
667

Besluit van 3 december 2004, houdende regels over de verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur (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 van 19 december 2003, nr. HDJZ/S&W/2003-1875, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (PbEG L 75), en op de artikelen 57, onderdeel c, 59, derde lid, 61 en 62, achtste lid, van de Spoorwegwet, en wat betreft artikel 15 van dit besluit, op artikel 27 van de Spoorwegwet 1875;

De Raad van State gehoord (advies van 19 februari 2004, nr. W09.03.0542/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 november 2004, nr. HDJZ/S&W/2004-2898, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. wet: Spoorwegwet;
- b. gerechtigde: gerechtigde bedoeld in artikel 57 van de wet;
- c. pad: de capaciteit die een trein tussen twee plaatsen, en tussen twee vastgestelde tijdstippen mag gebruiken;
- d. spits: de twee tijdvakken van elk ten hoogste 2,5 uur op maandag tot en met vrijdag waarop aan het personenvervoer een hogere bedieningsfrequentie wordt geboden dan in de onmiddellijk daaraan voorafgaande en daarop volgende tijdvakken;
- e. dagperiode: het deel van het etmaal gelegen tussen 06:00 en 24:00 uur;
- f. grote stations: de stations die op kaart 1 behorende bij dit besluit zijn aangeduid als grote stations;

- g. overige stations: alle stations aan de hoofdspoorweg die in gebruik zijn en die op kaart 1 behorende bij dit besluit niet zijn aangeduid als grote stations;
- h. internationaal overeengekomen paden: paden die door de beheerder in overleg met buitenlandse beheerders overeenkomstig artikel 15 van richtlijn 2001/14/EG zijn bestemd voor internationale treintrajecten;
- i. ad hoc aanvragen: capaciteitsaanvragen in de vorm van afzonderlijke paden;
- j. dienstregeling: de gegevens over alle geplande bewegingen van treinen en spoorvoertuigen;
- k. de normale dienstregeling: de dienstregeling die op het niveau van terugkerende paden in een dienstregelingsperiode wordt uitgewerkt;
- l. openbaar vervoer: openbaar personenvervoer per trein als bedoeld in artikel 1, onderdeel h, van de Wet personenvervoer 2000;
- m. stadsgewestelijk openbaar vervoer: openbaar vervoer op één van de op kaart 1 behorende bij dit besluit aangeduide baanvakken met stadsgewestelijke stations;
- n. streekgewestelijk openbaar vervoer: openbaar vervoer op één van de op kaart 1 behorende bij dit besluit aangeduide baanvakken met streekgewestelijke stations waarvoor geldt dat de betrokken trein stopt op het merendeel van de stations op dat baanvak;
- o. nationaal openbaar vervoer: openbaar vervoer tussen stations in Nederland, anders dan stadsgewestelijk of streekgewestelijk openbaar vervoer;
- p. besloten personenvervoer: personenvervoer per trein, niet zijnde openbaar vervoer;
- q. conventioneel goederenvervoer: goederenvervoer per trein in een pad met karakteristieken die blijkens de netverklaring 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;
- r. zwaar goederenvervoer: goederenvervoer per trein in een pad met karakteristieken die blijkens de netverklaring vergelijkbaar zijn met een pad voor een goederentrein met een bruto treingewicht van 5000 ton, met een kruissnelheid van 80 kilometer per uur en een toegelaten maximumsnelheid van maximaal 100 kilometer per uur;
- s. snel goederenvervoer: goederenvervoer per trein in een pad met karakteristieken die blijkens de netverklaring 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;
- t. coördinatie: procedure die door de beheerder en de gerechtigden wordt gevolgd om een oplossing te vinden in geval van concurrerende capaciteitsaanvragen.

Artikel 2

Iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die om commerciële redenen aantoonbaar belang heeft bij de verwerving van capaciteit voor het doen vervoeren van lading door middel van spoorvervoerdiensten is gerechtigd tot het sluiten van een toegangsovereenkomst en een kaderovereenkomst met de beheerder.

§ 2. Algemene voorwaarden bij de toegangsovereenkomst

Artikel 3

Algemene voorwaarden bij de toegangsovereenkomst als bedoeld in artikel 59, derde lid, van de wet zijn:

- a. dat de capaciteit in de vorm van paden voor maximaal de duur van een dienstregelingsperiode wordt verdeeld;
- b. dat bij die overeenkomst verdeelde capaciteit vervalt in geval van nood en indien dit absoluut noodzakelijk is ten gevolge van een storing die de infrastructuur tijdelijk onbruikbaar maakt;
- c. dat bij die overeenkomst verdeelde capaciteit wordt ingeleverd indien gedurende een periode van ten minste een maand voor minder dan een in de netverklaring te noemen drempelwaarde is gebruikt, tenzij dit te wijten is aan niet economische redenen buiten de wil van de gerechtigde;
- 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 tot gevolg heeft;
- e. dat de beheerder aanwijzingen geeft aan de gerechtigde, die de gerechtigde dient op te volgen, bij dreigende overschrijding van de in onderdeel d bedoelde grenswaarden of dreigende overtreding van de in dat onderdeel bedoelde voorschriften;
- f. dat gerechtigde aan de beheerder informatie verstrekt die de beheerder nodig heeft:
 - 1°. voor het opstellen van een ontwerp-geluidsbelastingkaart als bedoeld in artikel 7 van richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (Pb EG L 189) met betrekking tot de geluidsbelasting vanwege de hoofdspoorwegen;
 - 2°. om de voor Nederland geldende verplichtingen na te leven van Verordening (EG) nr. 91/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 16 december 2002 betreffende de statistieken van het spoorvervoer (PbEG L 14).

§ 3. Bepalingen ten aanzien van de capaciteitsverdelingsprocedure

Artikel 4

De beheerder en gerechtigden nemen bij de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling de procedure van de artikelen 19, 20 en 21 en het tijdschema van bijlage III van richtlijn 2001/14/EG in acht.

Artikel 5

1. De beheerder verstrekt gerechtigden desgevraagd informatie over de binnen de dienstregeling nog voor ad hoc aanvragen beschikbare capaciteit.

2. De beheerder geeft binnen vijf werkdagen na ontvangst van een ad hoc aanvraag aan betrokken gerechtigde aan of dit pad voor verdeling beschikbaar is.

Artikel 6

De benodigde capaciteit voor geplande buitendienststellingen van de hoofdspoorwegen ten behoeve van werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen, of benodigde capaciteit voor het door de beheerder op te stellen onderhoudsrooster, wordt bij de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling verdeeld.

Artikel 7

1. Indien de beheerder constateert dat er geen overeenstemming kan worden bereikt tijdens de coördinatie ten aanzien van concurrerende capaciteitsaanvragen die betrekking hebben op vervoer, kunnen beheerder en een betrokken gerechtigde door toepassing van een verhoging als bedoeld in artikel 62, derde lid, van de wet tot overeenstemming komen.

2. Indien de verhoging bedoeld in artikel 62, derde lid, van de wet niet is toegepast of geen bevredigend resultaat heeft opgeleverd:

a. verklaart de beheerder de betrokken infrastructuur overbelast,

b. verricht deze een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 25 van richtlijn 2001/14/EG en

c. stelt deze binnen zes maanden een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG op.

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

4. Indien de verhoging bedoeld in artikel 62, derde lid, is doorberekend, verricht de beheerder een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 25 van richtlijn 2001/14/EG en stelt deze binnen zes maanden een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG op.

5. Het tweede lid, onderdelen b en c, en het vierde lid gelden niet indien reeds uitvoering wordt gegeven aan een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG.

Artikel 8

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

a. voor personenvervoer 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 goederenvervoer 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	Meppel	1	0,5
Beverwijk	Breukelen	Utrecht	2	0,5
Beverwijk	Haarlem	Kijfhoek	1	0,5
Eindhoven	Maastricht	Eijsden grens	2	1
Kijfhoek		Roosendaal grens	2	1
Kijfhoek	Breukelen	Amersfoort	1	1
Kijfhoek	Eindhoven	Venlo	2	2
Kijfhoek	Tilburg	Zevenaar grens	1	1
Kijfhoek	Utrecht	Zevenaar grens	2	0,5
Utrecht		Eindhoven	1	0,5
Overige baanvakken			1	0

Artikel 9

1. Indien de benodigde capaciteit voor buiten dienst te stellen hoofdspoorwegen ten behoeve van werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen of de benodigde capaciteit voor het door de beheerder op te stellen onderhoudsrooster concurreert met de capaciteitsaanvragen van één of meerdere gerechtigden en er tussen de beheerder en de betrokken gerechtigden tijdens de coördinatie geen overeenstemming kan worden bereikt, verklaart de beheerder de betrokken infrastructuur overbelast, verricht deze een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 25 van richtlijn 2001/14/EG en stelt deze binnen zes maanden een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG op.

2. Er wordt prioriteit toegekend aan de door de beheerder benodigde capaciteit, indien:

- a. de beheerder tot het gebruiken van deze capaciteit genoodzaakt is vanwege bij of krachtens wettelijke bepalingen gestelde eisen, of
- b. de bedrijfseconomische gevolgen bij niet toekennen van prioriteit voor de beheerder nadelig zijn ten opzichte van de bedrijfseconomische gevolgen van de betrokken gerechtigde bij deze prioriteitsvolgorde.

3. Er wordt prioriteit toegekend aan capaciteitsaanvragen met betrekking tot personenvervoer in de spits indien deze concurreren met benodigde capaciteit voor het door de beheerder op te stellen onderhoudsrooster.

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, met uitzondering van vervoer per nachttrein;
- c. conventioneel goederenvervoer;
- d. nationaal openbaar vervoer;
- e. zwaar goederenvervoer;
- f. snel goederenvervoer;
- g. streekgewestelijk openbaar vervoer;
- h. besloten personenvervoer.

Artikel 11

Indien de infrastructuur overeenkomstig artikel 7, tweede lid, overbelast is verklaard en de concurrerende capaciteitsaanvragen zich binnen een deelmarkt van het personenvervoer voordoen, komt prioriteit toe aan het zoveel mogelijk minimaliseren van de reistijd van de betrokken reizigers in Nederland, gewogen naar reizigersaantallen.

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;
- b. het zoveel mogelijk minimaliseren van de vervoerstijd van de betrokken goederen in Nederland;

- c. het vervoer dat begint of eindigt in mainport Rotterdam-Rijnmond of havenindustriële complexen van Amsterdam-IJmond en Vlissingen-Sloe;
- d. 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;
- e. het vervoer dat vier of meer malen per week verricht wordt.

§ 5. Voorbehouden van capaciteit

Artikel 13

1. Het in artikel 8, onderdeel b, genoemde minimale niveau per deelmarkt van het goederenvervoer is voorbehouden ten behoeve van dit gebruik tot op het moment van capaciteitsverdeling voor de normale dienstregeling.
2. De internationaal overeengekomen paden zijn voorbehouden ten behoeve van dit gebruik.
3. Ten minste 10% van de in het eerste lid voor goederenvervoer voorbehouden minimale niveaus is voorbehouden ten behoeve van ad hoc aanvragen met betrekking tot goederenvervoer en besloten personenvervoer.
4. De beheerder raamt jaarlijks het deel van de minimale niveaus voor goederenvervoer dat ten behoeve van ad hoc aanvragen dient te worden voorbehouden. Indien de behoefte van gerechtigden hoger ligt dan het in het derde lid genoemde percentage, is dat percentage voorbehouden ten behoeve van dit gebruik.

§ 6. Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 14

1. De capaciteit die op grond van het Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen ten behoeve van de dienstregeling van 2005 aan een gerechtigde is toegewezen, geldt als capaciteit waarover met gerechtigde overeenkomstig dit besluit overeenstemming is bereikt
2. De gebruiksvergoeding voor het kalenderjaar 2005 wordt berekend overeenkomstig het bepaalde bij en krachtens het Besluit gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur zoals dat luidde op 31 december 2004.
3. Als algemene voorwaarden als bedoeld in artikel 59, derde lid, van de wet inzake de door ProRail B.V. in 2005 te bieden kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur gelden de in het voor dat kalenderjaar geldende beheerplan opgenomen nadere indicatoren en richtwaarden, bedoeld in artikel 6, vierde lid, in samenhang met artikel 20, derde lid, onderdeel b, van de aan ProRail B.V. op grond van artikel 16 van de wet verleende concessie.

Artikel 15

Het Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen wordt ingetrokken.

Artikel 16

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

Artikel 17

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 11 januari 2005, nr. 7.

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

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

's-Gravenhage, 3 december 2004

Beatrix

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

Uitgegeven de *eenentwintigste* december 2004

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

Algemeen

Dit besluit is een uitwerking van artikel 57, onderdeel c, 59, derde lid, en met name ook artikel 61 van de Spoorwegwet (hierna: de wet) en ziet op de eerlijke en non-discriminatoire verdeling van capaciteit zowel ten behoeve van de beheerder, spoorwegondernemingen, internationale samenwerkingsverbanden, in artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000 genoemde concessieverleners als de in dit besluit aangewezen «gemachtigde aanvragers».

Met dit besluit wordt niet beoogd de capaciteitsverdeling in zijn geheel te reguleren. Capaciteitsverdeling is in eerste instantie een zaak tussen beheerder en gerechtigden. Slechts daar waar het uit oogpunt van maatschappelijk belang nodig is om regels te stellen, of daar waar implementatie van Europese richtlijnen ons dwingt om meer partijen dan alleen de beheerder te binden aan richtlijnverplichtingen, zijn regels gesteld. Regels over de procedure van capaciteitsverdeling blijven dan ook, voor zover mogelijk, achterwege. De inrichting van het jaarlijkse capaciteitsverdelingsproces, in Nederland ook wel aangeduid als «de procedure van de jaardienstregeling» is weliswaar onderwerp van de richtlijn 2001/14/EG (hierna: de richtlijn) die met dit besluit deels wordt geïmplementeerd, maar binnen de kaders van de richtlijn is het mogelijk dat partijen de verdelingsprocedure inrichten naar eigen goeddunken en die procedures en de daarin geldende criteria beschrijven in de netverklaring. Om partijen deze vrijheid te laten benutten, is in dit besluit bewust niet de procedure voorgeschreven, maar is volstaan met verwijzing naar concrete richtlijnbevestigingen. Ook is bewust gekozen voor het hanteren van enkele begrippen die in de netverklaring nader ingevuld kunnen worden, zoals het begrip «spits». Daar waar een dergelijke nadere invulling minder gewenst is, bijvoorbeeld ten aanzien van de prioriteitscriteria die op maatschappelijk belang zijn gebaseerd, zijn de begrippen scherper geformuleerd.

In dit besluit wordt de richtlijn deels geïmplementeerd. Het deel van de richtlijn dat over het veiligheidsattest gaat en te zijner tijd uit de richtlijn zal verdwijnen wanneer de Veiligheidsrichtlijn die in voorbereiding is, in werking treedt, is door middel van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen geïmplementeerd. Daarnaast is een deel van artikel 29 van de richtlijn in het Besluit spoorverkeer geïmplementeerd en is het resterende deel van de richtlijn, enkele verplichtingen voor de beheerder zich aan welbepaalde onderdelen van de richtlijn te houden, in de beheerconcessie geïmplementeerd.

Dit besluit is geschikt tot de openstelling voor regulier gebruik van de Betuweroute, de Hogesnelheidslijn, en de viersporigheid tussen Amsterdam en Utrecht. De op dat moment benodigde herziening van de basisstructuur van de dienstregeling en de daarmee gepaard gaande verandering van de beschikbare capaciteit die de openstelling van de infrastructuur ten gevolge heeft, maakt dat opnieuw zal moeten worden bekeken welk vervoer «beschermd» zal moeten worden. Dit geeft waarschijnlijk aanleiding tot wijziging van de prioriteitscriteria en de minimale niveaus van het goederenvervoer en het personenvervoer. Voor de programmatie ten behoeve van de jaardienstregeling van 2007 start, zal het besluit dus gewijzigd worden.

De jaarlijkse verdeling van capaciteit in de vorm van terugkerende paden

Gerechtigden en beheerder sluiten overeenkomsten over het gebruik van capaciteit. Deze toegangsovereenkomsten zien vooral op de jaarlijkse verdeling van terugkerende paden in de dienstregeling. Daarnaast is het echter ook mogelijk om capaciteit in de vorm van concrete paden, de

zogenaamde ad hoc aanvragen, aan de beheerder voor te leggen. De richtlijn legt echter de nadruk op de verdeling van de terugkerende paden. Alvorens deze overeenkomsten gesloten kunnen worden, wordt er een jaarlijks terugkerend proces van capaciteitsverdeling gevolgd. De richtlijn ordent dit proces. Het proces kent de volgende zes stappen:

1. vastlegging van de voor alle deelnemers bindende procesregels in de netverklaring,
2. aanvraag van capaciteit en «programmatie»,
3. «coördinatie» eventueel afgesloten door toepassing van de geschillenregeling,
4. toepassing van een verhoging als bedoeld in artikel 62, derde lid, van de wet, overbelastverklaring en toepassing van prioriteitscriteria,
5. verdeling van de capaciteit in de dienstregeling door middel van toegangsovereenkomsten,
6. eventueel behandeling van een klacht, met vervolgens de mogelijkheid voor de toezichthouder om een last onder dwangsom op te leggen.

De stappen 3 of 4 zijn slechts nodig indien de stappen ervoor nog niet tot de overeenstemming tussen beheerder en betrokken gerechtigden hebben geleid die leiden tot stap 5. Het staat gerechtigden voortdurend vrij om stap 6 toe te passen, maar toepassing hiervan na stap 5 ligt het meest in de rede. De stappen worden hieronder nader toegelicht.

Stap 1: Vastlegging van de voor alle deelnemers bindende procesregels in de netverklaring

Artikel 58 van de wet geeft aan welke informatie de beheerder in de netverklaring dient op te nemen. Het betreft hier enerzijds de onderwerpen die in artikel 3 en bijlage I bij de richtlijn zijn genoemd en anderzijds enige aanvullende informatie. De verplichting is ruim geformuleerd, de beheerder dient bijvoorbeeld ook «alle overige informatie die relevant is voor het gebruik van de capaciteit» in de netverklaring op te nemen. De netverklaring is het belangrijkste document voor alle gerechtigden die capaciteit willen aanvragen: de infrastructuurbeheerder specificeert in de netverklaring onder meer de termijnen, beginselen en criteria voor de in een bepaald jaar te doorlopen procedure van capaciteitsverdeling. Uit de netverklaring blijkt onder meer welke beperkingen er zijn aan de beschikbaarheid van capaciteit. Bij de capaciteitsverdeling gaat het niet alleen om de fysieke infrastructuurcapaciteit, maar om systeemcapaciteit, dus inclusief de ruimte die milieunormen (geluid en externe veiligheid) bieden. Infrastructuurcapaciteit is een begrip dat niet of moeilijk te kwantificeren is. Afhankelijk van de manier waarop de capaciteit gebruikt wordt, is er meer of minder capaciteit beschikbaar voor overig gebruik. Om optimaal gebruik te kunnen maken van de beschikbare capaciteit zouden alle treinen zoveel mogelijk met dezelfde karakteristieken over de infrastructuur dienen te bewegen. Dit is echter in de verdeling van de capaciteit geen leidend beginsel. Er is derhalve geen maat voor de beschikbaarheid van capaciteit in Nederland, maar er zijn wel een aantal factoren te identificeren die beschikbaarheid van de capaciteit ten opzichte van de fysieke capaciteit van de infrastructuur beperken. Deze beperkingen dient de beheerder in de netverklaring te beschrijven. Te denken valt aan de door de beheerder te hanteren planningsnormen die dienen om een veilig en ongestoord gebruik van de infrastructuur te verzekeren, maar ook aan geldende milieuregels of vergunningen die bepaald gebruik van infrastructuur bijvoorbeeld gedurende bepaalde dagdelen beperkt of verbiedt, brugopeningen, en beperkingen aan het gebruik van bepaalde routes voortvloeiend uit de functionaliteit van de infrastructuur of voortvloeiend uit wettelijke regelingen, waaronder beperkingen ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen en geluid.

De beheerder stelt de netverklaring jaarlijks na overleg met betrokken gerechtigden op. Het ambtshalve of op verzoek (klacht) toetsen van de netverklaring valt onder de bevoegdheid van de toezichthouder (de NMa).

Stap 2: Aanvraag van capaciteit en «programmatie»

Artikel 4 van dit besluit geeft aan dat de aanvragen om capaciteit overeenkomstig het tijdschema dat als bijlage III bij de richtlijn is opgenomen, bij de beheerder worden ingediend. In de programmatiefase, beschreven in artikel 20 van de richtlijn, tracht de infrastructuurbeheerder capaciteitsaanvragen te honoreren. Indien de aanvragen verenigbaar zijn, dan wordt de capaciteit conform de aanvragen verdeeld in bilaterale overeenkomsten tussen de beheerder en de betrokken gerechtigden. Over voorstellen van programmatie door de infrastructuurbeheerder wordt ook weer de mening van betrokkenen gevraagd en daarmee wordt in vervolgvorstellen rekening gehouden.

Mochten aanvragen concurreren en dus programmatie niet in één keer kunnen worden verwerkt, dan start de infrastructuurbeheerder een proces van coördinatie van aanvragen.

Stap 3: «Coördinatie» eventueel afgesloten door toepassing van de geschillenregeling

Coördinatie betreft blijkens artikel 21 van de richtlijn *niet* het verlenen van voorrang op overbelaste infrastructuur. Het is wel het zoeken naar inschikken, uitbuigen van tijdliggingen en anderszins optimaliseren, waardoor aanvragen die in eerste aanleg strijdig zijn, toch materieel voldoende kunnen worden gehonoreerd waardoor de capaciteit in de vorm van bilaterale overeenkomsten tussen gerechtigden en de beheerder kan worden verdeeld. In het coördinatieproces zal de infrastructuurbeheerder als voorzitter optreden en voorstellen doen voor oplossingen die binnen redelijke grenzen van de oorspronkelijke aanvragen afwijken, daarbij kunnen ook de mogelijkheden voor een andere inzet van materieel, bijvoorbeeld stiller materieel, aan de orde zijn. Hierover vindt ook weer overleg plaats. De rol van de infrastructuurbeheerder in de verdelingsprocedure van de richtlijn is die van voorzitter van een proces van overleg en optimalisatie. Het proces van overleg en optimalisatie is naar de aard van de zaak een overleg van technische aard tussen deskundigen. Het vak van capaciteitsverdeling en optimalisatie wordt uitgeoefend door een kleine groep zeer gespecialiseerde vakmensen, deels in dienst van spoorwegondernemingen, deels bij ingenieursbureaus en dus in te huren door de deelnemers aan het proces. Nationaal en internationaal gezien kennen deze mensen elkaar; in de praktijk zal dus sprake zijn van vakbroeders die in gelijkwaardigheid tot inhoudelijke overeenkomsten komen.

Ook vakbroeders kunnen van mening verschillen. In het verleden heeft zich bijvoorbeeld de situatie voorgedaan, dat volgens NS een bepaald pad net niet binnen de marges kon worden ingelegd en volgens Railned wel. Dit heeft toen geleid tot een bezwaar- en beroepsprocedure, waarin een technisch verschil van inzicht onderwerp van bezwaar en daarna beroep bij de rechter was.

Cruciaal onderdeel van «coördinatie» is dat het proces van gelijkwaardig overleg niet in een dergelijke patstelling kan eindigen. De infrastructuurbeheerder heeft in de nieuwe systematiek *niet* de bevoegdheid om eenzijdig zijn mening als waarheid op te leggen. Op grond van artikel 21, zesde lid, van de richtlijn, geïmplementeerd door middel van artikel 4 van dit besluit, dient er een geschillenregeling te worden ingesteld die binnen tien dagen tot uitsluitend leidt, niet zijnde de klachtprocedure bij de toezichthouder of een andere bestaande beroepsprocedure. Deze geschillenregeling kan door partijen worden ingeroepen

indien zich een situatie voordoet waarin beslechting van een conflict wenselijk is.

In dit besluit wordt geen keuze gemaakt over de aard en de inrichting van de procedure van de geschillenregeling. Het is aan partijen gelaten om hier zelf invulling aan te geven. Partijen sluiten een overeenkomst waarin zij afspreken hoe ze geschillen zullen beslechten. In de netverklaring zal de beheerder die geschillenregeling publiceren. Alle deelnemers zijn vervolgens, indien de situatie zich voordoet dat er een geschil dient te worden beslecht, aan de eenmaal gekozen procedure gebonden. Voor nieuwe toetreders is deze geschillenregeling een gegeven. De procedure kan naar opgedane ervaring in de loop der jaren worden verbeterd. Aanvragers van capaciteit worden voor publicatie over de netverklaring gehoord en kunnen eventueel bij de NMa een klacht indienen over de netverklaring. Dit betekent dat de NMa de geschillenregeling zelf kan toetsen en daarnaast ook tijdens en na een uiteindelijke capaciteitsverdeling kan toetsen of de procedure goed is gevolgd. Dit proces uit de richtlijn sluit goed aan bij de beleidslijn om «de bal maximaal bij de sector te leggen», gericht op oplossen van benuttingsconflicten. Bij de vormgeving van de geschillenregeling dienen de partijen wel de richtlijn in acht te nemen hetgeen onder meer betekent dat de gekozen regeling partijen niet mag beperken in de mogelijkheid om de NMa in te schakelen of beroep in te stellen. De NMa kan er op toezien dat de vastgelegde aanpak eerlijk, non-discriminatoire en in overeenstemming is met de mededingingsregels.

Stap 4: Toepassing van een verhoging als bedoeld in artikel 62, derde lid, van de wet, overbelastverklaring en toepassing van prioriteitscriteria

§ 4 van dit besluit geeft regels voor het geval de coördinatiefase niet succesvol kan worden afgerond. Indien er een situatie ontstaat waarin er geen integrale oplossing is gevonden voor een gegeven jaar die tot tevredenheid van alle betrokken partijen leidt, dan kan een verhoging ex artikel 62, derde lid, van de Spoorwegwet in verband met overbelaste infrastructuur worden toegepast. Deze vergoeding wordt tussen partijen overeengekomen: dit proces van overeenkomen staat onder toezicht van de NMa. De NMa is gelet op artikel 30, tweede lid, onderdeel d, van de richtlijn tevens bevoegd om klachten te behandelen over de toepassing van artikel 62, derde lid, van de wet. De economische waarde van het pad bepaalt zodoende wie het pad krijgt. De andere vervoerder kan kiezen voor het niet rijden, maar zou ook onder meer kunnen omrijden, op een ander tijdstip of sneller of langzamer kunnen rijden, of indien dat een oplossing biedt: het alsnog inzetten van stiller materieel, waardoor zijn trein wel past.

In dit besluit is door te benoemen wat onder meer een niet bevredigende uitkomst van de verhoging oplevert, gewaarborgd dat de gevolgen van een dergelijke vergoeding in ieder geval niet ten koste van de minimale niveaus van capaciteit voor personenvervoer en goederenvervoer kunnen gaan. Deze niveaus bevatten als het ware het maatschappelijk minimum van iedere soort vervoer. Is de verhoging niet toegepast of leidt de toepassing van deze verhoging niet tot een bevredigend resultaat, dan wordt de infrastructuur overbelast verklaard en voor de volgende dienstregelingsperiode een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan gemaakt. Voor de verdeling van de capaciteit worden in een dergelijk geval de in dit besluit gespecificeerde prioriteitscriteria toegepast. Leidt de verhoging niet tot overeenstemming, dan wordt de infrastructuur niet overbelast verklaard, maar gaan partijen opnieuw de coördinatie in.

De richtlijn geeft aan dat er in de situatie van overbelaste infrastructuur prioriteitscriteria mogen worden toegepast. Deze criteria dienen op maatschappelijk belang te zijn gebaseerd. Onder verwijzing naar het IBO

rapport «Benutten beter benut» moet worden geconstateerd dat het maatschappelijk belang van spoor en van verschillende spoordiensten onderling in de vigerende beleidskaders onvoldoende eenduidig is gedefinieerd om harde afwegingen volledig te objectiveren. Het maatschappelijk en politiek debat hierover zal moeten worden gevoerd naar aanleiding van het verschenen kabinetsstandpunt over deze IBO (Kamerstukken II 2003/04, 29273, nr. 1) in samenhang met de nog te verschijnen Nota Mobiliteit. Op één punt heeft het IBO rapport al wel enige duidelijkheid opgeleverd. Stads-gewestelijk vervoer is een ruime effectieve manier voor het bereikbaar houden van stads-gewesten. Aan dit vervoer dient dan ook veel belang gehecht te worden. Als gevolg daarvan dienen ook intercity's of sneltreinen op stads-gewestelijke baanvakken een hoge prioriteit te hebben en dienen deze derhalve in de prioriteitsvolgorde van artikel 10 tot het begrip stads-gewestelijk openbaar vervoer gerekend te worden. De in artikel 1 gehanteerde definitie van stads-gewestelijk vervoer wijkt derhalve qua opbouw af van de definitie van streek-gewestelijk vervoer dat uitsluitend ziet op stoptreinen op in de in kaart 1 als streek-gewestelijk aangeduide baanvakken.

Het maatschappelijk belang van het spoorgoederenvervoer is voorlopig beschreven in de Economic Impact Studie Railgoederenvervoer die op 17 juni 2002 is aangeboden aan de Tweede Kamer. Het maatschappelijk belang van het spoorgoederenvervoer ligt in de bediening van de traditionele spoorgoederenvervoermarkt (ertsen en kolen, overige bulk en niet gecontaineriseerd stukgoed) en in groei van het intermodale vervoer (maritieme en continentale containers) en in het verlengde daarvan in de ontwikkeling van trailers-on-train. De specifieke sterktes van spoorgoederenvervoer liggen in de aan- en afvoer van grote volumes naar en van de havens en industrieën, de zware lading, het vervoer over middel-lange en lange afstanden (vanaf 250 km) en het hoge veiligheidsniveau (chemie). Het overgrote deel van het spoorgoederenvervoer is internationaal. In de traditionele spoormarkt is spoor voor sommige industrieën noodzaak, met name voor chemisch vervoer, zwaar stukgoed en een deel van het bulkvervoer. De in artikel 12 verwoorde prioriteitsvolgorde weerspiegelt deze belangen.

In afwachting van de uitkomsten van de discussie over het kabinetsstandpunt op het IBO rapport «Benutten beter benut» en de Nota Mobiliteit zijn in overleg met sectorpartijen de in dit besluit verwoorde overige prioriteitscriteria tot stand gekomen. Bij onzekerheid is gekozen voor de bestaande praktijk en de mening van gebruikers als leidraad. In belangrijke mate is aangesloten bij de voorkeursvolgorde van marktsegmenten van het bij inwerkingtreding van dit besluit vervallen Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen. Achtergrond bij deze prioriteitsvolgorde was onder meer de waarneming dat spoor het meest effectief is voor transport van grote stromen door dichtbebouwde omgeving: stads-gewestelijk vervoer heeft dan een groot maatschappelijk belang, maar is voor vervoerders minder rendabel en behoeft dus extra bescherming.

De herziening van onderhavig besluit rond 2007 zal moeten worden gebaseerd op een betere definitie van het maatschappelijk belang. Voor verdeling van capaciteit tussen vervoer en beheer in geval er sprake is van overbelaste infrastructuur geldt artikel 9. Deze regeling wijkt in belangrijke mate af van de artikelen 7 en 8. In de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen 7 tot en met 12 wordt nader op die regels ingegaan.

Stap 5: Verdeling van de capaciteit in de dienstregeling door middel van toegangsovereenkomsten

Gerechtigden en beheerder sluiten in beginsel jaarlijks bilaterale overeenkomsten over het gebruik van capaciteit, zogenaamde toegangsovereenkomsten. Artikel 3 van dit besluit geeft de algemene voorwaarden

aan die de beheerder ten minste bij deze toegangsovereenkomsten dient te hanteren.

Daarnaast kunnen beheerder en gerechtigden ook kaderovereenkomsten sluiten. Een kaderovereenkomst dient om een gerechtigde enige zekerheid te geven dat de door hem voor de komende jaren aan te vragen capaciteit ook daadwerkelijk beschikbaar zal zijn. De kaderovereenkomst wordt niet op padenniveau gesloten en geeft slechts beperkte aanspraken, omdat ingevolge artikel 17, derde lid, van de richtlijn een kaderovereenkomst geen belemmering mag vormen voor het gebruik van de infrastructuur door andere aanvragers of diensten.

Stap 6: Eventueel behandeling van een klacht, met vervolgens de mogelijkheid voor de toezichthouder om een last onder dwangsom op te leggen

Als een vervoerder zich door de beheerder benadeeld voelt, bijvoorbeeld omdat de vervoerder van mening is dat de beheerder een andere vervoerder bevoordeelt (juridisch of feitelijk, het kan om elke «gedraging» gaan), dan kan de vervoerder een klacht indienen bij de NMa. Als de NMa de klacht gegrond oordeelt, is de NMa verplicht om in te grijpen, zodanig dat de klacht wordt afgehandeld binnen twee maanden na ontvangst van de gegevens en bescheiden die voor het oordeel van de NMa nodig zijn. De NMa is ook bevoegd om op te treden uit eigen beweging. Tegen de beslissingen van de NMa staat bestuursrechtelijke rechtsbescherming open. De rechter kan het optreden van de NMa zo nodig rechtstreeks toetsen aan de van toepassing zijnde EU-richtlijnen.

Administratieve lasten

Dit besluit richt zich tot de beheerder en tot gerechtigden. Er zijn in Nederland op dit moment 12 personen- en goederenvervoerders actief. Dit vormt een eenvoudig te identificeren groep aanvragers. Daarnaast kunnen ook anderen capaciteit aanvragen, te weten concessieverleners als bedoeld in artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000 en de zogenaamde gemachtigde aanvragers van artikel 2 van dit besluit. Het is niet eenvoudig om in te schatten hoeveel partijen van deze mogelijkheid gebruik zullen maken. Op dit moment zijn er zo'n 15 partijen die voldoen aan die omschrijving. In totaal zijn er dus zo'n 28 partijen (beheerder en gerechtigden) betrokken bij de capaciteitsverdeling.

De verdeling van capaciteit vindt, overeenkomstig de gekozen systematiek van de nieuwe Spoorwegwet uitgewerkt in dit besluit, plaats bij overeenkomst. Het sluiten van een overeenkomst over het gebruik van capaciteit (ook wel toegangsovereenkomst genoemd) is voor gerechtigden een absolute voorwaarde voor het kunnen (doen) verrichten van vervoer.

Het capaciteitstoedelingsproces dat plaatsvond onder het thans ingetrokken Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen waarvoor ten aanzien van de hoogte van de administratieve lasten een nulmeting is uitgevoerd, kwam in belangrijke mate overeen met het capaciteitsverdelingsproces op grond van dit besluit. Een cruciaal verschil tussen deze systemen ligt echter in verandering van de rol van partijen bij deze verdeling. Het Interimbesluit capaciteitstoewijzing spoorwegen ging uit van toedeling in de vorm van een publiekrechtelijk besluit met de daaraan verbonden motiveringsverplichtingen, hetgeen de last bij vervoerders legde om informatie te verstrekken. Het in de nieuwe Spoorwegwet gekozen kader en daarop gebaseerd besluit kan dus juist een bijdrage leveren aan het verminderen van de administratieve lasten. Daar tegenover staat dat implementatie van enkele voorschriften van de richtlijn tot een beperkte verhoging van de lasten zal leiden.

Niet alle kosten die de bedrijven maken om de capaciteit te verkrijgen die zij nodig hebben voor de afwikkeling van hun vervoer kunnen tot administratieve lasten worden gerekend. Achter de aanvraag van een partij om capaciteit gaat een (veelal ingewikkeld) logistiek proces schuil met betrekking tot de inzet van personeel, materieel en eventueel ook de verplaatsing van lading dat ook zonder het capaciteitsverdelingsstelsel op basis van de nieuwe Spoorwegwet had dienen te worden gepland. Uitsluitend de specifiek ten gevolge van dit besluit ontstane lasten zijn beoordeeld:

– Het proces van capaciteitsverdeling is voor zover het de verdeling van capaciteit ten behoeve van de jaardienstregeling en de verdeling op basis van ad hoc aanvragen betreft, door de richtlijn voorgeschreven. In dit besluit is daar waar de richtlijn keuzemogelijkheden biedt voor de invulling van het capaciteitsverdelingsproces, aan de beheerder en gerechtigden gelaten om in onderling overleg tot de minst belastende methode te komen. De beheerder legt die vervolgens vast in de netverklaring. Een voorbeeld hiervan is de implementatie van de richtlijnverplichting een geschillenregeling in te stellen. (artikel 21, zesde lid, van de richtlijn) De inrichting van die procedure is aan partijen overgelaten. Hiermee wordt gewaarborgd dat hier de minste lasten voor het bedrijfsleven uit zullen voortvloeien. Ook aan de capaciteitsaanvraag worden in dit besluit geen vormvoorschriften verbonden.

– Lasten ten gevolge van de aanvraag. Alvorens de in artikel 2 van dit besluit aangewezen gerechtigden kunnen gaan aanvragen moeten ze de beheerder aantonen dat zij voldoen aan de omschrijving van artikel 2. In de netverklaring zal de beheerder bekend maken hoe dit aantonen in zijn werk gaat, hier vindt dus een vorm van uniformering plaats, hetgeen lasten van de aanvragers beperkt.

Na het gereedkomen van het nieuwe VPT (vervoer per trein) en PTI (planning toedeling infragebruik) zullen alle vervoerders zelf hun treinpaden in een planningssysteem kunnen aanvragen. Het nieuwe systeem optimaliseert de afstemming van gebruikerswensen en het coördinatieproces bij ProRail.

Door het inrichten van een «virtuele» OneStopShop wordt de bedrijfsvoering eenvoudiger voor goederenvervoerders die capaciteit willen aanvragen voor grensoverschrijdend vervoer en derhalve gebruik maken van infrastructuur die onder verschillende beheerders valt. De vervoerder kan op één plaats informatie inwinnen over functionaliteit, hoogte van de gebruiksvergoeding en dergelijke. Bovendien kan de vervoerder aanvraag voor capaciteit bij één beheerder indienen, ook al maakt hij gebruik van verschillende netwerken. Beheerders harmoniseren hun processen opdat deze soepeler verlopen en er doorgaande internationale treinpaden beschikbaar komen.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Dit artikel geeft de definities van de in het besluit gehanteerde begrippen. Daarnaast gelden de definities van de artikelen 1 en 56 van de Spoorwegwet. Een aantal definities van artikel 1 betreffen de deelmarkten die in artikel 11 terugkeren als prioriteitsvolgorde toe te passen bij overbelaste infrastructuur.

Binnen het 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 ToeRGoed¹ is getracht deze verschillende patronen te reduceren tot een viertal deelmarkten. De vervoerder zou hier spreken van productmarkt-combinaties. De verdeling is gebaseerd op een drietal reisafstanden en binnen de kortste reisafstand nog op een onderscheid tussen de Randstad

¹ Studie van Railned over de Toekomstige capaciteit van het reizigers- en goederenvervoer per spoor in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, uitgegeven op 31 maart 2000.

en daarbuiten. Dit heeft geleid tot een verdeling in vier categorieën personenvervoer. 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 baanvakken tussen de Nederlandse stations in deze regeling door een kaart bij dit besluit gekoppeld aan één van de deelmarkten.

Het goederenvervoer is ingedeeld in de deelmarkten conventioneel, zwaar en 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 capaciteitsverdeling betreft paden (rijmogelijkheden) en uitdrukkelijk niet 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 treinen met een ander gewicht, kruissnelheid of maximumsnelheid kunnen de benoemde paden gebruiken, als ze maar binnen de voor het pad vastgestelde tijdstippen kunnen blijven.

Het conventionele vervoer is het grootste deel van het bestaande goederenvervoer. Voor dit vervoer is als karakteristiek voor een standaard van 1600 ton gekozen in aansluiting op wat internationaal gebruikelijk is. Het zware vervoer is het overige deel van het bestaande goederenvervoer.

Snel goederenvervoer is een deelmarkt van het goederenvervoer die nog in ontwikkeling is. Het betreft tijdskritisch transport.

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. Het tijdstip waarop de spits begint en eindigt varieert naar plaats, het is derhalve niet mogelijk om in deze definitie een vast begin en eindtijdstip te noemen. De beheerder zal in de netverklaring nader invulling moeten geven aan dit begrip dat een rol speelt in verband met de minimale niveaus en in verband met de verdeling van capaciteit tussen vervoer en beheer.

De definitie van dienstregeling is afkomstig uit artikel 2 van de richtlijn. Deze definitie is aangepast aan de in de Nederlandse spoorwegwetgeving gehanteerde terminologie. Daarnaast is de in de richtlijn opgenomen toevoeging «voor de periode dat deze geldt», die bij inlezing van deze definitie in de richtlijnartikelen tot problemen leidde, in dit besluit achterwege gelaten. Het is vanzelfsprekend niet de bedoeling om in dit besluit een andere invulling te geven aan dit begrip. Daarnaast is het begrip «normale dienstregeling» in dit besluit gedefinieerd. Dat begrip wordt in de richtlijn gebruikt om de fase van het capaciteitsverdelingsproces waarin verdeling op het niveau van terugkerende paden in de dienstregeling plaatsvindt, aan te duiden. Dat begrip heet in vakjargon »de jaardienstregeling«. Het begrip is in de richtlijn niet gedefinieerd. In dit besluit is ervoor gekozen dit wel te doen, omdat niet uit de context waarin dit begrip wordt gebruikt kan worden opgemaakt dat het de jaardienstregeling betreft.

Artikel 2

Met dit artikel wordt invulling gegeven aan de mogelijkheid van artikel 57, onderdeel c, van de wet om zogenaamde «gemachtigde aanvragers» te introduceren. Het introduceren van deze aanvragers is een manier om een grotere waarborg te bieden voor grootafnemers van goederenvervoerdiensten dat hun belangen zullen worden meegenomen in het capaciteitsverdelingsproces.

Bijkomend voordeel van deze introductie is dat hiermee voorkomen kan worden dat de beheerder geconfronteerd wordt met dubbele aanvragen voor dezelfde lading. Gekozen is om de formulering van artikel 2, onderdeel b, van de richtlijn te hanteren om de kring van gerechtigden niet onnodig te beperken. In plaats daarvan had immers ook kunnen worden gekozen voor het definiëren van begrippen als verlader of ladingbelanghebbende en hen vervolgens te benoemen als gemachtigde aanvragers. Het criterium genoemd in artikel 2 is echter juist bedoeld als een lage drempel. Het betreft hier zowel bedrijven betrokken bij het afhandelen van vervoer van goederen over het spoor in de logistieke sfeer en bedrijven die regelmatig gebruik maken van het spoor voor vervoer van de door hen geproduceerde goederen. De beheerder maakt in de netverklaring bekend hoe partijen kunnen aangeven te voldoen aan deze omschrijving. Te denken valt aan het tonen van een overeenkomst waarin lading wordt aangeboden of het tonen van een overeenkomst met een vervoerder die het betrokken vervoer wil verrichten.

Artikel 3

Artikel 59, derde lid, van de wet biedt de grondslag voor het in dit besluit dwingend vaststellen van algemene voorwaarden ten behoeve van de toegangsovereenkomst. Deze grondslag is gebruikt om enige richtlijnverplichtingen die zich weliswaar richten tot de beheerder, maar in het systeem van capaciteitsverdeling bij uitstak tussen gerechtigde en beheerder geregeld dienen te worden, te implementeren. Het gaat hier om de verplichting van artikel 13, tweede lid, (paden worden maximaal voor de duur van een dienstregeling verdeeld), artikel 29, tweede lid, (vervallen van paden in noodsituaties) en artikel 27, eerste lid, (inleveren van paden bij gebruik onder door de beheerder in de netverklaring te noemen drempelwaarde) van de richtlijn. In de onderdelen d en e wordt mede uitvoering gegeven aan artikel 61, eerste lid, van de wet dat de mogelijkheid biedt regels ten aanzien van milieu te stellen. De door de beheerder te verdelen capaciteit wordt mede bepaald door de krachtens de Wet geluidhinder geldende grenswaarden en van belang zijnde voorschriften behorende bij de krachtens de Wet milieubeheer verleende vergunningen. Daarnaast dient de beheerder echter ook voldoende instrumenten te hebben om overtreding van milieuregels door gerechtigden bij het gebruik van de infrastructuur te voorkomen. De onderdelen d en e strekken daartoe.

In onderdeel f is als algemene voorwaarde opgenomen, dat de gerechtigde aan de beheerder informatie moet verstrekken ten behoeve van de EU-statistieken van het spoorvervoer (Verordening 91/2003) en voor het opstellen van ontwerp geluidskaarten (richtlijn 2002/49/EG). De beheerder zal een format voor het aanleveren van deze informatie in de netverklaring opnemen.

Artikel 4, 5 en 6

Deze artikelen betreffen de procedure van capaciteitsverdeling. Artikel 4 betreft de procedure van capaciteitsverdeling in de fase van de jaardienstregeling. Op grond van bijlage I bij de richtlijn, geïmplementeerd in artikel 58, tweede lid, van de wet, is de procedure van capaciteits-

verdeling bij uitstek een onderwerp dat thuishoort in de netverklaring. Er is dan ook voor gekozen om in artikel 4 niet de gehele procedure uit te schrijven, maar te verwijzen naar de verplichtingen van de artikelen 19, 20, 21 en bijlage III. Overigens is het tijdschema dat in bijlage III bij de richtlijn is vermeld, uitsluitend van toepassing op de procedure van de normale dienstregeling (jaardienstregeling). In Nederland is het in tegenstelling tot andere landen gebruikelijk om een procedure in te richten ten aanzien van het basisuurpatroon, een fase waarin nog niet in concrete paden, maar in patronen wordt gepland. Het staat partijen in principe vrij om al in een dergelijke procedure voorafgaande aan de formele capaciteitsverdelingsprocedure met elkaar om tafel te gaan zitten om overeenstemming te bereiken over nog in te dienen capaciteitsaanvragen. De procedure die beheerder en gerechtigden daarbij wensen te volgen dient in de netverklaring vastgelegd te worden. Deze procedure dient te voldoen aan de eisen die de richtlijn stelt: hij dient eerlijk, non-discriminatoir en in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht te zijn. Een dergelijke procedure kan overigens niet tot een verdelingsmoment leiden: de *verdelingsprocedure* voor de normale dienstregeling vindt plaats binnen het in bijlage III bij de richtlijn gestelde tijdschema. Artikel 5 betreft de ad hoc procedure. Dit artikel strekt tot implementatie van artikel 23, eerste lid, van de richtlijn. Het tweede lid is door middel van artikel 13, vierde lid, van dit besluit geïmplementeerd.

Artikel 6 geeft aan dat capaciteit voor gepland beheer in de reguliere capaciteitsverdeling meeloopt en strekt derhalve ter implementatie van artikel 28, eerste lid, van de richtlijn. Het gaat hier derhalve niet om grootschalige (ver)nieuwbouw.

Artikelen 7 tot en met 12

Deze artikelen zijn gebaseerd op artikel 22 van de richtlijn. Het zijn artikelen over de overbelastverklaring en de prioriteitscriteria die worden toegepast wanneer de infrastructuur overbelast is verklaard. Alvorens de infrastructuur overbelast kan worden verklaard kan er een verhoging als bedoeld in artikel 62, derde lid, van de wet worden toegepast. Deze verhoging is gebaseerd op artikel 7, vierde lid van de richtlijn en is een component van de gebruiksvergoeding. Deze verhoging kan niet worden toegepast bij concurrerende aanvragen van gerechtigden ten opzichte van capaciteit ten behoeve van het beheer (artikel 9) en indien de verhoging er toe zou leiden dat de minimale niveaus van het personenvervoer en het goederenvervoer niet worden gehaald. Om capaciteitsconflicten ten aanzien van overbelaste infrastructuur op te kunnen lossen dienen prioriteitscriteria toegepast te worden.

Er zit een duidelijke volgorde in de toe te passen criteria: Eerst kan er een verhoging van de gebruiksvergoeding toegepast, tenzij door toepassing van die verhoging de minimale niveaus van personenvervoer en goederenvervoer niet kunnen worden gehaald, omdat de verhoging tot een zodanige vraaguitval zou leiden dat een bepaald in een minimum-niveau vastgelegd marktsegment niet meer voldoende kan worden bediend. In artikel 8 worden deze minimale niveaus van personenvervoer en goederenvervoer vastgesteld. Voor het personenvervoer bestaat dit minimum uit het minimumvoorzieningsniveau dat in het Overgangscontract II met NS is overeengekomen. Voor het goederenvervoer is aangesloten bij de minimumniveaus uit het Interimbesluit capaciteits-toewijzing spoorwegen, zij het dat de niveaus zijn aangepast aan werkelijk gebruik, hetgeen betekent dat op een aantal baanvakken het aantal is verminderd. Daarnaast is er een onderscheid tussen spits en dal gemaakt, waarbij de minimale niveaus voor goederenvervoer in de spits veelal lager liggen dan daarbuiten.

In de tabel met betrekking tot het minimale niveau voor goederenvervoer staat op een aantal plaatsen het getal «0,5» per uur. Hiermee wordt bedoeld dat mogelijk moet zijn ten minste éénmaal per twee uur op dit traject te rijden. Dat er niet één pad per uur beschikbaar is, is het gevolg van internationale treinen zoals ICE en Thalys of extra spitstreinen die alternerend gebruik van de paden tussen goederenvervoer en dit vervoer wenselijk maakt.

Levert de verhoging geen bevredigend resultaat op, dan verklaart de beheerder de infrastructuur overbelast en geldt de prioriteitsvolgorde van de deelmarkten genoemd in artikel 10. Bij vervoer binnen een deelmarkt geldt artikel 11 bij concurrerende aanvragen met betrekking tot personenvervoer en artikel 12 bij concurrerende aanvragen met betrekking tot goederenvervoer.

Indien de benodigde capaciteit voor beheer conflicteert met aanvragen van gerechtigden, wordt na een niet succesvol doorlopen coördinatiefase de infrastructuur overbelast verklaard en gelden de prioriteitsregels van artikel 9, tweede of derde lid. Uitgangspunt van deze prioriteitsregels is dat de onderhoudsnoodzaak niet ter discussie staat en de veilige berijdbaarheid van de infrastructuur altijd dient te worden gewaarborgd. Er wordt dan ook prioriteit verleend aan dit gebruik van de capaciteit, wanneer de beheerder tot het gebruiken van deze capaciteit genoodzaakt is vanwege bij of krachtens wettelijke bepalingen gestelde eisen, zoals milieuregels die de beheerder dwingen deze activiteiten op bepaalde delen van de dag te doen plaatsvinden. Deze regel kan ook afdoen aan de in artikel 8 genoemde minimale niveaus van capaciteit voor personenvervoer en goederenvervoer. Het is echter maatschappelijk onacceptabel dat het personenvervoer in de spits gehinderd wordt door beheersactiviteiten die ook goed op een ander moment kunnen plaatsvinden, het zogenaamde onderhoudsrooster, vandaar het derde lid, dat personenvervoer in de spits voorrang verleent boven die beheersactiviteiten.

Artikel 13

Dit artikel geeft uitvoering aan artikel 61, derde lid, van de wet. De mogelijkheid capaciteit voor te behouden of met andere woorden, te reserveren, is beperkt door de richtlijn. De richtlijn biedt de mogelijkheid om capaciteit te reserveren voor goederenvervoer (artikel 22, vierde en vijfde lid, van de richtlijn), ten behoeve van ad hoc aanvragen (artikel 23, tweede lid, van de richtlijn) en ten behoeve van internationaal overeengekomen paden (artikel 22, vijfde lid, en artikel 18, tweede lid, van de richtlijn).

In het eerste lid van dit artikel wordt het minimale niveau van goederenvervoer vrijgehouden tot op het moment van capaciteitsverdeling voor de normale dienstregeling. Met deze bepaling wordt gewaarborgd dat het minimale niveau voor dit vervoer ook daadwerkelijk vrijgehouden blijft voor dit gebruik. Dit is nodig omdat capaciteit voor goederenvervoer doorgaans niet wordt aangevraagd in eventueel door beheerder en gerechtigden ingerichte procedures die voorafgaan aan de procedure die door bijlage III bij de richtlijn wordt beschreven. Vanzelfsprekend staat het goederenvervoerders of gerechtigden die goederen willen doen vervoeren vrij om nog voor dit jaarlijkse verdelingsmoment capaciteit aan te vragen en hierover met de andere gerechtigden en de beheerder tot overeenstemming te komen. Echter, een deel van het minimale niveau voor goederenvervoer is niet te verdelen dan na het moment van verdeling ten behoeve van de normale dienstregeling. Dit deel, dat gelet op het derde lid, tenminste 10% van het minimale niveau voor goederenvervoer bedraagt, is voorbehouden voor ad hoc aanvragen voor goederenvervoer en besloten personenvervoer. Besloten personenvervoer vindt slechts zeer incidenteel plaats en het ligt ook niet in de lijn der verwachting dat dit zal toenemen. Het minimale niveau voor personen-

vervoer is gebaseerd op het minimumvoorzieningsniveau uit het overgangscontract II met NS. Het bestemmen van een deel van dat minimale niveau voor ad hoc aanvragen ten behoeve van besloten personenvervoer zou er toe leiden dat een deel van de dienstregeling van de NS niet kan worden gereden, zonder dat er de zekerheid bestaat dat die ruimte zal worden benut voor besloten personenvervoer. Het is dan ook het meest doelmatig om dit besloten personenvervoer in de ad hoc ruimte voor het goederenvervoer te doen plaatsvinden.

Artikel 14

Met dit artikel wordt een vorm van overgangsrecht bewerkstelligd. Het eerste lid is nodig omdat de wet niet aangeeft wat er gebeurt met capaciteit die op grond van het Interimbesluit capaciteitstoe wijzing spoorwegen is toegekend aan gerechtigden.

Het tweede lid is nodig omdat de spoorvervoerders bij de verdeling van capaciteit op basis van het Interimbesluit uit zijn gegaan van een geleidelijke toename van de gebruiksvergoeding overeenkomstig het tot 1 januari 2005 geldende Besluit gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur. Onder «gebruiksvergoeding» wordt hierbij verstaan hetgeen daaronder verstaan wordt in de artikelen 56, onder g, en 62 van de Spoorwegwet. Het gaat daar om de vergoeding die een spoorweginfrastructuuronderneming conform de wet verschuldigd is aan de infrastructuurbeheerder voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur, zoals bedoeld in artikel 7, derde lid van richtlijn 2001/14/EG. In termen van dit artikel gaat het bij de reikwijdte van het begrip «gebruiksvergoeding» om onderdeel 1 van bijlage II bij die richtlijn (het «minimumtoegangspakket»), en om een gedeelte van onderdeel 2 van die bijlage, namelijk het gedeelte dat deel uitmaakt van de «hoofdspoorweginfrastructuur» (toegang tot het spoor via voorzieningen). Deze overgangsbepaling is derhalve niet van toepassing op de verlening van (aanvullende en ondersteunende) diensten ingevolge de onderdelen 2, 3 en 4 van bijlage II bij die richtlijn.

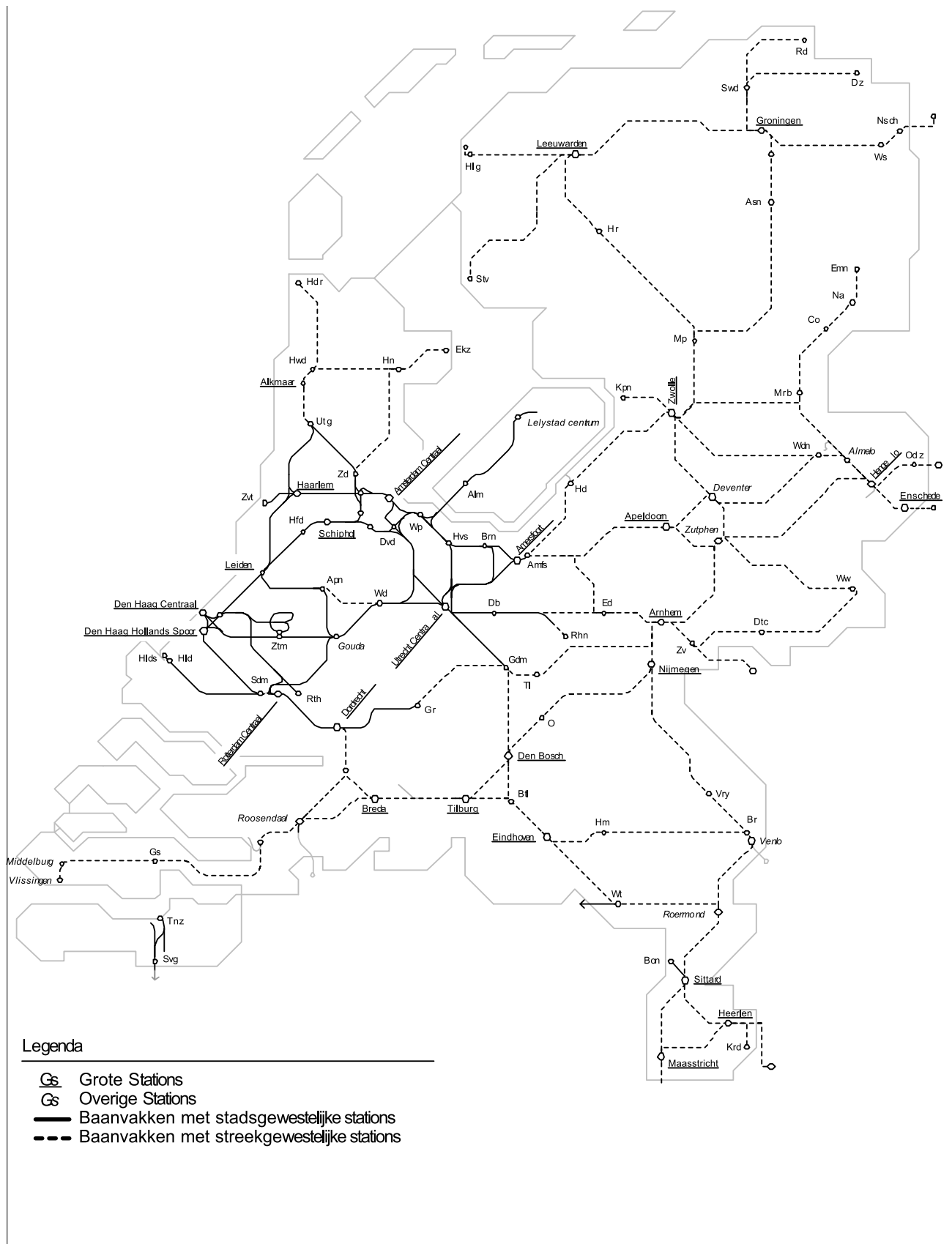
Het derde lid regelt dat gedurende 2005 de nadere indicatoren en richtwaarden, opgenomen in het voor dat kalenderjaar geldende beheerplan van ProRail, ingevolge de beheerconcessie op grond van artikel 16 van de wet, gelden als aanvullende algemene voorwaarden inzake de door ProRail B.V. in 2005 te bieden kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur. Dit naast de verplichtend voorgeschreven algemene voorwaarden op basis van artikel 3 van dit besluit. Met geldend wordt hier bedoeld, voor zover de minister daarmee heeft ingestemd.

Op basis van deze overgangsbepalingen, tezamen met de verplichtende algemene voorwaarden ingevolge dit besluit en de wet, wordt invulling gegeven aan de minimale vereisten ten aanzien van de toegangs-overeenkomsten voor het jaar 2005. Het gaat hierbij om de prijs, de kwaliteit en kwantiteit van de hoofdspoorweginfrastructuur, gecombineerd met algemene voorwaarden. Het staat de beheerder en gerechtigden uiteraard vrij om binnen deze kaders aanvullende afspraken te maken in de toegangsovereenkomst.

Ten slotte: dit besluit bevat de implementatie van een deel van richtlijn 2001/14/EG. Deze richtlijn kent als uiterste implementatiedatum 15 maart 2003. De gevolgen van niet tijdige implementatie van de richtlijn zijn echter beperkt, omdat het huidige systeem van capaciteitsverdeling in Nederland zoals neergelegd in het Interimbesluit capaciteitstoe wijzing spoorwegen, grote gelijkenis vertoont met het systeem zoals neergelegd

in de richtlijn. Daar komt bij dat ProRail in de netverklaring 2005 reeds uitvoering heeft gegeven aan die bepalingen uit de richtlijn, voorzover het uitvoeren van die bepalingen niet conflicteert met de vigerende wet- en regelgeving.

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



Kaart 2: behorende bij het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorwegstructuur

