerste lid, kan NS Verkeersleiding

een besluit tot capaciteitstoewijzing wijzigen of intrekken op basis van de gronden, bedoeld in het eerste lid, onderdelen a, b, f en g.

### **Artikel 18**

Met het oog op een goede uitoefening van de verkeersleiding kan NS Verkeersleiding aan de spoorwegondernemingen en de beheerder aanwijzingen geven inzake het gebruik van de spoorweginfrastructuur, zo nodig in afwijking van de toewijzingsbesluiten. Degene tot wie de aanwijzing is gericht, is verplicht daaraan onverwijld gevolg te geven.

### *§ 7. Slotbepalingen*

### **Artikel 19**

In artikel 16c van het Besluit Infrastructuurfonds<sup>1</sup> wordt onderdeel c geletterd tot d en wordt een nieuw onderdeel c ingevoegd, luidende:  
c. een beheerder van landelijke railinfrastructuur;

### **Artikel 20**

1. Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, met uitzondering van de artikelen 1, derde lid, 5 en 19, en vervalt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

2. De artikelen 1, derde lid, en 19 treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

3. Artikel 5 treedt in werking met ingang van 10 juni 2001.

<sup>1</sup> Stb. 1993, 629, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 28 september 1999, Stb. 474.

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 12 december 2000, nr. 241.

### **Artikel 21**

Dit besluit wordt aangehaald als: Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen.

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

's-Gravenhage, 20 oktober 2000

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

Uitgegeven de *negende* november 2000

De Minister van Justitie,  
A. H. Korthals



**Bijlage A (personenvervoer) behorende bij het Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen**

1. *Stadsgewestelijke stations als bedoeld in artikel 6, eerste lid, onderdeel c.*

Stationsnaam	bedieningsfrequentie per uur
Abcoude	2
Almere Buiten	4
Almere Centrum	4
Almere Muziekwijk	4
Almere Parkwijk	4
Alphen a/d Rijn	2
Amersfoort Schothorst	2
Amsterdam Amstel	4
Amsterdam Bijlmer	2
Amsterdam Muiderpoort	4
Amsterdam RAI	4
Amsterdam Sloterdijk	4
Amsterdam Zuid WTC	4
Baarn	2
Barendrecht	2
Berkel en Rodenrijs	2
Beverwijk	2
Bilthoven	2
Bloemendaal	2
Boskoop	1
Breukelen	2
Bunnik	2
Bussum Zuid	2
Buytenwegh (Zoetermeer)	2
Capelle Schollevaar	2
Centrum West (Zoetermeer)	2
Culemborg	2
De Leijens (Zoetermeer)	2
De Vink	4
Delft	4
Delft Zuid	3
Delftsewallen (Zoetermeer)	2
Den Dolder	3
Den Haag Mariahoeve	4
Den Haag Moerwijk	3
Diemen	2
Diemen Zuid	4
Dordrecht Stadspolders	2
Dorp (Zoetermeer)	2
Driebergen-Zeist	4
Driehuis	2
Driemanspolder (Zoetermeer)	2
Geldermalsen	2
Gorinchem	2
Gouda Goverwelle	2
Haarlem Spaarnwoude	2
Hardinxveld-Giessendam	2
Heemskerk	2
Heemstede-Aerdenhout	4
Hillegom	2
Hilversum	4
Hilversum Noord	2
Hilversum Sportpark	2
Hoek van Holland	2
Hoek van Holland Strand	2
Hollandsche Rading	2
Hoofddorp	4
Hoorn	2
Hoorn Kersenboogerd	2
Houten	2
Koog Bloemwijk	2
Koog-Zaandijk	2
Krommenie-Assendelft	2
Laan van NOI	4

Stationsnaam	bedieningsfrequentie per uur
Leiden Lammenschans	2
Leidschendam-Voorburg	4
Leidsewallen (Zoetermeer)	2
Maarn	2
Maarsse	2
Maassluis	4
Maassluis West	4
Meerzicht (Zoetermeer)	2
Naarden-Bussum	4
Nieuw Vennep	2
Nieuwerkerk a/d IJssel	2
Overveen	2
Palenstein (Zoetermeer)	2
Pijnacker	2
Purmerend	2
Purmerend Overwhere	2
Rijswijk	3
Rotterdam Alexander	4
Rotterdam Bergweg	2
Rotterdam Blaak	4
Rotterdam Hofplein	2
Rotterdam Kleiweg	2
Rotterdam Lombardijen	4
Rotterdam Noord	2
Rotterdam Wilgenplas	2
Rotterdam Zuid	4
Santpoort Noord	2
Santpoort Zuid	2
Schiedam	4
Schiedam Nieuwland	4
Seghwaert (Zoetermeer)	2
Sliedrecht	2
Soest	2
Soest Zuid	2
Soestdijk	2
Stadhuis (Zoetermeer)	2
Uitgeest	2
Utrecht Lunetten	2
Utrecht Overvecht	4
Veenendaal Centrum	2
Veenendaal West	2
Vlaardingen	4
Vlaardingen Oost	4
Vlaardingen West	4
Vleuten	2
Voorburg	4
Voorburg 't Loo	4
Voorhout	2
Voorschoten	4
Voorweg (Zoetermeer)	2
Waddinxveen	2
Waddinxveen Noord	2
Weesp	4
Woerden	4
Wormerveer	2
Zaandam Kogerveld	2
Zandvoort	2
Zoetermeer	4
Zoetermeer Oost	2
Zwijndrecht	2

## 2. Streekgewestelijke stations

Aalten; Akkrum; Alkmaar Noord; Almelo de Riet; Anna Paulowna; Appingedam; Arkel; Arnhem; Arnhem Noord; Arnhem Prezikhaaf; Arnhem Velperpoort; Assen; Baflo; Barneveld Centrum; Barneveld Noord; Beek-Elsloo; Bedum; Beesd; Beilen; Bergen op Zoom; Best; Blerick; Bodegraven; Borne; Bovenkarspel Flora; Bovenkarspel-Grootebroek; Boxmeer; Boxtel; Breda; Prinsenbeek; Brummen; Buitenpost; Bunde; Castricum; Chevremont;

Coevorden; Cuijk; Daarlerveen; Dalen; Dalfsen; Deinum; Delden; Delfzijl; Delfzijl West; Den Helder; Den Helder Zuid; Deurne; Deventer Colmschate; Didam; Dieren; Dordrecht Zuid; Doetinchem; Doetinchem de Huet; Dronrijp; Duiven; Echt; Ede Centrum; Ede-Wageningen; Eijsden; Eindhoven Beukenlaan; Elst; Emmen; Emmen Bargeres; Enkhuizen; Enschede Drienerlo; Ermelo; Etten-Leur; Eygelshoven; Franeker; Geerdijk; Geldrop; Geleen Lutterade; Geleen Oost; Gilze Rijen; Goor; Gramsbergen; Grijpskerk; Groningen Noord; Goes; Grou-Jirnsum; 't Harde; Hardenberg; Harderwijk; Haren; Harlingen; Harlingen Haven; Heerenveen; Heerhugowaard; Heeze; Heiloo; Heino; Helmond; Helmond Brouwhuis; Helmond; 't Hout; Hemmen-Dodewaard; Hengelo Oost; 's-Hertogenbosch Oost; Hindeloopen; Hoensbroek; Holten; Hoogeveen; Hoogezand-Sappemeer; Hoogkarspel; Horst-Sevenum; Houthem-St. Gerlach; Hurdegaryp; IJlst; Kampen; Kapelle-Biezelinge; Kerkrade Centrum; Kesteren; Klarenbeek; Klimmen-Ransdaal; Koudum-Molkwerum; Krabbedijke; Kropswolde; Kruiningen-Yerseke; Lage Zwaluwe; Landgraaf; Leerdam; Leeuwarden Camminghaburen; Lichtenvoorde-Groenlo; Lochem; Loppersum; Lunteren; Maastricht Randwyck; Mantgum; Mariënborg; Martenshoek; Meerssen; Meppel; Nieuw Amsterdam; Nieuweschans; Nijkerk; Nijmegen Dukenburg; Nijmegen Heyendaal; Nijverdal; Nunspeet; Nuth; Obdam; Oisterwijk; Oldenzaal; Olst; Ommen; Oosterbeek; Opheusden; Oss; Oss West; Oudenbosch; Putten; Raalte; Ravenstein; Reuver; Rheden; Rhenen; Rijssen; Rilland-Bath; Roodeschool; Rosmalen; Ruurlo; Sappemeer Oost; Sauwerd; Schagen; Scheemda; Schinnen; Schin op Geul; Sneek; Sneek Noord; Spaubeek; Stavoren; Stedum; Steenwijk; Susteren; Swalmen; Tegelen; Terborg; Tiel; Tilburg West; Uithuizen; Uithuizermeeden; Usquert; Valkenburg; Varsseveld; Veenendaal-de Klomp; Veenwouden; Velp; Venray; Vierlingsbeek; Vlissingen Souburg; Voerendaal; Vorden; Vriezenveen; Vroomshoop; Vught; Warffum; Weert; Wehl; Wezep; Wierden; Wijchen; Wijhe; Winschoten; Winsum; Winterswijk; Wolfheze; Wolvega; Workum; Zaltbommel; Zetten-Andelst; Zevenaar; Zevenbergen; Zuidbroek; Zuidhorn; Zwaagwesteinde.

**Bijlage B (goederenvervoer) behorende bij het Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen**

van	via	naar	aantal paden per uur	aantal paden per werkdag-etmaal	afwijkend brutotrein-gewicht in tonnen
Amersfoort	Deventer	Oldenzaal grens	2	40	2400
Oldenzaal grens	Deventer	Amersfoort	2	43	2400
Amersfoort	Zwolle	Meppel	2	44	2400
Meppel	Zwolle	Amersfoort	2	44	2400
Beverwijk	Breukelen	Eindhoven	2	30	–
Eindhoven	Breukelen	Beverwijk	2	38	2400
Beverwijk	Haarlem	Kijfhoek	1	24	2400
Kijfhoek	Haarlem	Beverwijk	1	24	2400
Eijsden grens	Maastricht	Eindhoven	2	38	2400
Eindhoven	Maastricht	Eijsden grens	2	38	2400
Kijfhoek		Roosendaal grens	2	41	2400
Roosendaal grens		Kijfhoek	2	38	2400
Kijfhoek	Breukelen	Amersfoort	1	24	2400
Amersfoort	Breukelen	Kijfhoek	1	20	2400
Kijfhoek	Eindhoven	Venlo	2	46	–
Venlo	Eindhoven	Kijfhoek	2	48	–
Kijfhoek	Tilburg	Zevenaar grens	1	14	2400
Zevenaar grens	Tilburg	Kijfhoek	1	22	–
Kijfhoek	Utrecht	Zevenaar grens	2	29	2000
Zevenaar grens	Utrecht	Kijfhoek	2	28	2000

## 1. Doel van het Interimbesluit

Het doel van dit besluit is het bevorderen van een objectieve, non-discriminatoire en toetsbare verdeling van spoorweginfrastructuurcapaciteit. Dit gebeurt door het bieden van een tijdelijke voorziening, namelijk tot het tijdstip waarop de voorgenomen nieuwe Spoorwegwet in werking zal treden. Uit het rapport «Toezicht op het spoor»<sup>1</sup> van de Algemene Rekenkamer blijkt dat tot nu toe een dergelijke verdeling niet altijd is gewaarborgd. Railned ontleent tot nu toe haar bevoegdheid om capaciteit toe te wijzen aan hoofdstuk III van de Spoorwegwet, de overeenkomst tussen de Staat en de NV Nederlandse Spoorwegen van 29 juni 1995 «Over de Wissel»<sup>2</sup> en de daarop gebaseerde jaarlijkse overeenkomsten tussen de Staat en Railned. Een verdere uitwerking van de wijze waarop capaciteit wordt verdeeld, is tot op heden geregeld in een toegangsovereenkomst die Railned met de vervoerders sluit. Een publiekrechtelijke grondslag voor de bevoegdheid van Railned en de uitoefening van die bevoegdheid ontbrak derhalve tot op heden.

De Algemene Rekenkamer heeft in het rapport «Toezicht op het spoor» de aanbeveling gedaan dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tot de inwerkingtreding van de nieuwe Spoorwegwet maatregelen treft wegens het ontbreken van wettelijke bevoegdheden ten opzichte van de spoorvervoerders. Uit het onderzoek is namelijk een aantal zaken naar voren gekomen waaruit blijkt dat er op sommige punten onduidelijkheden bestaan over de positie en bevoegdheden van Railned en over de wijze waarop zij haar bevoegdheden uitoefent. Dit besluit komt grotendeels tegemoet aan de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer om voor de periode tot de inwerkingtreding van de nieuwe Spoorwegwet maatregelen te treffen. Dit besluit geeft bijvoorbeeld een publiekrechtelijke grondslag voor de bevoegdheid van Railned en NS Verkeersleiding om capaciteit toe te wijzen en voor NS Verkeersleiding om bij de uitvoering van de toewijzingsbesluiten bij te sturen. Dit bevordert een non-discriminatoire capaciteitstoewijzing omdat de besluiten van Railned immers moeten voldoen aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Ten tweede regelt dit besluit een aantal onderwerpen die ter discussie stonden in de zogenoemde «side letter» bij de overeenkomst die NS Railinfrabeheer, Railned en NS Verkeersleiding met spoorwegondernemingen sluiten ten behoeve van de toegang tot het verkeer op de spoorweginfrastructuur (de zogenaamde toegangsovereenkomst), zoals de verdelingsregels bij conflicterende aanvragen voor capaciteit. Dit besluit geeft nu wel dergelijke verdelingsregels waardoor duidelijk is op welke manier de capaciteitstoewijzing plaatsvindt; de regels maken de capaciteitstoewijzing transparant, objectief en toetsbaar.

Een ander punt waarvoor de Algemene Rekenkamer heeft gewaarschuwd, was dat de afhankelijkheid van Railned van de medewerking van de vervoerders bij het sluiten van overeenkomsten te veel risico's met zich mee zou kunnen brengen voor een goede taakuitoefening. Door een publiekrechtelijke basis van de bevoegdheden van Railned en NS Verkeersleiding zijn die bevoegdheden nu publiekrechtelijk afdwingbaar gemaakt. Bovendien zijn de artikelen in de Spoorwegwet over de aansturing door de Minister van Verkeer en Waterstaat van Railned en NS Verkeersleiding in dit besluit van overeenkomstige toepassing verklaard op de bevoegdheden van deze instanties ten aanzien van het binnenlands gebruik van de spoorweginfrastructuur. Dit geeft meer duidelijkheid over de aansturingsbevoegdheden van de minister.

<sup>1</sup> Kamerstukken II 1998/99, 26 615, nr. 2.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 1994/95, 18 986, nr. 12.

Tenslotte heeft de Algemene Rekenkamer aandacht gevraagd voor het waarborgen van de noodzakelijke onafhankelijke positie van de taakorganisaties. Er wordt naar gestreefd om te bewerkstelligen dat Railned en NS Verkeersleiding vanaf 1 januari 2001 onafhankelijk van het NS concern kunnen opereren. Dit zal gerealiseerd worden door deze taakorganisaties uit het NS concern te plaatsen doordat NS de aandelen in de taakorganisaties zal overdragen. Dit heeft voor de praktijk tot gevolg dat Railned bij het eerste toewijzingsbesluit over het basisuurpatroon (dat waarschijnlijk in november zal plaatsvinden) nog niet formeel buiten het NS concern is geplaatst. Echter, de daaropvolgende toewijzingsbesluiten inzake de wijzigingsbladen en de vaststelling van de jaardienstregeling zullen na 1 januari 2001 worden genomen. Gedurende dat gedeelte van de procedure waarin capaciteit wordt toegewezen, zal de uitplaatsing van de taakorganisaties en daarmee de onafhankelijkheid van Railned ten opzichte van het NS concern gewaarborgd zijn. Bovendien zal gedurende het gehele traject regelmatig overleg plaatsvinden tussen Railned, NS Verkeersleiding en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tijdens deze overleggen zal eveneens worden toegezien op de wijze waarop de toewijzingsbesluiten worden genomen. Op deze manier wordt de onafhankelijkheid van Railned gewaarborgd bij het nemen van toewijzingsbesluiten.

## 2. Grondslagen van het Interimbesluit

Dit besluit is gebaseerd op de artikelen 27 en 32 van de Spoorwegwet. Artikel 32, eerste lid, van de Spoorwegwet biedt de grondslag om «bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels te stellen omtrent het bepaalde in hoofdstuk III van die wet.» Uit de totstandkomingsgeschiedenis van artikel 32 de Spoorwegwet<sup>1</sup> kan worden afgeleid dat dit slechts gaat over het vervoer dat wordt verricht door internationale samenwerkingsverbanden en over gecombineerd vervoer als bedoeld in richtlijn nr. 91/440/EEG<sup>2</sup> (hierna te noemen: het 91/440-vervoer). Het tweede en derde lid van dat artikel geven enkele voorbeelden van mogelijke regels ter zake.

Gelet op de bedoeling van de wetgever, biedt artikel 32 geen grondslag voor de capaciteitstoewijzing voor binnenlands gebruik van de spoorweginfrastructuur. Die grondslag is wel te vinden in artikel 27 van de Spoorwegwet. Op grond van dat artikel kunnen bij algemene maatregel van bestuur onder andere worden geregeld: «(...)», het toezicht over de baan en de bediening der seinen (...) en hetgeen verder ter verzekering van de behoorlijke uitoefening der spoorwegdiensten en het veilig verkeer over de spoorwegen, krachtens deze wet, is voor te schrijven.» Dit artikel heeft een ruime strekking. Dit kan ten eerste worden afgeleid uit de bewoordingen van het artikel, in het bijzonder de zinsnede «en hetgeen verder ter verzekering van de behoorlijke uitoefening der spoorwegdiensten (...) is voor te schrijven». Ten tweede blijkt dit uit de toepassingsgeschiedenis van het artikel. Dat laat zien dat een veelheid van onderwerpen op grond van dit artikel bij algemene maatregel van bestuur regeling heeft gevonden. Ten derde blijkt ook uit de jurisprudentie dat dit artikel een ruim toepassingsbereik heeft. Jurisprudentie van de Hoge Raad heeft bijvoorbeeld bevestigd dat artikel 27 van de Spoorwegwet voldoende grondslag biedt voor het bieden van de bevoegdheid van het spoorwegpersoneel om in het belang van de veiligheid, orde en rust of ter verzekering van een goede bedrijfsgang aanwijzingen te geven in restauraties op stations<sup>3</sup>. Het onderhavige besluit is – zeker nu er steeds meer spoorwegondernemingen gebruik zullen maken van de spoorweginfrastructuur – noodzakelijk voor de verzekering van de behoorlijke uitoefening van de spoorwegdiensten, namelijk de objectieve, toetsbare en non-discriminatoire capaciteitstoewijzing door Railned. Daarnaast is dit

<sup>1</sup> Kamerstukken II 1996/97, 25 335, nr. 3.

<sup>2</sup> Richtlijn nr. 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (PbEG L 237).

<sup>3</sup> HR 2 april 1985, NJ 1985/796.

besluit noodzakelijk voor het veilig verkeer over de spoorwegen, namelijk het bieden van een ondubbelzinnige, publiekrechtelijke grondslag voor de bevoegdheid van NS Verkeersleiding om bij te sturen in de uitvoering van de toewijzingsbesluiten ten behoeve van een ongestoorde verkeersafwikkeling.

De twee grondslagen waarop dit besluit is gebaseerd – de artikelen 27 en 32 van de Spoorwegwet – hebben ook gevolgen voor de bevoegde rechter. Voor de bezwaarprocedure is er geen verschil: uit artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht volgt dat een belanghebbende tegen een besluit van Railned bezwaar kan maken bij Railned. Op grond van artikel 31h, tweede lid, van de Spoorwegwet kan een belanghebbende tegen een besluit dat krachtens hoofdstuk III is genomen inzake capaciteitstoewijzing ten behoeve van 91/440-vervoer, daarna beroep instellen bij de rechtbank en hoger beroep bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven. Voor besluiten krachtens overige hoofdstukken van de Spoorwegwet is geen speciale rechtsgang aangewezen. Hierdoor kan een belanghebbende tegen een besluit dat krachtens artikel 27 van de Spoorwegwet is genomen inzake capaciteitstoewijzing ten behoeve van binnenlands gebruik, op grond van artikel 8:1 van de Algemene wet bestuursrecht beroep instellen bij de rechtbank en daarna op grond van artikel 37 van de Wet op de Raad van State hoger beroep bij de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State.

### **3. Tijdelijkheid van het Interimbesluit en noodzaak van tijdige inwerkingtreding**

Zoals hiervoor reeds is aangegeven, is dit besluit slechts een tijdelijke regeling. Bij de inwerkingtreding van de nieuwe Spoorwegwetgeving zullen – zo is het voornemen – de bevoegdheden van Railned en NS Verkeersleiding niet meer op het niveau van een algemene maatregel van bestuur worden geregeld, maar op wetsniveau. De artikelen in dit besluit die de bevoegdheden van Railned en NS Verkeersleiding omschrijven, zullen dan weer komen te vervallen. Daarnaast zullen in de in voorbereiding zijnde nieuwe spoorwegwetgeving bijvoorbeeld veel meer zaken worden geregeld over de procedurele aspecten van de capaciteitstoewijzing.

Een tijdelijk besluit tot de inwerkingtreding van de nieuwe Spoorwegwet is echter zeer noodzakelijk in verband met het groeiend aantal nieuwe vervoerders die gebruik willen maken van de spoorweginfrastructuur.

Hierdoor is het dringend noodzakelijk dat er ondubbelzinnige verdelingsregels bestaan die Railned, zonder discussie over haar bevoegdheden hierin, bij conflicterende capaciteitsaanvragen kan hanteren op een transparante, non-discriminatoire, objectieve en toetsbare wijze.

De toedelingsregels die in dit besluit zijn opgenomen zijn bedoeld voor de dienstregeling 2001/2002. De getalswaarden in dit besluit zijn dan ook afgestemd op die dienstregelingsperiode. Na deze periode is naar verwachting de nieuwe Spoorwegwetgeving van kracht.

### **4. Uitgangspunten van het Interimbesluit**

Het Interimbesluit geeft een publiekrechtelijke grondslag aan de bevoegdheden van Railned en NS Verkeersleiding. Daarnaast bepaalt het de procedureregels en stelt het de beslechtsregels vast die worden toegepast, indien spoorwegondernemingen, bestuursorganen of de beheerder zodanige capaciteitsaanvragen indienen dat de voorgestelde

dienstregelingen niet zonder conflicten op de beschikbare spoorweginfrastructuur gerealiseerd kunnen worden.

De procedureregels die in dit besluit zijn aangegeven, zijn grotendeels een weerslag van het in de praktijk geldende beleid. Het belang van het vastleggen van deze regels is dat het nu inzichtelijk is voor alle partijen op welke wijze de capaciteit wordt verdeeld. Wanneer een spoorwegonderneming op bepaalde tijdstippen vervoer wil verrichten, kan hij bij de jaarlijkse procedure een aanvraag om capaciteit indienen door een voorstel te overleggen, eerst van het basisuurpatroon en later van een jaardienstregeling. Railned honoreert in principe deze aanvraag, tenzij er een andere spoorwegonderneming is die op dezelfde tijdstippen en plaatsen wenst te rijden. Railned brengt de betrokken partijen bij elkaar en door middel van overleg wordt getracht de aanvragen zodanig te wijzigen dat betrokken partijen ermee kunnen leven. Slaagt dit overleg niet, dan moet Railned de knoop doorhakken en door middel van een belangenafweging een besluit nemen over de aanvragen. Ook nadat de jaardienstregelingen zijn vastgesteld, kan een spoorwegonderneming nog een aanvraag om capaciteit indienen. Railned hanteert vanaf dat tijdstip opnieuw de regel: toewijzing indien er ruimte is. Als echter blijkt dat er geen spoorweginfrastructuur beschikbaar is, dan gaat Railned niet meer in overleg met degene die de conflicterende aanvraag heeft ingediend, maar wijst de aanvraag af. Op deze wijze wordt het meeste zekerheid aan de spoorwegondernemingen geboden. Alleen in het geval het een latere aanvraag van de beheerder betreft, geeft Railned gelegenheid tot overleg tussen de beheerder en degene aan wie reeds capaciteit is toegewezen. De reden hiervan is dat een goed beheer van de spoorweginfrastructuur noodzakelijk is voor het vervoer zelf. De beheerder heeft niet altijd de mogelijkheid om voor een heel jaar alle werkzaamheden te plannen. Een overleg met een belangenafweging tussen beheer en vervoer is derhalve gewenst.

Het bovenstaande heeft tot gevolg dat in de diverse fasen van de procedure tot capaciteitstoewijzing de volgende artikelen van toepassing zijn:

- a) basisuurpatroon personen- en goederenvervoer, met uitzondering van situatie b: artikelen 11 en 12
- b) basisuurpatroon goederenvervoer, binnen dezelfde deelmarkt: artikel 13
- c) jaardienstregeling personen- en goederenvervoer: artikelen 11 en 12
- d) jaardienstregeling beheer: artikel 14
- e) wijzigingsbladen personen- en goederenvervoer: artikel 16
- f) wijzigingsbladen beheer: artikel 14

De afgelopen jaren bestaat reeds op bepaalde spoorweginfrastructuur een tekort aan capaciteit, terwijl dit tekort de komende jaren alleen nog maar zal toenemen. Het betreft dan in eerste instantie conflicterende capaciteitsaanvragen van reizigers- en goederenvervoer, maar ook conflicten tussen verschillende goederenvervoerders. Daarnaast bestaat de wens om, in afwachting van het gereedkomen van de Betuweroute en de HSL-Zuid, ook groei te accommoderen voor reizigers- en goederenvervoer over langere afstand.

Om inzicht te krijgen in de effecten van verschillende afwegingen tussen deze moeilijk te vergelijken vervoerssoorten, is de studie ToeRGoed<sup>1</sup> opgezet. Deze afkorting staat voor: de Toekomstige capaciteit van het reizigers- en het goederenvervoer per spoor. In deze studie wordt niet alleen de verdeling tussen de segmenten reizigers- en goederenvervoer gezien, maar worden in elk van deze segmenten vier deelmarkten onderscheiden. Voor het goederenvervoer zijn dit: conventioneel

<sup>1</sup> Studie van Railned in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, uitgegeven 31 maart 2000.



goederenvervoer, zwaar goederenvervoer, snel distributienet en licht en zeer snel goederenvervoer. Voor het reizigersvervoer gaat het om: stadsgewestelijk vervoer, internationaal vervoer, nationaal vervoer en streekgewestelijk vervoer. Het onderscheiden van deze deelmarkten binnen het goederen- en personenvervoer is belangrijk omdat er bij conflicterende aanvragen niet alleen wordt gekeken of er sprake is van een goederenvervoerder of een personenvervoerder, maar ook op welke deelmarkt hij opereert. Door het maken van een afweging en prioritering binnen deze deelmarkten is gebleken dat een betere benutting van de spoorweginfrastructuur gerealiseerd kan worden waardoor er een groei van het goederen- en personenvervoer gerealiseerd kan worden. De verdelingsregels in het Interimbesluit zijn zodanig gekozen dat hierdoor voor 2001/2002 een groei wordt gefaciliteerd voor het goederenvervoer tot een totaal van 30 miljoen ton. Op deze wijze wordt tegemoet gekomen aan het standpunt van het kabinet dat de groei van het goederenvervoer per spoor zo weinig mogelijk beperkingen moet ondervinden tot het moment van ingebruikneming van de Betuweroute.<sup>1</sup>

De omvang van het personenvervoer zal naar verwachting groeien van 15,3 miljard reizigerskilometers in 2000 naar 16,5 miljard in 2005. Hoewel de ambities van de spoorvervoerders die goederen- en personenvervoer verrichten, hoger liggen (zonder rekening met elkaar te houden), is de beschikbare capaciteit hiervoor niet toereikend. De regels van het Interimbesluit zijn zodanig opgesteld dat de groei van het totale spoorvervoer optimaal wordt gefaciliteerd.

Let wel: de verdelingsregels uit het Interimbesluit worden slechts gehanteerd bij het optreden van capaciteitsconflicten op bepaalde spoorweginfrastructuur. Het zijn dus geen absolute voorrangregels bij de verdeling van capaciteit over de gehele spoorweginfrastructuur.

Bij het vaststellen van de verdelingsregels hebben voor het goederenvervoer de volgende overwegingen een rol gespeeld. In het goederenvervoer zijn al enkele jaren verscheidene vervoerders actief. In het verleden hebben zich nog weinig (openlijke) capaciteitsconflicten tussen vervoerders voorgedaan maar de verwachting is dat het aantal conflicten de komende jaren zal toenemen. Naarmate de capaciteit schaarser wordt, is het steeds belangrijker dat er verdelingsregels voor Railned beschikbaar zijn op basis waarvan zij in conflictsituaties een oplossing kan kiezen. De verdelingsregels in dit Interimbesluit zijn afkomstig uit de studie ToeR-Goed, voor zover het conflicten betreft tussen goederen- en personenvervoer. Wanneer het gaat om conflicten tussen goederenvervoerders onderling, zijn de regels grotendeels afkomstig uit de studie Capgoed<sup>2</sup>. Daarin is geadviseerd over de regels die geschikt en haalbaar zijn.

Voor het reizigersvervoer hebben drie overwegingen meegespeeld. Ten eerste het bieden van capaciteit voor vervoer over korte afstanden naar de stadsgewesten in de Randstad waar de congestie op het wegennet het grootst is, daarnaast het bieden van capaciteit voor internationaal vervoer over langere afstand als alternatief voor het vliegverkeer binnen Europa, en tot slot het bieden van capaciteit voor vervoer op het hoofdrailnet (HRN). Naar verwachting is voldoende capaciteit beschikbaar voor streekgewestelijk vervoer.

## **5. Artikelen**

### *Artikel 1*

Dit artikel geeft de definities van de in het besluit gehanteerde begrippen. Voor een deel gelden de definities van artikel 28, eerste lid, van

<sup>1</sup> Kamerstukken II 1994/95, 22 589, nr. 71.

<sup>2</sup> Studie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, uitgegeven juni 2000.

de Spoorwegwet. Daarnaast wordt door middel van het eerste lid een aantal nieuwe begrippen ingevoerd. De belangrijkste nieuwe definities van artikel 1 gaan over de indeling van de diverse deelmarkten.

Het goederenvervoer is ingedeeld in de deelmarkten conventioneel, zwaar, snel en zeer snel. Deze indeling is gebaseerd op de kenmerken van de productiemiddelen omdat deze kenmerken in belangrijke mate overeenstemmen met de behoeften van de markt. De rijnsnelheid van de treinen is het meest bepalend voor het onderscheid in deelmarkten. De capaciteitstoedeling gaat over paden (rijmogelijkheden) en uitdrukkelijk niet over de treinen zelf. Om die paden te kunnen onderscheiden zijn ze beschreven aan de hand van enkele representatieve kenmerken van de treinen die daarvan gebruik moeten kunnen maken. Die kenmerken zijn dus niet limitatief bedoeld en ook anders samengestelde treinen zullen worden toegelaten voor zover die dit pad kunnen halen. Het conventionele vervoer is het grootste deel van het bestaande goederenvervoer. Voor dit vervoer is voor een standaard van 1600 ton gekozen in aansluiting op wat internationaal gebruikelijk is. Bij het vaststellen van het minimumniveau (zie artikel 6) is voor bepaalde routes voor een hoger tonnage gekozen waar dit zonder additionele beperkingen van andere gebruikers mogelijk is. Het zware vervoer is het overige deel van het bestaande goederenvervoer. Snel en zeer snel goederenvervoer zijn delen van het goederenvervoer die nog in ontwikkeling zijn. Het snelle goederenvervoer is het tijdskritisch transport dat wordt gerealiseerd met een hoge frequentie. Dit vervoer zou met het wegvervoer kunnen concurreren en daarmee een bijdrage leveren aan de filebestrijding op de weg. Het zeer snelle goederenvervoer is eveneens tijdskritisch vervoer. Dit tijdskritische vervoer is goederenvervoer met weinig volume dat gekoppeld wordt aan het personenvervoer per hogesnelheidstrein. Dit zal met name vervoer betreffen dat met het vliegtuig concurreert. Rained zal er naar streven om de paden zo in te leggen, dat er zoveel mogelijk tegemoet gekomen kan worden aan de gewenste karakteristieken van de paden, vanzelfsprekend zonder daarmee in strijd te handelen met de overige in dit besluit genoemde belangen.

Binnen het openbaar vervoer per trein zijn verschillende reismotieven en verplaatsingspatronen te onderkennen. Elk hiervan heeft ook een bepaald gewicht in de politieke en maatschappelijke discussie. In de studie ToeRGoed is getracht deze verschillende patronen te reduceren tot een viertal deelmarkten. De vervoerder zou hier spreken van productmarktcombinaties. De verdeling is gebaseerd op een drietal reisafstanden en binnen de kortste reisafstand nog op een onderscheid tussen de Randstad en daarbuiten. Dit heeft geleid tot een verdeling in vier categorieën. Ten eerste is er het stadsgewestelijk personenvervoer. Het gaat hier om vervoer over relatief korte afstanden in de Randstad met hoge frequenties. Deze deelmarkt is de grootste in aantallen reizigers. Het internationaal vervoer betreft in deze regeling het grensoverschrijdend vervoer met dagtreinen over langere afstand, vooruitlopend op het hogesnelheidsvervoer naar België, Frankrijk en Duitsland. Regionale grensoverschrijdende treinen vallen hier dus buiten, evenals nachttreinen en besloten personenvervoer zoals wintersporttreinen. Het nationaal vervoer is het vervoer met intercity- en sneltreinen. In reizigerskilometers gerekend is dit de grootste deelmarkt. Het streekgewestelijk vervoer is het vervoer van en naar stations dat niet aan één van de andere categorieën is toegedeeld. Ter voorkoming van discussie over de vraag welk vervoer tot welke deelmarkt behoort, zijn de Nederlandse stations in deze regeling gekoppeld aan één van de deelmarkten.

Een andere belangrijke definitie is de definitie van de spits. De in de definitie genoemde periode van 2,5 uur geeft de bandbreedte aan van de

aankomstperiode van de ochtendspitsreizigers en de vertrekperiode van de avondspitsreizigers binnen de dienstregeling waar een hogere bedieningsfrequentie begint.

In dit besluit wordt bij de toewijzing van capaciteit geen onderscheid gemaakt tussen capaciteit die toegewezen wordt aan spoorweg-ondernemingen die 91/440-vervoer verrichten en andere spoorweg-ondernemingen die gebruik willen maken van de Nederlandse spoorweginfrastructuur. Toch bepaalt het derde lid uitdrukkelijk dat dit besluit mede van toepassing is op het 91/440-vervoer. De reden hiervoor hangt samen met artikel 20, waarin is bepaald dat het derde lid van artikel 1 op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip in werking zal treden. Op grond van artikel 32, vierde lid, van de Spoorwegwet geldt namelijk een voorhang-procedure voor een krachtens artikel 32, eerste lid, van de Spoorwegwet vastgestelde algemene maatregel van bestuur. Hierdoor zal het besluit bij zijn inwerkingtreding in eerste instantie alleen van toepassing zijn op de capaciteitstoewijzing voor het binnenlands gebruik van de spoorweginfrastructuur door spoorwegondernemingen en de beheerder en na de inwerkingtreding van het derde lid op de capaciteitstoewijzing voor alle vervoersdiensten.

### *Artikelen 2 en 3*

Aanwijzing 124e van de Aanwijzingen voor de regelgeving schrijft voor dat een zelfstandig bestuursorgaan bij of in bijzondere gevallen krachtens de wet wordt ingesteld. Het toekennen van openbaar gezag geschiedt eveneens bij of in bijzondere gevallen krachtens de wet. De reden hiervan is dat de Staten-Generaal zich in principe dient uit te spreken over een beperking van de ministeriële verantwoordelijkheid voor een zelfstandig bestuursorgaan. In het onderhavige geval gaat het niet om een beperking van de ministeriële verantwoordelijkheid; de toegenomen aansturings-bevoegdheden van de minister breiden die verantwoordelijkheid juist uit. Door middel van de onderhavige artikelen worden de taken van de reeds bij wet met openbaar gezag beklede instellingen – Railned en NS Verkeersleiding – uitgebreid doordat Railned niet alleen de taak heeft om capaciteit voor internationale samenwerkingsverbanden en het gecombineerde vervoer toe te wijzen, maar ook de taak toebedeeld krijgt om capaciteit voor binnenlands gebruik toe te wijzen. Hetzelfde geldt voor NS Verkeersleiding. De uitbreiding van deze taken door middel van een publiekrechtelijke grondslag is noodzakelijk voor de verzekering van de behoorlijke uitoefening van de spoorwegdiensten en het veilig verkeer over de spoorwegen.

Op de spoorweginfrastructuur die door Railinfrabeheer wordt beheerd is Railned in principe de instantie die belast is met het toewijzen van capaciteit en is NS Verkeersleiding belast met de verkeersleiding. Op andere, niet door Railinfrabeheer beheerde spoorweginfrastructuur (zoals de Bentheimer Eisenbahn en de museumlijnen) is op dit moment geen behoefte aan capaciteitstoewijzing door een wettelijk aangewezen toewijzende instantie. Om die reden is de reikwijdte van het Interimbesluit beperkt tot de spoorweginfrastructuur die door Railinfrabeheer wordt beheerd. Echter, op sommige delen van de spoorweginfrastructuur die door Railinfrabeheer worden beheerd, wordt de capaciteitsverdeling (nog) uitgevoerd door een spoorwegonderneming.

Er is voor gekozen om de capaciteitsverdeling op deze spoorweginfrastructuur buiten de werking van het Interimbesluit te laten vallen om met het Interimbesluit de huidige uitvoeringspraktijk niet te zeer te wijzigen. Omdat het niet de bedoeling is deze spoorwegondernemingen een wettelijke taak te geven ten aanzien van de capaciteitsverdeling, wijst

de minister de spoorweginfrastructuur aan waar de bevoegdheden en daarmee de verantwoordelijkheden voor Railned en NS Verkeersleiding niet gelden. Zodra, bijvoorbeeld in het kader van de uitplaatsing van de taakorganisaties uit het NS concern, de capaciteitsverdeling op (onderdelen van) die spoorweginfrastructuur wordt overgedragen van een spoorwegonderneming naar Railned en NS Verkeersleiding, dan zullen die delen van de spoorweginfrastructuur onder de reikwijdte van dit Interimbesluit worden gebracht.

Een korte periode voorafgaand aan het gebruik van de spoorweginfrastructuur gaat de bevoegdheid tot capaciteitstoewijzing van Railned over op NS Verkeersleiding. De vaststelling van de tijdstippen van deze overgang wordt in het besluit vastgelegd, maar kan – als in de praktijk daartoe de behoefte blijkt te bestaan – bij besluit van de minister op een ander tijdstip worden vastgesteld. De inrichting van deze overgang wordt bepaald door de thans aanwezige geautomatiseerde systemen voor planning en uitvoering. Deze overgang naar NS Verkeersleiding geschiedt in tranches die telkens één verkeersdag omvatten. Hierdoor wordt NS Verkeersleiding in staat gesteld de nodige informatieproducten voor de eigenlijke uitvoering aan te maken, te beproeven en te distribueren.

De overdracht vindt gefaseerd plaats: eerst voor de centraal in het dagplan toegewezen capaciteiten (aanwijzing van de paden), en daarna voor de lokaal toegewezen capaciteiten (de rijwegen: bij welk perron van een station moet een trein stoppen, en het spoorgebruik op de emplacementen). Een aanvraag om capaciteitstoewijzing die na de overgang van de bevoegdheid ten behoeve van de betreffende verkeersdag wordt ingediend, wordt niet meer door Railned behandeld maar door NS Verkeersleiding.

Vooralsnog wordt alleen voor de door Railinfrabeheer beheerde spoorweginfrastructuur een toewijzende instantie aangewezen. Op andere, niet door Railinfrabeheer beheerde spoorweginfrastructuur (zoals de Bentheimer Eisenbahn en de museumlijnen) is op dit moment geen behoefte aan capaciteitstoewijzing door een wettelijk aangewezen toewijzende instantie. De bevoegdheid tot capaciteitstoewijzing op de door Railinfrabeheer beheerde spoorweginfrastructuur ligt in principe bij Railned; alleen in een korte periode voorafgaand aan het gebruik van de spoorweginfrastructuur, gaat de bevoegdheid tot capaciteitstoewijzing over op NS Verkeersleiding.

Nadat de bevoegdheid tot capaciteitstoewijzing van Railned naar NS Verkeersleiding is overgegaan, wijst NS Verkeersleiding overeenkomstig artikel 13 van het Interimbesluit de capaciteit toe. Dit betekent dat NS Verkeersleiding in volgorde van binnenkomst de aanvragen behandelt (13, eerste lid) en slechts toewijst indien de beschikbare capaciteit toereikend is (13, derde lid). Gedurende de periode dat NS Verkeersleiding haar bevoegdheid uitoefent, vindt er geen overleg meer plaats tussen aanvragers met eventuele conflicterende aanvragen en vindt er geen belangenafweging meer plaats volgens de regels van het besluit. Behalve de overgang van de bevoegdheid tot capaciteitstoewijzing, blijft NS Verkeersleiding haar bevoegdheid tot het geven van aanwijzingen gedurende het gehele proces behouden (artikel 15).

De wijze waarop de overgang van de bevoegdheid van Railned plaatsvindt, wordt bepaald door een aantal principes. Ten eerste vindt de bevoegdheidsovergang één keer per werkdag plaats. Ten tweede heeft de overgang betrekking op de capaciteitstoewijzing over een gehele dag. Het gaat om een periode die begint om 00.00 uur en eindigt om 24.00 uur. Ten derde is er een verschil in tijdstippen waarop de bevoegdheid overgaat

wanneer het gaat om paden of om rijwegen. Voor de paden gaat het over om 20.00 uur. Nadat om 20.00 uur de bevoegdheid voor de paden is overgegaan op NS Verkeersleiding, gaat de volgende dag om 16.00 uur ook de bevoegdheid tot capaciteitstoewijzing op de rijwegen gaat over op NS Verkeersleiding. De rijwegen zijn namelijk volgend op de wijze waarop de paden zijn ingelegd. Hierdoor gaat deze bevoegdheid op een later tijdstip over.

Een voorbeeld hoe dit in de praktijk uitwerkt: op een dinsdag gaat om 20.00 uur de bevoegdheid van Railned over op NS Verkeersleiding voor het gebruik van de paden op vrijdag. Indien een spoorwegonderneming om 21.00 uur een aanvraag om capaciteit wil indienen voor het gebruik van paden op vrijdag, moet de aanvraag bij NS Verkeersleiding ingediend worden. Heeft de aanvraag betrekking op donderdag, dan komt de aanvrager ook bij NS Verkeersleiding terecht omdat deze bevoegdheid tot capaciteitstoewijzing reeds op maandag op NS Verkeersleiding is overgegaan.

Het vierde lid bepaalt dat er in twee gevallen een afwijkend regime geldt. Ten eerste als er sprake is van een feestdag in de zin van artikel 3 van de Algemene termijnenwet en ten tweede als er tussen een dag van overdracht en een verkeersdag zo'n feestdag ligt. Voor zulk soort dagen maken vervoerders dikwijls een geheel nieuwe planningsopzet en meestal dienen zij in dit soort perioden weinig aanvragen in. Bovendien werken er in die gevallen minder mensen. Om deze redenen kunnen Railned en NS Verkeersleiding tezamen besluiten dat op een werkdag de bevoegdheid tot capaciteitstoewijzing over meerdere verkeersdagen overgaat.

Het vijfde lid maakt het mogelijk om een ander tijdstip van overgang vast te stellen. Dit besluit (van algemene strekking) zal in de Staatscourant worden geplaatst.

#### *Artikel 4*

De artikelen 31a tot en met 31e van de Spoorwegwet gaan over de beïnvloedingsmogelijkheden van de minister jegens de beheerder, Railned en NS Verkeersleiding. Artikel 4 verklaart alleen de publiekrechtelijke aansturing ten aanzien van Railned en NS Verkeersleiding van overeenkomstige toepassing en niet van de beheerder, omdat de reikwijdte van de onderhavige algemene maatregel van bestuur slechts beperkt is tot de capaciteitstoewijzing en de bijsturing daarvan in verband met de verkeersleiding. De artikelen die van overeenkomstige toepassing zijn verklaard betreffen de informatieverplichting van deze instanties, de bevoegdheid van de minister om hen aanwijzingen te geven, de bevoegdheid van de minister om hun besluiten te vernietigen en de bepaling over de taakverwaarlozing. Deze bepalingen zijn noodzakelijk om de minister de mogelijkheid te geven om Railned en NS Verkeersleiding aan te sturen.

#### *Artikel 5*

Dit artikel verbiedt het gebruik van de spoorweginfrastructuur zonder daartoe toegewezen capaciteit.

Sanctionering van het verbod is geregeld in de artikelen 53, 56 en 64 van de Spoorwegwet (geldboete van respectievelijk de derde categorie voor bestuurders van een spoorwegdienst en van de tweede categorie voor personeel en van de eerste categorie voor andere personen).

Een spoorwegonderneming of beheerder is in twee gevallen niet in overtreding indien zij gebruikmaakt van de spoorweginfrastructuur zonder daarvoor toegewezen capaciteit. Onderdeel a ziet onder andere op

noodsituaties: indien een reiziger in geval van nood bijvoorbeeld aan de noodrem trekt, staat het spoorvoertuig noodzakelijkerwijs enige tijd stil zonder dat daarvoor capaciteit is toegewezen. Onderdeel b heeft betrekking op de gevallen waarin NS Verkeersleiding aanwijzingen geeft aan een spoorwegonderneming waardoor een spoorwegonderneming noodzakelijkerwijs van de toegewezen capaciteit moet afwijken. In zo'n geval kan een spoorwegonderneming niet strafbaar worden gesteld.

#### *Artikel 6*

Dit artikel heeft betrekking op de vaststelling van het minimumniveau voor het goederen- en personenvervoer. Voor het binnenlands openbaar vervoer geldt het uitgangspunt dat in de spitsuren geen reizigerstreinen worden verdrongen door nieuw in te leggen goederenpaden. Met de nu reeds beschikbare paden voor goederentreinen is voldoende capaciteit beschikbaar voor een groei tot circa 30 miljoen ton, uitgaande van circa 25 miljoen ton in 1999. Ik ga er daarbij van uit dat de nettolading per goederentrein ten minste op het huidige niveau blijft. Als goederentreinen met een aanzienlijk geringere belading ingezet zouden worden, zal de groei tot 30 miljoen ton binnen de nu beschikbare capaciteit niet gerealiseerd kunnen worden.

Dit artikel stelt verder het minimumniveau vast voor de deelmarkten van het internationale en stadsgewestelijke openbaar vervoer en voor het conventionele en zware goederenvervoer. Indien er voor alle deelmarkten een minimumniveau vastgesteld zou worden, zou dat slechts op een zodanig zeer laag niveau vastgesteld kunnen worden dat het vaststellen van minimumniveaus weinig toegevoegde waarde meer heeft. Een risico is dat de minimumniveaus zodanig worden vastgesteld, dat daarmee in feite alle beschikbare paden reeds worden verdeeld. Dit is zeer onwenselijk omdat het de bedoeling is dat de invulling door de overheid van de commerciële bedrijfsvoering in het kader van het Interimbesluit wordt geminimaliseerd.

Voor het stadsgewestelijk openbaar vervoer is het minimumniveau zodanig vastgesteld dat dit in grote lijnen overeenkomt met het huidige niveau. Voor het internationale openbaar vervoer is een minimumniveau vastgesteld voor de drie verbindingen die beleidsmatig het belangrijkste zijn in verband met de komende exploitatie van hogesnelheidstreinen naar Duitsland, België en Frankrijk.

Voor de belangrijkste deelmarkt binnen het goederenvervoer, het conventionele goederenvervoer, is eveneens een minimumniveau vastgesteld. Mede door de garantie van dit minimumniveau is het mogelijk om een groei van het goederenvervoer tot 30 miljoen ton per jaar te faciliteren. Hierbij is wel het uitgangspunt dat de goederenvervoerders de capaciteit die zij aanvragen, beter benutten dan tot nu toe het geval is.

Het minimumniveau blijkt uit bijlage B waarnaar in dit artikel wordt verwezen. De in bijlage B opgenomen tabel stelt het totaal aantal paden per werkdag vast. Door de vaststelling van het aantal paden per uur is sprake van een redelijke spreiding van deze paden over dag en nacht. Hierdoor wordt een excessieve opeenhoping van paden vermeden. Het aantal paden per uur en het totale aantal paden per werkdag komen echter niet volledig met elkaar overeen. De reden hiervan is dat er ten aanzien van sommige vervoersrelaties niet elk uur een pad wordt ingelegd. Dit komt omdat sommige goederenpaden door bijvoorbeeld reizigerstreinen geblokkeerd kunnen worden. Om die reden is het noodzakelijk het totale aantal paden per werkdag vast te stellen.

Het vastgestelde minimumniveau is geen verplichting die aan de vervoerder wordt opgelegd. Het is een niveau dat Railned ten minste ter beschikking stelt. De bevoegdheid tot het ter beschikking stellen van de spoorweginfrastructuur, zonder dat er sprake is van capaciteitstoewijzing, vloeit voort uit het tweede lid. Een voorbeeld hiervan is de fase van het basisuurpatroon. In dat geval kan er nog niet voor alle trajecten sprake zijn van capaciteitstoewijzing omdat er door de goederenvervoerders wel voorstellen, maar nog niet altijd aanvragen om capaciteit ingediend kunnen worden. In die gevallen is het belangrijk dat Railned de capaciteit kan reserveren. Het moment waarop de capaciteit weer vrijvalt voor ander soort gebruik, maakt Railned op grond van artikel 9 voor aanvang van de jaarlijkse procedure bekend. De aanvragen om capaciteitstoewijzing die uit een andere deelmarkt komen, mogen niet in strijd zijn met dit minimumniveau (artikel 10, eerste lid, onderdeel a). Daarnaast houdt Railned rekening met het minimumniveau indien er conflicterende aanvragen zijn tussen twee of meer aanvragers. Ook in zo'n geval moet gewaarborgd worden dat de vastgestelde minimumniveauus gehaald kunnen worden (artikel 11, eerste lid, onderdeel a).

#### *Artikel 7*

Dit artikel stelt het minimumniveau voor beheeractiviteiten vast. Dit is onder andere noodzakelijk omdat onderhoud van de spoorweginfrastructuur vereist is voor een goede beschikbaarheid voor het verkeer. Het minimumniveau is zodanig vastgesteld dat de beheerder in ieder geval het noodzakelijke onderhoud kan uitvoeren en dat de beheerder qua planning een continuïteitgarantie heeft van 85%. Bij de continuïteit wordt gekeken naar het gerealiseerde onderhoud in het voorafgaande kalenderjaar waardoor er hier – evenals bij het goederenvervoer – een zekere prikkel naar de beheerder uitgaat voor een betere benutting van de beschikbare capaciteit.

#### *Artikel 8*

Artikel 8 bepaalt dat alleen spoorwegondernemingen, bepaalde bestuursorganen en de beheerder van spoorweginfrastructuur gerechtigd zijn om bij Railned een aanvraag om capaciteitstoewijzing in te dienen. De overeenkomst die NS Railinfrabeheer, Railned en NS Verkeersleiding met spoorwegondernemingen sluiten ten behoeve van de toegang tot het verkeer op de spoorweginfrastructuur stelt aanvullende voorwaarden voor spoorwegondernemingen zoals het vereiste van een veiligheidsattest en het vereiste van een vergunning die krachtens de Wet personenvervoer is afgegeven voor spoorwegondernemingen die openbaar vervoer per trein willen verrichten.

Een bestuursorgaan kan capaciteit aanvragen met het oog op het uitvoeren van een tussen dat bestuursorgaan en een spoorwegonderneming te sluiten openbare-dienstcontract. De overdracht van de capaciteit is noodzakelijk omdat het niet de bedoeling is dat er met de schaarse capaciteit wordt gespeculeerd. Wanneer blijkt dat een bestuursorgaan de toegewezen capaciteit niet overdraagt, kan Railned ingevolge artikel 17, onderdeel e, de capaciteit weer intrekken.

#### *Artikel 9*

In principe vindt jaarlijks een procedure plaats waarin spoorwegondernemingen, bestuursorganen en de beheerder hun aanvragen om capaciteitstoewijzing kunnen indienen bij Railned. Alleen gedurende het jaar 2001 vindt er geen start van een procedure tot capaciteitstoewijzing

plaats omdat in het jaar 2000 voor een periode van anderhalf jaar capaciteit wordt toegewezen.

Railned verzamelt de aanvragen en wijst zoveel mogelijk overeenkomstig de aangevraagde capaciteit toe. Voordat de capaciteitstoewijzing plaatsvindt, geeft Railned de noodzakelijke procedurele en inhoudelijke informatie aan de aanvragers die zij nodig hebben om hun aanvragen in te dienen. Railned maakt bekend op welke data toewijzingsbesluiten worden genomen en over welke periode deze gelden. Er worden namelijk toedelingsbesluiten genomen in het kader van het basisuurpatroon, de jaardienstregeling, de toedeling van capaciteit op kortere termijn en in het kader van nooddienstregelingen en bijsturingsplannen. Daarnaast maakt Railned bekend voor welke data de aanvragers een dergelijke aanvraag bij hen moeten indienen en welke gegevens zij daarbij moeten overleggen waardoor Railned tot een goede beoordeling kan komen van de aanvraag. Bij deze inhoudelijke eisen die Railned aan de aanvraag om capaciteit kan stellen, kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het vereiste om de aanvraag in te dienen binnen de door de Railned gehanteerde veiligheidsnormen en planningsnormen over de afstanden tussen treinen. Een ander voorbeeld is dat een spoorwegonderneming de rijtijden moet overleggen van de diensten die zij wil uitvoeren en de behandelingskarakteristieken van de materieelsoorten waarmee zij de diensten wil uitvoeren.

#### *Artikel 10*

Dit artikel geeft aan op welke wijze Railned beslist op de aanvragen van capaciteit. Hoofregel is dat Railned de aangevraagde capaciteit toewijst. Alleen wanneer de beschikbare capaciteit niet toereikend is, wijst Railned de aangevraagde capaciteit niet direct toe. Dit doet zich voor wanneer aanvragen met toepassing van de veiligheidsnormen en planningsnormen niet met elkaar verenigbaar zijn of wanneer dit in strijd zou komen met het minimumniveau van een bepaald marktsegment. Een voorbeeld van dit laatste is wanneer een personenvervoerder een aanvraag indient die zodanig is opgesteld dat daardoor weinig ruimte overblijft voor goederenvervoerders die in een later stadium hun aanvraag indienen. De beschikbare capaciteit is ook niet toereikend indien de spoorweginfrastructuur feitelijk niet beschikbaar is. Dit doet zich voor wanneer er voor dat gedeelte van de spoorweginfrastructuur reeds capaciteit aan iemand anders is toegewezen.

Wanneer de beschikbare capaciteit niet toereikend is, overlegt Railned met de betrokken aanvragers om tot een oplossing te komen. Deze oplossing kan liggen in de mogelijkheid dat de aanvragers hun aangevraagde capaciteit wijzigen of intrekken. In sommige gevallen zal Railned een voorstel kunnen doen om de aangevraagde capaciteit toe te wijzen, maar daarbij wel af te wijken van de door Railned gehanteerde planningsnormen. Railned kan slechts tot een dergelijke capaciteitstoewijzing overgaan indien alleen de betrokken aanvragers hierdoor eerder vertragingen kunnen oplopen, zonder dat de overige gebruikers van de spoorweginfrastructuur daar hinder van ondervinden. Hierbij is dus mede van belang dat een eventuele bijsturing door NS Verkeersleiding nog uitvoerbaar moet zijn.

Het tweede lid van artikel 10 geeft aan Railned de bevoegdheid om voorschriften en beperkingen aan het besluit tot capaciteitstoewijzing te verbinden. Deze beperkingen kunnen nodig zijn in verband met bijvoorbeeld milieuvoorschriften waardoor een spoorwegonderneming alleen met bepaalde treinen de toegewezen capaciteit mag gebruiken.



Indien het overleg tussen Railned en de betrokken aanvragers van capaciteit niet tot een voor alle betrokkenen bevredigende oplossing heeft kunnen leiden, wordt de capaciteit toegewezen op basis van de verdelingsregels van de artikelen 11, 12, 13 en/of 14.

#### *Artikel 11*

Dit artikel geeft de belangen aan die Railned in ieder geval dient af te wegen bij een conflicterende aanvraag van spoorwegondernemingen of bestuursorganen wanneer het overleg van artikel 10 niet tot een oplossing heeft geleid. Deze belangen zijn zodanig geformuleerd dat de in het algemeen deel van deze toelichting genoemde beleidsdoelstellingen worden gerealiseerd.

Onderdeel a geeft het belang aan dat de capaciteit niet onder het minimumniveau mag komen. Als dit anders was, zou het vaststellen van minimumniveaus geen nut hebben. Een ander belang is het doelmatig gebruik van de spoorweginfrastructuur (onderdeel b). Diverse overwegingen hebben tot dit belang geleid. Ten eerste is het belangrijk dat er zoveel mogelijk paden worden ingepast. Ten tweede spelen milieuoverwegingen een rol. Vanuit de studie Capgoed komt namelijk de wens «liever twee stille treinen dan één lawaaiige» naar voren. Dit beoogt de beschikbare capaciteit optimaal te benutten voor vervoersfuncties. Een voorbeeld hiervan: op de goederensporenbundel te X mag in verband met de milieuvergunning slechts beperkt gerangeerd worden. Deze beperkte rangeercapaciteit kan alleen dan voor herrangeren van lange-afstandstreinen worden gebruikt, als het lokale rangeerwerk, dat niet kan uitwijken naar andere locaties, niet wordt verdrongen. De overweging om voorrang te verlenen aan rijdende spoorvoertuigen boven stilstaande spoorvoertuigen, draagt eveneens bij aan een doelmatig gebruik van de spoorweginfrastructuur. Dit zal zich bijvoorbeeld voordoen rond perronsporen. Een stilstaande trein kan perronsporen gebruiken als die maar niet de aankomst en het vertrek van andere treinen daarmee hindert.

Een ander punt dat in de belangenafweging meespeelt is dat Railned een zodanige oplossing voor het conflict kiest dat er geen onevenwichtigheid is in het voordeel van de ene aanvrager en het nadeel van de andere aanvrager (onderdeel c). Dit belang draagt bij aan een zo'n optimaal mogelijke oplossing. Bij de bedrijfseconomische belangen kan bijvoorbeeld worden gekeken naar de verwachte omzet, winstpotentie voor de spoorwegonderneming, nieuwe vervoersdienst, duurzaamheid van investeringen door de spoorwegonderneming in nieuwe treindiensten en de toekomstvastheid.

Wanneer alleen personenvervoerders een conflict hebben, wordt het belang van onderdeel d meegewogen waardoor de aangevraagde paden zo ingepast moeten worden dat de reistijd van de reiziger geminimaliseerd wordt.

Het belang van onderdeel e is opgenomen om een nieuwe spoorwegonderneming te stimuleren tot het toetreden tot de goederenvervoersmarkt. Hierbij is gekozen voor een maximum van 15% om op deze wijze ook nog voldoende capaciteit voor de huidige goederenvervoerders te waarborgen.

Het afwegingspunt van het tweede lid gaat over het stationair gebruik. In sommige gevallen is een afweging van belangen op grond van het eerste lid mogelijk. In andere gevallen kunnen die belangen aan elkaar gelijk zijn omdat het gaat om twee stilstaande voertuigen. Welk spoor-

voertuig in zo'n geval de gewenste plek krijgt toebedeeld, wordt beslist door het lot.

Wanneer er een aanvraag door een spoorwegonderneming of een bestuursorgaan wordt ingediend nadat de jaardienstregelingen zijn vastgesteld, gelden de regels van artikel 16.

In het besluit tot capaciteitstoewijzing dient Railned een motivering te geven welke belangen hij precies heeft meegewogen en waarom hij het ene belang een zwaarder gewicht heeft toegekend dan het andere belang (artikelen 3:4 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht). Op deze manier is het voor de betrokken partijen inzichtelijk waarom Railned voor welke oplossing heeft gekozen.

#### *Artikel 12*

Artikel 11 geeft aan *welke* belangen Railned ten minste moet meewegen in zijn belangenafweging bij het nemen van een besluit indien het overleg van artikel 10 niet tot oplossingen heeft geleid. Daarnaast is het onderhavige artikel nodig om aan te geven *hoe* Railned die belangen moet wegen. Om die reden geeft artikel 12 voor de verschillende deelmarkten binnen het goederen- en personenvervoer de zwaarte van de belangen aan. De volgorde die dit artikel aangeeft, geeft géén absolute voorrang aan. In een conflict bekijkt Railned alternatieve oplossingen. De vraag is hoeveel een deelmarkt moet inleveren ten opzichte van zijn ambities. De aanvrager in de hoogst geprioriteerde deelmarkt mag er aanspraak op maken dat de keuze valt op het alternatief waarin de hoogst geprioriteerde relatief het minste nadeel ondervindt en het laagst geprioriteerde segment relatief het meeste nadeel moet dragen. Deze prioritering geeft derhalve géén voorrangregels, maar bepaalt de weging die Railned aan de diverse belangen van de aanvragers moet geven.

De volgorde van de prioritering is naar aanleiding van de studie ToeRGoed vastgesteld. In deze studie zijn zowel binnen het goederenvervoer als binnen het reizigersvervoer de vier deelmarkten in een prioriteitsvolgorde geplaatst. Voor het goederenvervoer is de keuze voor de deelmarkt conventioneel vervoer als hoogst geprioriteerde markt gemaakt. Dit ligt voor de hand aangezien het hier gaat om het grootste deel van de bestaande markt. Omdat een groot deel van deze markt bestaat uit containers, is dit in lijn met de beleidswens om het intermodaal vervoer te stimuleren. Het zware vervoer (het overige deel van de bestaande markt) volgt als tweede prioriteit. Als laatste twee categorieën is gekozen voor nog in ontwikkeling zijnde markten, het snelle en zeer snelle goederenvervoer. Het distributienet kan volgens de vervoerders met het wegvervoer concurreren en daarmee een bijdrage leveren aan de filebestrijding op de weg. Het verdient derhalve een hogere prioriteit dan het zeer snelle vervoer dat met het vervoer per vliegtuig concurreert.

Bij het reizigersvervoer heeft het stadsgewestelijk vervoer de hoogste prioriteit gekregen omdat daarvan de hoogste bijdrage aan het vervoerbeleid wordt verwacht. Dit is met name het geval waar dit vervoer bijdraagt aan het verminderen van de congestie op het wegennet in de Randstad. De tweede reden is de mogelijke decentralisatie van delen van het stadsgewestelijk vervoer. Er zal dan voldoende capaciteit beschikbaar moeten zijn voor de concessieverlenende overheid. De volgende prioriteit is het internationaal vervoer in het licht van de verwachte toename van dit vervoer als met hogere snelheid gereisd kan worden in de relatie met België, Frankrijk en Duitsland. Het nationale vervoer heeft de dan volgende prioriteit gekregen omdat deze deelmarkt in de bestaande dienstregeling met intercity- en sneltreinen al voldoende is uitgekristalli-

seerd. Voor het streekgewestelijk vervoer tenslotte worden nauwelijks capaciteitsconflicten verwacht.

Deze prioritering binnen het goederen- en personenvervoer zijn geïntegreerd. De prioritering in deze integratie van de deelmarkten is gebaseerd op de uitkomst in de studie ToERGoed waarbij de in dit artikel vastgestelde mix – in een zo optimaal mogelijke verhouding – een groei van het personenvervoer én een groei van het goederenvervoer én tegelijkertijd een hoge benutting van de spoorweginfrastructuur mogelijk maakt.

#### *Artikel 13*

Dit artikel is slechts van toepassing wanneer zich een conflict voordoet in een specifieke situatie, namelijk wanneer twee of meer voorstellen tot het vaststellen van het basisuurpatroon voor het goederenvervoer niet met elkaar verenigbaar zijn én dit conflict zich bovendien voordoet binnen eenzelfde deelmarkt. Het basisuurpatroon is het zich herhalende basisuurpatroon van één uur reizigersdiensten met daarin uitgespaard de mogelijkheden voor goederentreinen. Het basisuurpatroon wordt vastgesteld in de eerste fase van de gehele procedure. Bij de toewijzing van goederenpaden in het basisuurpatroon moet Railned de beschikbaarheid van de goederenpaden waarborgen, zonder dat een concrete spoorwegonderneming die paden aanvraagt.

Het gaat niet om alle conflicterende aanvragen binnen het basisuurpatroon voor het goederenvervoer. Het conflict moet zich afspelen *binnen* dezelfde deelmarkt, bijvoorbeeld twee paden die ten behoeve van de deelmarkt conventioneel goederenvervoer worden ingelegd. In een dergelijke situatie bieden de regels van artikel 11 geen uitkomst omdat die slechts betrekking hebben op conflicten *tussen* verschillende deelmarkten. Om in die situatie toch over een afwegingskader te beschikken, is een relatiegeoriënteerde prioritering gewenst. In latere fasen, wanneer spoorwegondernemingen paden aanvragen, is een veel concretere afweging van alternatieven mogelijk, op basis van de relevantere criteria anciënniteit, doelmatigheid van het gebruik, afweging van bedrijfseconomische voor- en nadelen, enz. (zie de belangen van artikel 11).

#### *Artikel 14*

Dit is een soortgelijk artikel als artikel 11: artikel 14 geeft de belangen aan die Railned moet afwegen voor het geval er onverenigbare aanvragen zijn tussen de beheerder en spoorwegondernemingen of bestuursorganen en het overleg van artikel 10 niet tot een oplossing heeft geleid. Uit de aanhef van dit artikel blijkt wel dat de werkingssfeer van dit artikel ruimer is dan die van artikel 11: de belangenafweging geldt niet alleen bij de jaarlijkse procedures, maar geldt ook voor de aanvragen van de beheerder tussentijds. In tegenstelling tot onverenigbare aanvragen waarbij slechts spoorwegondernemingen of bestuursorganen betrokken zijn, geldt bij onverenigbare aanvragen waar de beheerder bij betrokken is, niet de regel van artikel 16 die er kort gezegd op neer komt «toewijzen als er ruimte is, afwijzen als er geen ruimte is». De werkzaamheden die de beheerder uitvoert, zijn namelijk niet altijd van tevoren te plannen, maar wel noodzakelijk voor het gehele verkeer op de spoorweginfrastructuur. Om die reden is het niet wenselijk dat aanvragen van de beheerder worden afgewezen indien er geen capaciteit beschikbaar is. Uit artikel 10, eerste lid, onderdeel c, en derde lid, blijkt dat Railned opnieuw een overleg organiseert tussen de spoorwegondernemingen aan wie al capaciteit is toegewezen en de beheerder die capaciteit aanvraagt. Indien

het overleg niet tot overeenstemming leidt, past Railned de afwegingspunten van artikel 14 toe.

Evenals in artikel 11 is het toepassen van de minimumniveaus van capaciteitstoewijzing het uitgangspunt. Een tweede belangrijk punt vormt het wettelijk kader waarin de beheerder zijn werkzaamheden moet uitvoeren. De normen van de Arbeidstijdenwet en de milieuwetgeving die voor de beheerder er toe leiden om zoveel mogelijk op een bepaald dagdeel te werken, worden afgewogen tegen de noodzaak van de vervoerders om op een bepaald dagdeel te werken. Op dit moment kan de beheerder bij 50% dagwerk zijn werkzaamheden binnen de wettelijke voorschriften uitvoeren.

Het derde punt gaat over het belang van de beheerder dat Railned in zijn afweging moet meenemen. Indien de beheerder in opdracht van de overheid zijn beheeractiviteiten uitvoert, moet Railned – in geval van conflicten – òf de werkzaamheden van de beheerder naar een ander dagdeel verplaatsen òf de treindienst van de spoorwegonderneming op een ander tijdstip zetten.

Niet alleen de kosten spelen een rol; ook de reiziger en de aanbieders van lading kunnen door de werkzaamheden aan de spoorweginfrastructuur nadeel ondervinden in de vorm van een langere reistijd. De afstemming tussen de werkzaamheden van de beheerder en de uitvoering van de treindiensten dient daarom zodanig plaats te vinden dat het nadeel zoveel mogelijk wordt beperkt. Voor het internationale vervoer wordt er naar gestreefd om de treindiensten zodanig te plannen dat dit voor het buitenlandse traject geen verdere vertraging oplevert.

Op grond van de artikelen 3:4 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht, dient Railned de wijze waarop hij de belangen heeft afgewogen, te motiveren. Hierdoor wordt het voor de spoorwegondernemingen en de beheerder duidelijk waarom een aanvraag is toegewezen of afgewezen en waarom bepaalde toegewezen capaciteit wordt gewijzigd.

#### *Artikel 15*

Indien Railned de capaciteit niet overeenkomstig de aanvraag toewijst – dus na het overleg, bedoeld in het derde lid van artikel 10 of na het toepassen van de verdelingsregels van de artikelen 11 en 14 – kan de aanvrager aan Railned te kennen geven dat hij in het geheel geen gebruik wenst te maken van de aan hem toegewezen capaciteit of van het gedeelte dat niet overeenkomstig zijn ingediende aanvraag is toegewezen.

#### *Artikel 16*

Ook al is er reeds een toedelingsbesluit over een bepaald dienstregelingsjaar genomen, dan nog kunnen gerechtigde aanvragers een aanvraag indienen tot capaciteitstoewijzing. Bij dit soort aanvragen verzamelt Railned de aanvragen niet tot het eerstvolgende moment dat er weer een toedelingsbesluit wordt genomen. Er is een verschil in behandeling van dit soort aanvragen van spoorwegondernemingen, bestuursorganen en van de beheerder. Voor wat betreft spoorwegondernemingen en bestuursorganen neemt Railned de aanvragen in volgorde van binnenkomst in behandeling. Hierbij gelden niet meer de verdelingsregels van artikel 11 en 12. De capaciteit wordt toegewezen indien daartoe nog ruimte is. In andere gevallen wordt de aanvraag afgewezen. Bij een aanvraag van de beheerder neemt Railned een besluit volgens de procedure van artikel 10 met een afweging van de belangen van artikel 14 (zie de toelichting bij dat artikel).

Wanneer Railned aan NS Verkeersleiding de bevoegdheid tot capaciteits-toewijzing heeft overgedragen, wordt er geen besluit krachtens artikel 10 genomen (zie het tweede lid). De reden hiervan is dat het hier gaat om zeer korte termijn aanvragen. Hierdoor is het in de meeste gevallen niet mogelijk om schriftelijk aan de aanvrager te kennen te geven of hij capaciteit krijgt toegewezen. De capaciteitstoeewijzing geschiedt in die gevallen vormvrij.

#### *Artikel 17*

Dit artikel beschrijft de situaties waarin Railned of NS Verkeersleiding bevoegd zijn capaciteit te wijzigen of in te trekken. Ten eerste kan de capaciteit op aanvraag van de betrokken houders ingetrokken worden. Verder kan capaciteit worden ingetrokken, indien blijkt dat de toegewezen capaciteit geheel of gedeeltelijk niet gebruikt blijkt te worden. Deze capaciteit komt daardoor weer vrij voor andere gerechtigde aanvragers. Ten derde kan de toegewezen capaciteit gewijzigd of ingetrokken worden indien blijkt dat de spoorwegonderneming of het bestuursorgaan niet meer gerechtigd is capaciteit aan te vragen. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen indien een spoorwegonderneming heeft opgehouden te bestaan omdat zij failliet is gegaan. De situatie van onderdeel d kan zich voordoen wanneer een bestuursorgaan zich niet aan de voorwaarde heeft gehouden om de capaciteit over te dragen aan de spoorwegondernemingen met wie hij een openbaredienstcontract heeft gesloten.

Een laatste mogelijkheid die dit besluit geeft is het geval dat redenen van openbare orde en veiligheid of andere dringende redenen een wijziging of intrekking noodzakelijk maken. Een voorbeeld van een dergelijke situatie is de wijziging of intrekking van capaciteit in verband met dringend noodzakelijke werkzaamheden aan of nabij de spoorweginfrastructuur, die niet eerder konden worden voorzien. Evenals bij de besluiten die Railned inzake de capaciteitstoeewijzing neemt, dient Railned een motivering in het besluit te geven waarom er zodanige dringende redenen aanwezig zijn, dat wijziging of intrekking van de toegewezen capaciteit noodzakelijk is. Het besluit tot wijziging of intrekking van de capaciteit dient de toets der redelijkheid van artikel 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht te kunnen doorstaan.

#### *Artikel 18*

Dit artikel geeft de taakomschrijving van NS Verkeersleiding een publiekrechtelijke grondslag. Dit artikel is analoog aan artikel 31a van de Spoorwegwet.

#### *Artikel 19*

In verband met een noodzakelijke verduidelijking van de reikwijdte van artikel 16c van het Besluit Infrastructuurfonds, is in het onderhavige besluit een wijziging van dat artikel 16c opgenomen. Artikel 16c van het Besluit Infrastructuurfonds bevat een aantal uitzonderingsgronden op de hoofdregel, dat alleen projecten waarvan de subsidiabele kosten 25 miljoen gulden of meer bedragen (grote projecten) voor subsidie uit het Infrastructuurfonds in aanmerking komen. Bekostiging uit het Infrastructuurfonds van projecten waarvan de subsidiabele kosten minder bedragen dan 25 miljoen gulden (overige projecten) was tot nu toe alleen mogelijk indien aan een individueel project landelijke betekenis kon worden toegekend.

Nieuwbouwprojecten ten behoeve van het spoorwegennet, zoals spoorverbindingen, stations, etc. dragen als regel een landelijk karakter. Daarnaast worden voorzieningen getroffen om het landelijk spoor beter te

doen aansluiten op, of veiliger te doen functioneren in een netwerk van regionale spoorweginfrastructuur. Over de landelijke betekenis van een dergelijke individuele voorziening, waarvan de subsidiabele kosten soms minder bedragen dan 25 miljoen gulden, kan onduidelijkheid bestaan. Voorbeelden hiervan vormen beveiligde spoorwegovergangen en stationsstallingen. Als onderdeel van het veiligheids- en mobiliteitsbeleid wordt in opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan het spoor, verspreid over het land, een groot aantal voorzieningen getroffen ter uitvoering van dat beleid. De kosten van een aantal van deze voorzieningen bedragen soms minder dan het eerdergenoemde grensbedrag van 25 miljoen. Indien het project een voorziening betreft die behoort tot de inrichting van een veilig en gebruiksvriendelijk landelijk railnet, is de landelijke betekenis van het individuele project een voorwaarde die in de praktijk onduidelijkheid kan laten bestaan. Deze voorwaarde wordt bij railinfrastructuur waarvan de subsidiabele kosten hoger dan 25 miljoen gulden zijn niet gehanteerd. Bepalend voor de vraag of een project behoort tot de landelijke railinfrastructuur is eigenlijk ook niet of het project op zichzelf van landelijke betekenis is, maar veel meer of blijkens de overeenkomst tussen de Staat der Nederlanden en de NV Nederlandse Spoorwegen, «Over de Wissel» van 29 juni 1995<sup>1</sup>, de aanleg en het beheer van het project tot de taak van NS Railinfrabeheer wordt gerekend. In dat geval namelijk kent het systeem van Wet en Besluit Infrastructuurfonds een subsidie à fonds perdu, zoals in de nota van toelichting bij het oorspronkelijk Besluit Infrastructuurfonds is aangegeven.

Ten einde de landelijke betekenis van individuele, overige railprojecten buiten iedere discussie te stellen en in de regelgeving de nodige helderheid te scheppen is artikel 16c, Besluit Infrastructuurfonds, aangevuld met een nieuw onderdeel c.

#### *Artikel 20*

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

Artikel 1, derde lid, van dit besluit treedt in verband met een voorhangprocedure op grond van artikel 32, eerste lid, van de Spoorwegwet waarschijnlijk acht weken na de plaatsing in het Staatsblad in werking. De verbodsbepaling van artikel 5 zal met ingang van 10 juni 2001 in werking treden. De reden hiervan is dat op die datum de toewijzigingsbesluiten inzake de jaardienstregeling in werking zullen treden. Vanaf dat tijdstip worden namelijk de nieuwe dienstregelingen van kracht.

De inwerkingtreding van artikel 19 van dit besluit volgt uit artikel 15 van de Wet Infrastructuurfonds: dit artikel schrijft voor dat een krachtens artikel 8 of 9 van die wet vastgestelde algemene maatregel van bestuur niet eerder in werking treedt dan twee maanden na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin deze is geplaatst.

#### *Artikel 21*

Dit artikel stelt de citeertitel van het besluit vast. Daarbij is de tijdelijke strekking van het besluit tot uitdrukking uitgebracht, te weten het geven

<sup>1</sup> Kamerstukken II 1994/95, 18 986, nr. 12.

van een voorlopige regeling in afwachting van de nieuwe spoorwegwetgeving.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos