

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. V.L.W.A. Heijnen
Postbus 20901
2500 EX, Den Haag

Datum 12 oktober 2023
Uw kenmerk IENW/BSK-2023/200113
Ons kenmerk/ID RGLGVNG-2072940504-435
Bijlage(n) 1
Onderwerp Aanvullend document |
Impact Europese concept verordening over het gebruik van de capaciteit op het spoor

Geachte mevrouw Heijnen,

Raad van Bestuur

Bezoekadres
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

In aanvulling op de brief van 4 september jl. (met het kenmerk: RGLGVNG-2072940504-415) met eerste bevindingen biedt ProRail u hierbij het document aan, waarin een nadere toelichting wordt gegeven op de verwachte impact van de voorgestelde EU-verordening Capaciteitsmanagement [EU COM(2023) 443]. Ter ondersteuning van de gesprekken met de Europese Commissie is tevens een juridische analyse van het voorstel aangehecht.

Om ervoor te zorgen dat nieuwe wet- en regelgeving zo goed mogelijk aansluit de operationele ontwikkelingen van ProRail en de sector, blijft ProRail graag betrokken bij gesprekken over dit voorstel en de bredere gesprekken over de implementatie en uitvoerbaarheid van Europese relevante wetgeving op nationaal niveau.

ProRail vertrouwt erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,
namens de Raad van Bestuur

bescherming persoonlijke levenss

bescherming

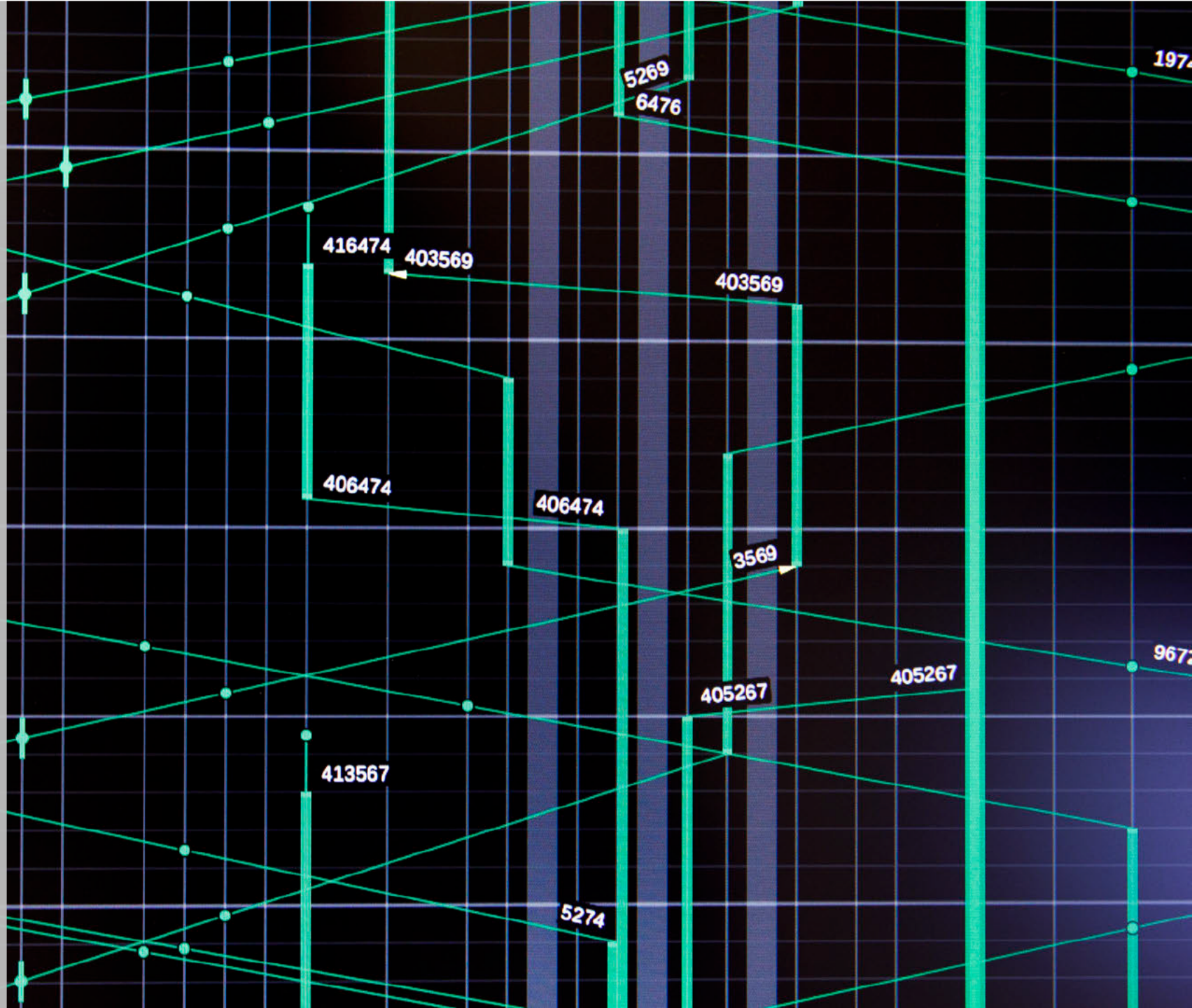
ProRail

Verordening

Capaciteitsmanagement

Toelichting op het voorstel
van de Europese Commissie
voor harmonisatie van het
gebruik van het
gemeenschappelijke
Europese spoorwegnetwerk
en de impact hiervan op de
werkzaamheden van ProRail

Datum 5 oktober 2023
Status Definitief



Inhoud

1 Inleiding

Toelichting op het doel van de Europese Commissie met het voorstel voor de EU-verordening Capaciteitsmanagement [EU COM(2023) 443] en inhoud document

2 Veranderingen

Toelichting op de meest fundamentele veranderingen

3 Impact van het voorstel

Toelichting op de impact van het voorstel

4 Tijdlijn

Toelichting op de beoogde tijdlijn voor de inwerkingtreding van het voorstel

5 Juridische analyse

Toelichting ter ondersteuning van de gesprekken met de Europese Commissie

BIJLAGEN

ANNEX I – Brief 4 september

ANNEX II – Juridische analyse

ANNEX III – Opbouw en hoofdstukindeling van het voorstel

1. Inleiding



Met het voorstel beoogt de Europese Commissie de nationale benadering op het vlak van capaciteitsmanagement om te zetten naar een Europese benadering, waarbij digitalisering en automatisering een leidend principe is.

»» Algemene indruk

Met het voorstel **verscherpt** de Europese Commissie **de juridische kaders om te komen tot harmonisatie** van de **processen** op het vlak van **capaciteitsmanagement, verkeersleiding, monitoring** van de prestaties en **toezicht**. Deze harmonisatie is naar het oordeel van ProRail een **belangrijke randvoorwaarde** om de **groei** van **spoorvervoer** te faciliteren.

Deze aanscherping zal de **kwaliteit van de diensten verbeteren**, zodat de **capaciteit** op het spoor **vergroot** wordt en de **concurrentiepositie** van het spoor, zowel op nationaal als internationaal vlak, **verbetert**. Daarmee is dit voorstel naar oordeel van ProRail **een belangrijke stap** in de **modal shift naar het spoor**.

ProRail heeft het voorstel doorgenomen en beoordeeld op de impact. De uitkomsten van deze beoordeling heeft ProRail in de brief van 4 september jl. met kenmerk: RGLGVNG-2072940504-415 gedeeld met het Ministerie van IenW (zie ANNEX I). Dit document is een nadere toelichting op de verwachte impact. Ter ondersteuning van de gesprekken met de Europese Commissie is tevens een juridische analyse van het voorstel aangehecht.

2. Veranderingen

Toelichting op de meest fundamentele veranderingen

»» Toelichting op de meest fundamentele wijzigingen



Invulling rol door het Ministerie van IenW verandert



Werkzaamheden moeten over een lange periode stabiel zijn



Digitalisering en automatisering van processen is het leidende principe



Nieuwe Samenwerkingsverbanden



TEN-T Corridors



Overig



Invulling rol door het Ministerie van IenW verandert (1v2)

VAN

Besluit Capaciteitsverdeling

Nationale wetgeving met gedetailleerde (prioriteringsregels) ten aanzien van capaciteitsverdeling



NAAR

Regie capaciteitsverdeling ligt bij inframanagers en prioriteringsregels worden op Europees niveau opgesteld door inframanagers (tezamen)

GEVOLGEN

- Versterking van de onafhankelijk positie van de inframanager als algehele capaciteitsmanager
- Het Besluit Capaciteitsverdeling dient anders ingericht te worden of zal in zijn geheel vervallen
- De lidstaat krijgt ruimte om regels te stellen en mee te geven aan de inframanager via **strategic guidance**.
- Europese socio economic and environmental criteria worden leidend voor het beslechten van conflicterende capaciteitsaanvragen.



Invulling rol door het Ministerie van IenW verandert (2v2)

VAN

Prioriteren van concessievoer in de prioriteringsregels (per 1 januari 2024)

NAAR

- Capaciteitsrechten via kaderovereenkomst
- Prioriteringsregels worden op Europees niveau opgesteld door inframangers

GEVOLGEN

- De nog niet in Nederland toegepaste kaderovereenkomsten gaan een grote rol spelen in de capaciteitsplanning en het -verdelingsproces.
- Een kaderovereenkomst wordt direct gesloten tussen een inframanager en een vervoerder op basis waarvan (meerjarig) capaciteit (vooraf) wordt toegekend en in een later stadium verdeeld.
- Dit impliceert volgens ProRail dat **openbare dienstencontracten (concessievoer)** op verzoek van de vervoerder **vertaald** kunnen worden naar een kaderovereenkomst. De mogelijkheid voor een lidstaat om een **openbaar dienstencontract (concessievoer)** met een vervoerder te sluiten verandert niet.



Werkzaamheden moeten over een lange periode stabiel zijn

VAN

Bestaande wet- en regelgeving Annex VII richtlijn 2012/34/EU

- Planning van werkzaamheden moet uitermate stabiel zijn om te voorkomen dat verdeelde treinpaden of gepubliceerde vrije capaciteit voor treinpaden aangepast moet worden
- Door de huidige ICT-ondersteuning is hier nog niet volledig invulling aangegeven
- Annex VII is nog niet verwerkt in de Spoorwegwet en AMvB capaciteit

NAAR

Aanvulling:
Compensatieregeling voor vervoerders

GEVOLGEN

- **Wijzigingen** van verdeelde capaciteit, als gevolg van **gewijzigde werkzaamheden**, heeft **financiële gevolgen**
- Het voorkomen van deze financiële gevolgen vraagt een **andere aanpak in de projectbeheersing** en een **aanpassing van contracten** in het kader van beheer en onderhoud
- ProRail voorziet problemen in de **uitvoerbaarheid**, omdat in de praktijk blijkt dat het **stabiel houden** van de **planning** door onvoorziene omstandigheden **niet altijd mogelijk** is
- Door aanpassingen in het proces wordt **herwerk voorkomen**. Dit leidt tot een **stabiel product** en **hoge mate van transparantie** met betrekking te **beschikbare spoorcapaciteit**.

Digitalisering en automatisering van processen is het leidende principe

VAN

Deels handmatig
Ad hoc informatie
Nationaal proces

NAAR

Datakoppeling
Real-time informatie
Europees proces

GEVOLGEN

- Zonder nieuwe ICT-ondersteuning kan het voorstel niet worden uitgevoerd
- De aanpassingen moeten in samenhang worden gezien met de reeds bestaande verplichtingen op gebied van ICT-ondersteuning vanuit de TSI TAF/TAP-verordening
- Het voorstel vergroot de bestaande noodzaak om de ICT-ondersteuning toekomstbestendig te krijgen. Hiertoe is op 1 september een concept subsidieaanvraag verzonden aan het Ministerie van IenW (subsidieaanvraag Lange Termijnreeksen) – zie ook nadere toelichting in de paragraaf “impact van het voorstel op investeringen”
- Daarnaast stelt het voorstel nog extra eisen aan ICT-ondersteuning. Ook die zullen meegenomen moeten worden in de reeds benodigde modernisering.



Nieuwe Samenwerkingsverbanden

VAN

Deelname aan:

- Rail Net Europe (RNE)
- Rail Freight Corridors
- Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME)*
* *samenwerkingsverband tussen DG MOVE en Inframangers*

NAAR

Deelname aan:

- European Network of Infrastructure Managers
- Network Coordinator

GEVOLGEN

- **European Network of Infrastructure Managers** (verder: ENIM) krijgt de taak om inhoudelijke leidraden en kaders op- en vast te stellen
- **Network Coordinator** (verder: NC) wordt – zo het nu lijkt – de **onafhankelijke uitvoeringsorganisatie** van ENIM.
- PRIME wordt ENIM en RNE wordt NC
- De personele inzet, inhoud, werking en het detailniveau waarop ENIM en NC werken zal naar alle waarschijnlijkheid **pas duidelijk worden na de inwerkingtreding** – beoogd 1 januari 2026 – van het voorstel. Dit maakt dat de gevolgen nog niet goed te kwantificeren zijn.
- **Rail Freight Corridors** (verder: RFCs) vervallen en de **overgangsperiode** is nog onduidelijk.

TEN-T Corridors

VAN

De regels uit het **Besluit Capaciteitsverdeling** gelden voor de **gehele hoofdspoorweg infrastructuur (HWSI)**

NAAR

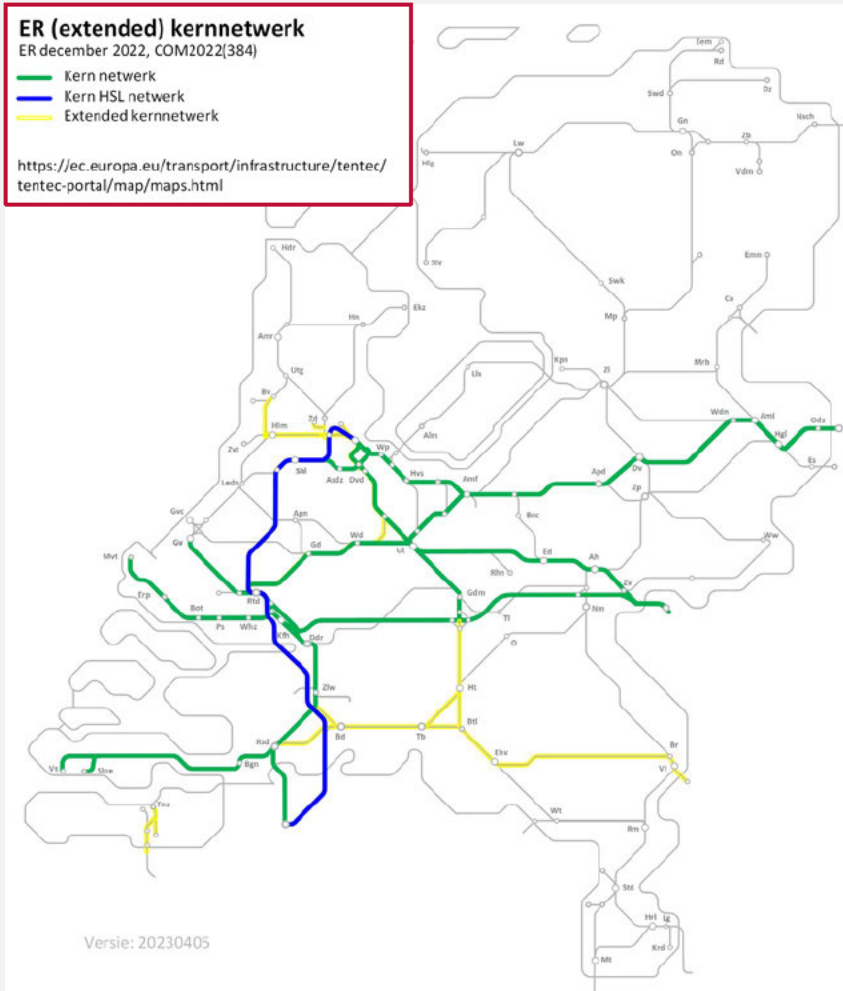
Directe werking voor het **TEN-T core- en extended core network**.

ER (extended) kernnetwerk

ER december 2022, COM2022(384)

- Kern netwerk
- Kern HSL netwerk
- Extended kernnetwerk

<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>



Indicatieve weergave van het Core en Extended Core TEN-T netwerk (reizigers en goederen tezamen)

GEVOLGEN

- Het voorstel geldt direct voor het **TEN-T core- en extended core network** (zoals opgenomen in de nieuwe TEN-T-verordening), maar heeft haar **weerslag** op nagenoeg het **hele nationale spoorwegnetwerk**
- Dit komt door de **sterke verwevenheid** van de **dienstregeling**, maar ook door het feit dat **nagenoeg elke corridor in Nederland dient als omrijdroute** voor het TEN-T core- en extended core network.
- Op enkele lijnen die buiten het core Network vallen hoeft een deel van het voorstel **geen werking te hebben**. Aangezien dit slechts een beperkt deel is, zal **onderzocht moeten** worden of het effectief en wenselijk is om **twee verschillende werkwijzen**, dan wel **stelsels**, in te richten

Overig

VAN

Nationale prestaties

NAAR

Europese prestaties (inclusief Performance Review Body)

GEVOLGEN

- Sturing Europese indicatoren naast nationale vanuit de **Beheerconcessie**
- Door **ontbreken informatie** is nog **onduidelijk** of een **extra investering nodig** is om informatie te ontsluiten

3. Impact van het voorstel

Toelichting op de impact van het voorstel

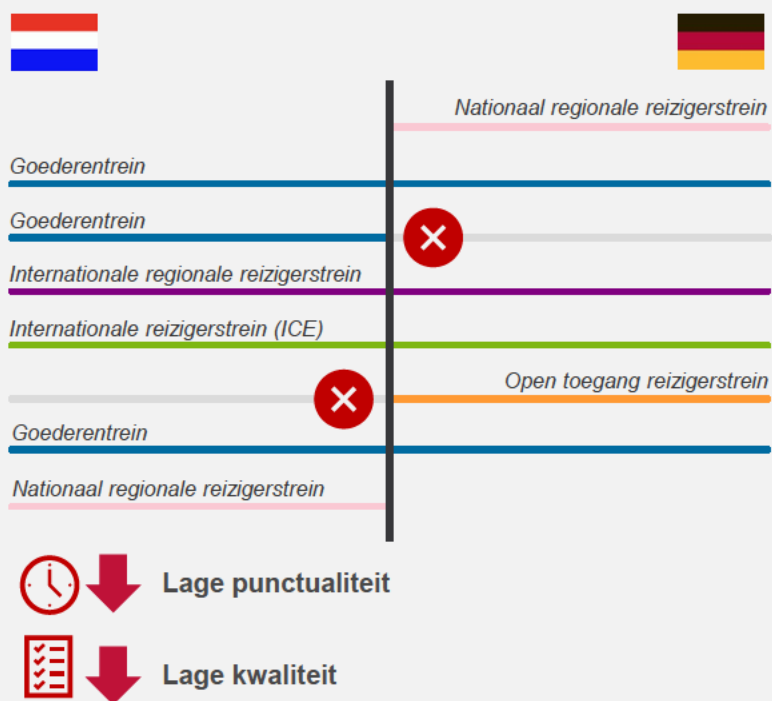
»» Toelichting op de impact van het voorstel

Impact spoorcapaciteit op de grenzen

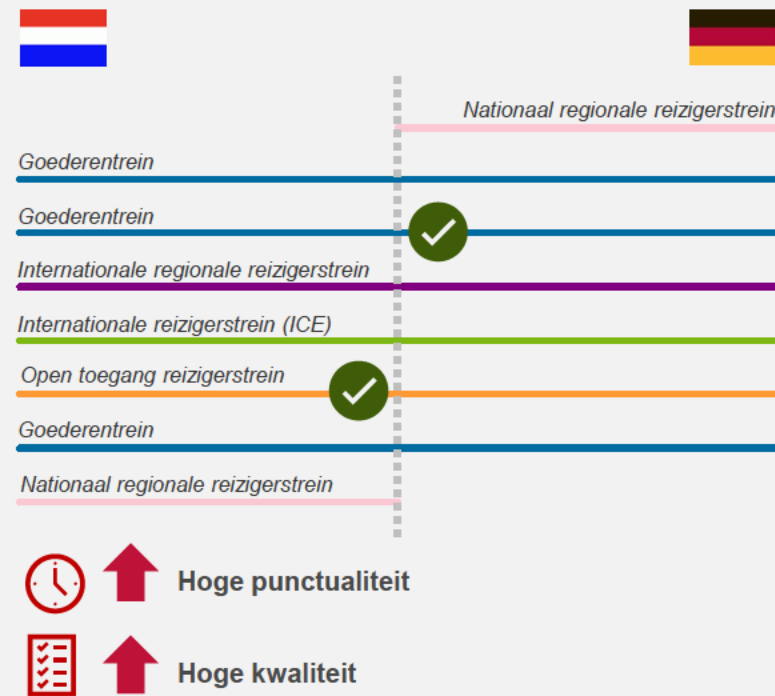
In onderstaand **figuur 1** is **schematisch** weergegeven wat **de beoogde impact** is van het **voorstel** op de **benutting** van de **spoorcapaciteit op de grenzen na overbelastverklaring en prioritering**:

Figuur 1

Gebruikte spoorcapaciteit op de grenzen
ZONDER het voorstel



Gebruikte spoorcapaciteit op de grenzen
MET het voorstel



Let wel: Dit **figuur** – aantallen en vervoertypen – is een **fictief voorbeeld ter illustratie**

Deze **optimalisatie** is **alleen te bereiken door** de met het voorstel beoogde **harmonisatie** van de **Europese processen** en het **reduceren** van de **nationale uitzonderingen**.

Impact spoorcapaciteit op nationaal niveau (1 van 2)

Het voorstel zal naar oordeel van ProRail ook leiden tot een optimalere benutting van de nationale spoorcapaciteit. De mogelijke impact hiervan is schematisch weergegeven in figuur 2:

Figuur 2

* HRN = Hoofdrailnet

Basis uurpatroon ZONDER het voorstel

Conform huidige situatie met Besluit Capaciteitsverdeling

- 8 Aantal treinpaden
- 3 Aantal vervoerstypes

Reizigerstrein onder HRN*-concessie

Goederentrein

Reizigerstrein onder HRN*-concessie

Goederentrein

Internationale reizigerstrein (ICE)

Reizigerstrein onder HRN*-concessie

Reizigerstrein onder HRN*-concessie

Goederentrein

- 3 Aantal goederenpaden
- 4 Aantal reizigerspaden HRN*-concessie
- × Aantal paden open toegang (reizigers)
- 1 Aantal Internationale reizigerstrein (ICE)

Basis uurpatroon MET het voorstel

Conform "meest optimale logistieke plan"

- 10 Aantal treinpaden
- 4 Aantal vervoerstypes

Reizigerstrein onder HRN*-concessie

Goederentrein

Goederentrein

Reizigerstrein onder HRN*-concessie

Goederentrein

Internationale reizigerstrein (ICE)

Reizigerstrein onder HRN*-concessie

Open toegang reizigerstrein

Reizigerstrein onder HRN*-concessie

Goederentrein

- 4 Aantal goederenpaden
- 4 Aantal reizigerspaden HRN*-concessie
- 1 Aantal paden opentoeegang (reizigers)
- 1 Aantal Internationale reizigerstrein (ICE)

Let wel: Dit figuur – aantallen en vervoertypen – is een fictief voorbeeld ter illustratie

Impact spoorcapaciteit op nationaal niveau (2 van 2)

Het voorstel stelt ProRail in staat om – gezien vanuit het maatschappelijk economische oogpunt – het “**meest optimale logistieke plan**” te leveren en operationeel te maken. Met het “**meest optimale logistieke plan**” wordt een logistiek plan bedoeld dat:

- het meest recht doet aan de belangen van alle vervoerders en aan andere klantenwensen;
- het meest recht doet aan de beleidsdoelstellingen;
- leidt tot de beste benutting van de spoorweginfrastructuur; en
- leidt tot de meest doelmatige besteding van subsidies voor spoorweginfrastructuur.

Het voorstel leidt naar verwachting **tot een capaciteitsvergroting van circa 5%**, die capaciteitswinst is **onder de huidige wet- en regelgeving niet te realiseren**.

Impact op processen

Om het voorstel uit te kunnen voeren en om voornoemde capaciteitswinst ook echt te realiseren **moeten de processen** van ProRail Capaciteitsmanagement en Verkeersleiding **worden aangepast**.

VAN Een **arbeidsintensief capaciteitsverdelingsproces** dat jaarlijks op basis van nationale regels wordt uitgevoerd, **niet goed aansluit bij de behoeften uit de markt** en harde voorgeschreven nationale prioriteringsregels

*Situatie **ZONDER** het voorstel*

NAAR Een **door de sector ontwikkeld nieuw proces van capaciteitsmanagement (TTR)**, waarin op basis van de **marktbehoefte vroegtijdig** door ProRail een **optimaal internationaal afgestemd capaciteitsaanbod** wordt gemaakt. **Een aanbod dat op een efficiënte manier en op de momenten waarop de markt daarom vraagt kan worden gebruikt als basis voor de capaciteitsaanvraag**. Ofwel continue netwerkoptimalisatie die aansluit bij nationale en internationale vervoersvraag.

*Situatie **MET** het voorstel*

Impact op investeringen

Het voorstel maakt dat de **voorziene ICT-ontwikkeling**, die in de prognose van de herziening van de Lange Termijn-reeksen was gepland op gereed 2030, **eerder gereed** dient te zijn. Ook komt het voorstel met **nieuwe elementen** die in dezelfde ICT-ontwikkelingen meegenomen dient te worden.

De kosten voor de **volledige ICT-ontwikkeling worden** ingeschat op circa € 170 miljoen (exclusief btw). Dit bedrag is inclusief een grote onzekerheidsmarge, die het gevolg is van het feit dat nog niet alle bepalingen uit het voorstel duidelijk zijn en de specificaties nog uitgewerkt moeten worden.

In verband met de complexiteit van de gehele vernieuwing van de ICT-ondersteuning, is het niet mogelijk om te specificeren welk deel van dit bedrag toerekenbaar is aan het voorstel. Wel kan gesteld worden dat het versnellen van de benodigde ICT-ontwikkeling, in combinatie met de schaarse capaciteit in de markt, een kostenverhogend effect heeft en is meegenomen in de inschatting. Ook is een significant deel van het genoemde bedrag toerekenbaar aan de reeds benodigde ICT-ontwikkeling (**ZONDER** het voorstel).

Belangrijk

Deze ICT-investering lijkt fors, maar is – in combinatie met het voorstel – **verreweg de goedkoopste en meest effectieve** manier om de **benutting van spoorcapaciteit te vergroten**, de **kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren** en de **kosten van de organisatie beheersbaar te houden**.

Zonder het voorstel zal, om de capaciteit op het spoor te vergroten, extra infrastructuur benodigd zijn. De investeringen die daarbij horen zijn vele malen hoger dan voornoemde ICT-investering. Ook kent de realisatie van nieuwe infrastructuur een lange doorlooptijd en is het allerm minst zeker dat dit maakbaar is.

Zie in dit kader aanvullend ook de paragraaf:

Impact van het voorstel op de organisatie

zie volgende sheet

Impact van het voorstel op de organisatie (1 van 2)

De huidige complexiteit* van het werk en het gebrek aan ICT-ondersteuning leidt er toe dat er **steeds meer mensen nodig** zijn voor hetzelfde werk, terwijl de **kwaliteit** van het werk **afneemt**.

Door de **harmonisatie** die met het voorstel wordt **beoogd** en de daarbij behorende **ICT-ondersteuning** zal de **complexiteit** van werk **afnemen**, de **kwaliteit** van het werk **omhoog** gaan en de **werkdruk verminderen**.

***Toelichting: Huidige complexiteit**

De huidige complexiteit van het werk ontstaat door **niet op elkaar afgestemde IT-oplossingen, aanvraagparameters, wettelijke regels en termijnen tussen de verschillende Europese landen**. Indien er geen verandering wordt ingezet is er **veel hoog opgeleid personeel benodigd**, die alle aspecten van deze **complexiteit moet begrijpen** om tot verdeling van de beschikbare spoorcapaciteit te komen.

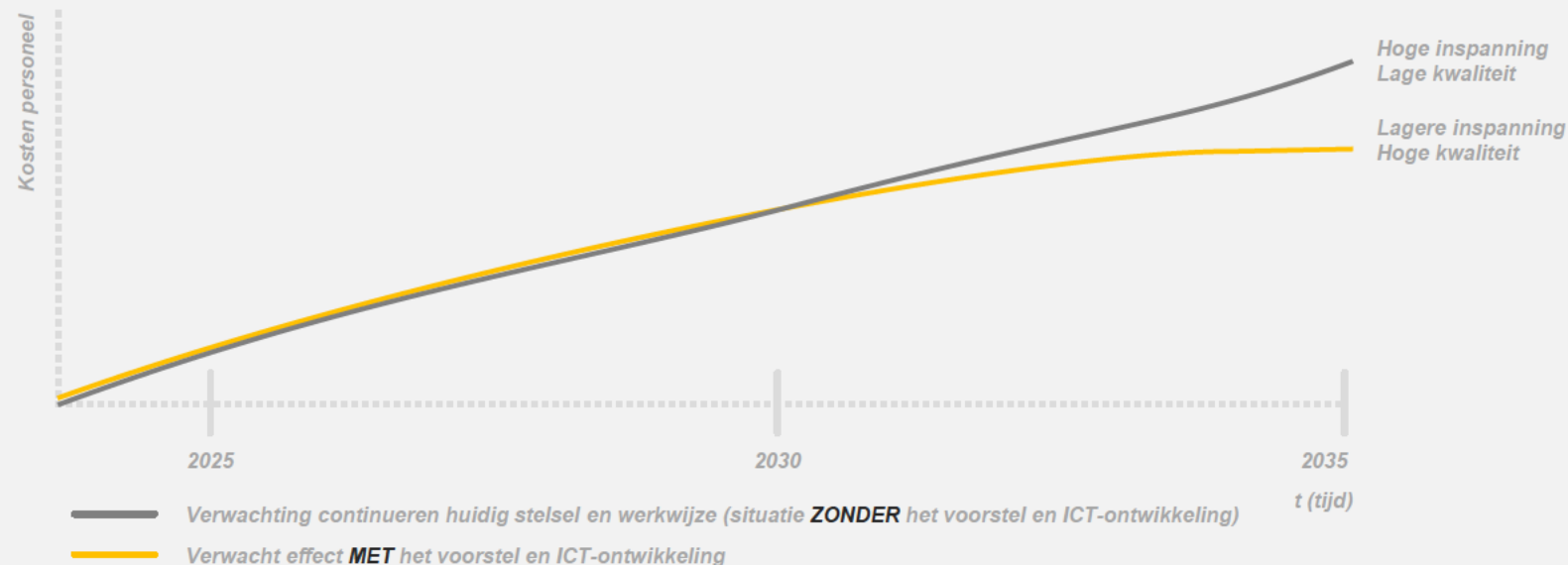
Door het gebrek aan harmonisatie blijft – ondanks voornoemde hoge inspanning – het risico op een niet geharmoniseerde en tijdige capaciteitsverdeling erg groot. **Voortzetting van het huidige stelsel (ZONDER het voorstel en de juiste ICT-ondersteuning) leidt** dan ook tot **hogere inspanningen** met een onevenredig **lage kwaliteit**.

Ook is de verwachting dat er in de **toekomst** – als gevolg van de krapte op de arbeidsmarkt – **onvoldoende gekwalificeerd personeel** te vinden is. Het automatiseren van de processen is daarom essentieel.

Impact van het voorstel op de organisatie (2 van 2)

De verwachte impact van het voorstel op de organisatie is in grafiek 1 schematisch weergegeven:

Grafiek 1

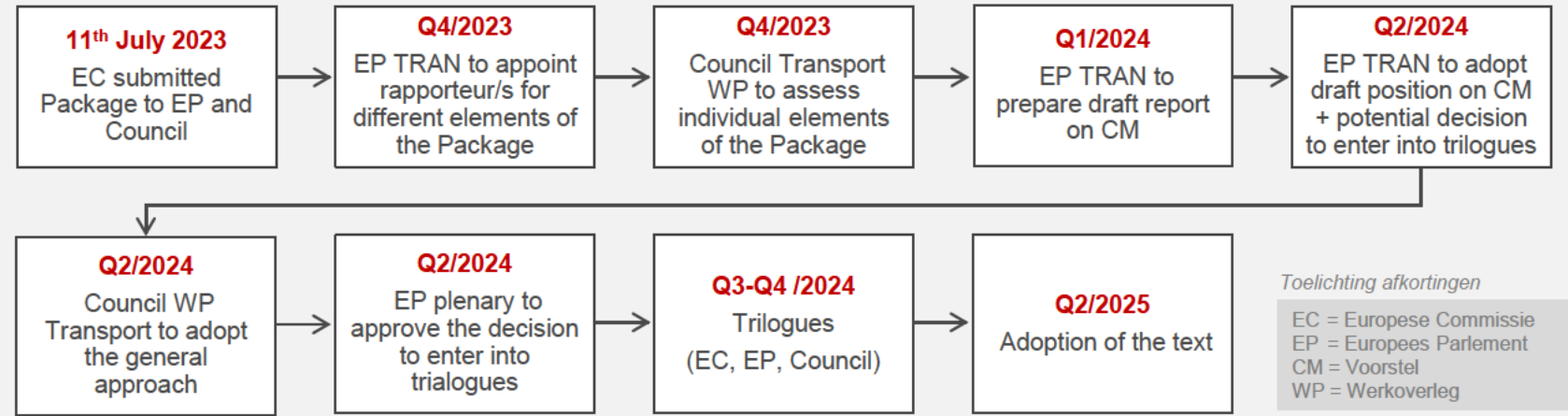


Ook de implementatie van de (nieuwe) werkwijze en processen zal meer personele inzet vragen, maar dat zal (**MET** het voorstel en ICT-ondersteuning) na het doorvoeren van de veranderingen stabiliseren. Ook hier geldt dat een significant deel van deze veranderingen niet aan het voorstel kan worden toegeschreven, maar het gevolg zijn van de reeds noodzakelijke aanpassingen.

4. Tijdlijn

Toelichting op beoogde tijdlijn voor de inwerkingtreding van het voorstel

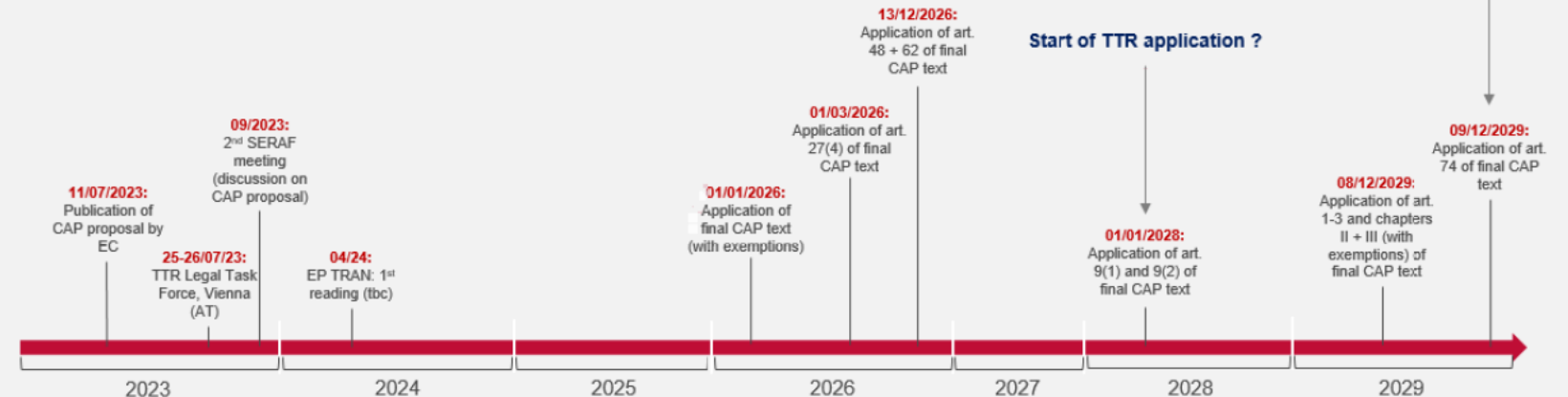
»» Toelichting op beoogde tijdslijn voor de inwerkingtreding van het voorstel



De **Europese verkiezingen** (juni 2024) maken het **lastig** om tot een **realistisch tijdschema** voor de goedkeuring van het voorstel. Wel is de **verwachting** dat het **voorstel snel wordt aangenomen** (zie bovenstaand schema). Ook gaan er geluiden op om dit **proces te versnellen**. Dit in combinatie met de termijn van inwerkingtreding is het **urgent** om **nu** al te **starten met de implementatie**.

Het voorstel treedt gefaseerd in werking

- Inwerkingtreding eerste artikelen per 1 januari 2026
- Volledig in werking 9 december 2029 (ingangsdatum dienstregeling 2030)



5. Juridische analyse

Toelichting ter ondersteuning van de gesprekken met de Europese Commissie

»» Toelichting ter ondersteuning van de gesprekken met de Europese Commissie en de andere lidstaten


Het voorstel voor een nieuwe verordening komt grotendeels overeen met de voorstellen die de spoorwegsector heeft gedaan in het Time Table Redesign for Smart Capacity Management (TTR)-project. De Europese Commissie heeft daaraan nog elementen toegevoegd:

- uniforme prioriteringsregels;
- performance management;
- traffic management (voortbouwend op voorstellen van de sector in het European Traffic Management Network (ETMN)-project); en
- nieuwe rollen/processen qua besturing).

ProRail is positief over dit voorstel en wil voortvarend aan de slag om TTR met ingang van dienstregelingsjaar 2030 volledig te implementeren. In de periode daarvoor worden al zoveel mogelijk stappen gezet om te oefenen met TTR. Zo is er al een capaciteitsstrategie voor 2025 en 2026 en een capaciteitsmodel voor 2025 gepubliceerd. De verdeling van rollen en taken bouwt voort op de uitgangspunten van richtlijn 2012/34/EU.

In bijgevoegde juridische analyse heeft ProRail opmerkingen op het voorstel opgenomen. Het gaat daarbij om:

- tekstuele opmerkingen;
- foutieve verwijzingen; en
- inhoudelijke opmerkingen en suggesties tot wijziging.

 **Belangrijk**
zie **ANNEX II** voor de samenvatting en de volledige juridische analyse punten

Daar waar nodig wordt in de tekst verwezen naar de betreffende artikelen in het voorstel.



BIJLAGEN



ANNEX I

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
drs. V.L.W.A. Heijnen
Postbus 20901
2500 EX, Den Haag

Datum	4 september 2023	Eigenaar	bescherming persoonlijke lev
Uw kenmerk	IENW/BSK-2023/200113		
Ons kenmerk/ID	RGLGVNG-2072940504-415		
Bijlage(n)	Niet van toepassing		
Onderwerp	Eerste bevindingen Impact Europese concept verordening over het gebruik van de capaciteit op het spoor		

Geachte mevrouw Heijnen,

Raad van Bestuur

Bezoekadres

Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

In uw brief van 19 juli jl. (met het kenmerk: IENW/BSK-2023/200113) vraagt u ProRail een impactscan te doen op het voorstel van de Europese Commissie voor een verordening over het gebruik van de capaciteit op het spoor in de gemeenschappelijk Europese Spoorruimte (gepubliceerd: 11 juli 2023), hierna 'het voorstel'.

ProRail waardeert het dat zij reeds in deze vroege fase wordt betrokken bij de oordeelsvorming ten aanzien van dit voorstel. Middels deze brief deelt ProRail – conform afspraak en na afstemming met uw medewerkers – de eerste indrukken en bevindingen met u. Wij zijn positief over het voorstel, maar willen er tegelijkertijd op wijzen dat het omvangrijke veranderingen zijn, die de nodige inspanning van onze en zeker ook uw organisatie vragen.

Aanleiding en doel van het voorstel

Het spoor wordt door de Europese Commissie gezien als een duurzame vervoersmodaliteit, die de overgang naar een klimaatneutrale EU-economie ondersteunt. De Europese Commissie ziet het voorstel als een belangrijke stap – in het concretiseren van de European Green Deal – om zo de uitstoot van broeikasgassen door het vervoer tegen 2050 met 90% te verminderen.

Met het voorstel verscherpt de Europese Commissie de juridische kaders om te komen tot harmonisatie van de processen op het vlak van capaciteitsmanagement, verkeersleiding, monitoring van de prestaties en toezicht. Deze aanscherping heeft tot doel om de kwaliteit van de diensten te verbeteren, zodat de capaciteit op het spoor vergroot wordt en de concurrentiepositie van het spoor, zowel op nationaal als internationaal vlak, verbetert.

Algemene indruk

Door de introductie van nieuwe – nog nader vorm te geven – samenwerkingsverbanden, maar ook door enkele tekstuele omissies en onduidelijkheden in het voorstel is een exacte kwalificatie van de impact vooralsnog niet te leveren. Daarom deelt ProRail in deze brief haar eerste indrukken en bevindingen. Dit doet er niet aan af dat ProRail het doel, maar bovenal de nut en noodzaak van het voorstel onderschrijft.

De optimalisaties die de Europese Commissie met het voorstel wenst door te voeren zijn in lijn met de spoorambities van het kabinet en ProRail. Het voorstel:

- bekrachtigt de reeds door de gehele Europese spoorsector ingezette ontwikkeling van Time Table Redesign for Smart Capacity Management (verder *TTR*) en bouwt voort op het door de sector ontwikkelde virtuele European Traffic Management Network concept;
- Bekrachtigt eveneens de ingezette ontwikkeling tot een European Traffic Management Network (ETMN) waarmee infrastructuurmanagers op dit moment vorm geven aan een verbeterde afstemming en samenwerking.

- neemt voor vervoerders de ingewikkelde barrières – zijnde de uiteenlopende nationale regels – weg bij internationale capaciteitsaanvragen;
- bewerkstelligt – door harmonisatie van processen – een algehele optimalisatie van de spoorcapaciteit. Hierdoor wordt onder andere groei mogelijk en beter gefaciliteerd en ook wordt hierdoor de besturing en coördinatie bij grote internationale versperringen verder geoptimaliseerd.
- heeft tot doel informatievoorziening te verbeteren richting de gebruikers van het spoor; en
- sluit aan bij en geeft invulling aan de beoogde duurzaamheidsdoelen.

Met het voorstel worden de Europese inframanagers beter ondersteund in de uitvoering van hun taken. Dit stelt ProRail in staat om – bezien vanuit het maatschappelijk economische oogpunt – het *meest optimale logistieke plan* te leveren en operationeel te maken. Hiermee wordt een logistiek plan bedoeld dat:

- het meest recht doet aan de belangen van alle vervoerders en aan andere klantenwensen;
- het meest recht doet aan de beleidsdoelstellingen;
- leidt tot de beste benutting van de spoorweginfrastructuur; en
- leidt tot de meest doelmatige besteding van subsidies voor spoorweginfrastructuur.

Zoals hiervoor al kort werd aangestipt wordt met dit voorstel de juridische basis gelegd voor de implementatie van het verbeterde proces van capaciteitsverdeling zijnde *TTR*. ProRail is vanaf het begin betrokken geweest bij *TTR* en is binnen Europa één van de inframanagers die proactief gestart is met een gedeeltelijke implementatie ervan. Het voorstel volgt grotendeels de ingezette koers. Dit – tezamen met het voornoemde – maakt dat ProRail het voorstel een wenselijke ontwikkeling vindt.

Impact van het voorstel

In aanvulling op de algehele appreciatie, voorziet ProRail ook de nodige uitdagingen om te komen tot een tijdige en vlekkeloze implementatie. De uitdagingen volgen onder andere uit het feit dat Nederland – ten opzichte van andere lidstaten – sinds jaar en dag een uitzonderingspositie heeft ingenomen op het gebied van de capaciteitsverdeling op het spoor (onder andere door het in de lagere regelgeving uitgewerkte gedetailleerde kader voor capaciteitsverdeling). De harmonisatie die met het voorstel wordt beoogd zal dat veranderen en resulteren in een betere aansluiting bij Europa, maar vraagt daarmee wel herziening van de Nederlandse wet- en regelgeving voor capaciteitsverdeling.

ProRail voorziet een aanzienlijke veranderopgave die, gegeven de implementatietermijn van 2030, georganiseerd zal moeten worden naast lopende en verwachte uitdagingen voor de komende jaren. Daarnaast constateert ProRail dat het voorstel de reeds bestaande urgentie verder vergroot voor (wezenlijke) aanpassingen aan ICT-systemen, kernprocessen en werkwijzen in de gehele capaciteitsverdelingsketen. Hoe ProRail deze opgave kan absorberen, zowel inhoudelijk, organisatorisch als financieel, kunnen we in deze eerste reactie nog niet overzien. Dit zal komende maanden verder bepaald moeten gaan worden, ook in nauwe afstemming met uw ministerie.

Onderstaand worden de, volgens ProRail, meest fundamentele wijzigingen aangestipt en kort toegelicht:

a) Rol van de lidstaat verandert

Het voorstel legt de regie voor de capaciteitsverdeling bij de – onafhankelijke – inframanagers. Er lijkt in het voorstel nog maar beperkt ruimte te zijn voor het stellen van nationale regels door de lidstaten. ProRail stelt dat dit in lijn is met en voortborduurde op een onder Europese inframanagers gebruikelijke werkwijze. Voor Nederland zal dit betekenen dat:

- het huidige *Besluit Capaciteitsverdeling* – met gedetailleerde regels ten aanzien van de capaciteitsverdeling – anders ingericht moet worden, dan wel in zijn geheel kan vervallen. Daarvoor komt in de plaats dat:

- lidstaten de ruimte krijgen om *strategic guidance* mee te geven aan de inframanagers ten behoeve van de capaciteitsstrategie en -planning. De inframanager kan gevraagd worden hier rekening mee te houden, maar de *strategic guidance* is niet dwingend;
- op Europees niveau worden door alle inframanagers tezamen *socio economic and environmental criteria* op- en vastgesteld. Deze criteria worden leidend in de beslechting van conflicterende capaciteitsaanvragen. Nationaal vervoersbeleid kan hierdoor een beperktere ruimte krijgen. Daartegenover staat dat het mogelijk wordt het netwerk efficiënter te gebruiken
- De nog niet in Nederland toegepaste kaderovereenkomsten gaan een grote rol spelen in de capaciteitsplanning en het -verdelingsproces. Een kaderovereenkomst wordt direct gesloten tussen een inframanager en een vervoerder op basis waarvan (meerjarig) capaciteit (vooraf) wordt toegekend en verdeeld. Dit impliceert volgens ProRail dat openbare dienstencontracten (concessievoer) op verzoek van de vervoerder vertaald kunnen worden naar een kaderovereenkomst. De mogelijkheid voor een lidstaat om een openbaar dienstencontract (concessievoer) met een vervoerder te sluiten lijkt niet te veranderen.

b) Projectbeheersing en planning van werkzaamheden

Volgens bestaande wet- en regelgeving dient de planning van werkzaamheden uitermate stabiel te zijn om te voorkomen dat verdeelde treinpaden of gepubliceerde vrije capaciteit voor treinpaden aangepast moeten worden. Dit principe blijft in het voorstel overeind, maar wordt aangevuld met een compensatieregeling. Het gevolg is dat wijzigingen van verdeelde capaciteit, als gevolg van gewijzigde werkzaamheden, financiële consequenties hebben.

Het voorkomen van deze financiële consequenties vraagt om een andere aanpak in de projectbeheersing. De omvang, duur en tijdligging van een treinvrije periode zullen in een vroegtijdig stadium vast moeten liggen en zullen het leidend principe moeten zijn bij de totstandkoming van werkzaamheden.

De Europese Commissie sluit hiermee aan bij een lang gekoesterde wens van vervoerders. Toch voorziet ProRail hier wel problemen in de uitvoerbaarheid. In de praktijk blijkt namelijk dat het stabiel houden van de planning van werkzaamheden door onvoorziene omstandigheden niet altijd mogelijk is.

c) Toenemend belang ICT-ondersteuning

Voor het uitvoeren van het voorstel is een ingrijpend aantal complexe IT-aanpassingen noodzakelijk. De aanpassingen moeten in samenhang worden gezien met de reeds bestaande verplichtingen op gebied van ICT-ondersteuning vanuit de TSI TAF/TAP-verordening. Hierin is een verschuiving van handmatige processen naar processen op basis van datakoppelingen en real-time informatie noodzakelijk. Ook moet er een verschuiving plaatsvinden van een vooral nationaal proces naar een internationaal geharmoniseerd en gestandaardiseerd proces.

Op 1 september jl. heeft ProRail de concept subsidieaanvraag Exploitatie Onderhoud en Vervanging 2024 (kenmerk: VT20170018-259168470-2175) aan uw Ministerie verzonden. In de subsidieaanvraag is extra aandacht gegeven aan de Lange Termijn-reeksen voor ICT en zijn er aanvullende reeksen opgenomen voor uitbreiding functionaliteit en enablers voor het moderniseren van de ICT-ondersteuning (een en ander om in te kunnen spelen op gevraagde ontwikkelingen zoals deze). De urgentie van het verkrijgen van deze subsidie is groot. Het voorliggende voorstel vergroot de bestaande noodzaak om de ICT-ondersteuning op orde te krijgen. Zonder vernieuwing in de ICT-ondersteuning kan het voorstel niet worden uitgevoerd.

Daarnaast stelt het voorstel nog extra eisen aan ICT-ondersteuning. Ook die zullen meegenomen moeten worden in de reeds benodigde modernisering. Het aanpassen van de IT-systemen kent in ieder geval een forse doorlooptijd en een grote investering. Of het mogelijk is om bestaande systemen te moderniseren en uit te breiden of dat er volledig

nieuwe systemen moeten worden ontwikkeld wordt nog onderzocht. Daarmee wordt ook verkend of een extra investering (bovenop de reeds ingediende concept subsidieaanvraag) benodigd is.

d) Nieuwe samenwerkingsverbanden en afschaffen Rail Freight Corridors

Met het voorstel worden verschillende taken en bevoegdheden die nu nog op nationaal niveau worden ingevuld, belegd bij – deels nieuwe – samenwerkingsverbanden. De precieze rollen en taken binnen de nieuwe structuur moeten nog gedefinieerd worden. Wel kan op basis van de huidige teksten de conclusie worden getrokken dat de Europese Commissie, de huidige nationale aanpak voor capaciteitsverdeling wil omzetten naar een Europese benadering.

Zo krijgt het *European Network of Infrastructure Managers*¹ (verder: *ENIM*) de taak om inhoudelijke leidraden en kaders op en vast te stellen, die – zo het nu lijkt – onafhankelijk uitgevoerd zullen worden door de *Network Coordinator*² (verder: *NC*). Op basis van het voorstel is een inframanager verplicht deel te nemen aan *ENIM* en *NC*. De personele inzet, inhoud, werking en het detailniveau waarop deze *ENIM* en *NC* werken zal naar alle waarschijnlijkheid pas duidelijk worden na de inwerkingtreding – beoogd 1 januari 2026 – van het voorstel. Dit maakt dat de impact nog niet goed is te kwantificeren.

Ook blijkt uit het voorstel dat het jaar voorafgaand aan het moment dat het voorstel volledig in werking treedt, de huidige *Rail Freight Corridors* (verder: *RFCs*) vervallen. De *RFCs* worden afgeschaft, omdat het separaat managen van die beschikbare capaciteit niet effectief is gebleken. Deze conclusie wordt onderschreven door ProRail. Wel stelt ProRail dat de effectieve samenwerking tussen lidstaten, vervoerders en inframanagers onderbelicht blijft. Het voorstel biedt geen nieuwe vorm om deze samenwerking – die door ProRail als zeer effectief ervaren werd – te continueren.

e) TEN-T-corridors

De werking van het voorstel geldt direct voor het *TEN-T core* en *extended network* (zoals opgenomen in de nieuwe TEN-T-verordening), maar heeft haar weerslag op nagenoeg het hele nationale spoorwegnetwerk. Dit komt door de sterke verwevenheid van de dienstregeling, maar ook door het feit dat nagenoeg elke corridor in Nederland dient als omrijdroute voor het *TEN-T core* en *extended network*. Op enkele lijnen die buiten het core network vallen hoeft een deel van het voorstel geen werking te hebben. Aangezien dit slechts een beperkt deel is, zal onderzocht moeten worden of effectief en wenselijk is om twee verschillende werkwijzen, dan wel stelsels, in te richten.

Nader onderzoek

Om meer duiding te geven aan de gevolgen van voornoemde punten, maar ook de overige – nog onbenoemde – punten uit het voorstel, werkt ProRail op dit moment aan een uitgebreidere impactscan. Doel van de impactscan is om uw ministerie te informeren over de gevolgen voor de organisatie, processen, ICT en kosten van ProRail, maar ook welke punten uit het voorstel naar mening van ProRail nuancering behoeven. Op voorhand wil ProRail aangeven dat de implementatie niet kan wachten tot 2026 en ProRail ziet de urgentie om nu al te starten. Dit ook om al bestaande problemen in onze plansystemen aan te pakken. ProRail is overtuigd van de grote wenselijkheid van deze verordening en de positieve gevolgen voor efficiënt en effectief gebruik van spoorcapaciteit, maar ziet ook dat de migratie complex zal zijn en vele onderdelen van ProRail raakt.

Daarnaast zal de werkrelatie tussen ProRail en uw ministerie op punten wijzigen, hierover willen we graag met uw departement verder in gesprek. Naar onze verwachting zal de implementatie substantieel werk voor ons beider organisaties betekenen, en een noodzakelijke gezamenlijke inspanning vragen.

¹ thans PRIME

² thans Rail Net Europe

Zekerheidshalve benadrukt ProRail nogmaals dat het voorstel slechts een eerste ontwerp is en nog onduidelijkheden kent. Ook zal nog veel uitgewerkt moeten worden (onder andere door *ENIM*). Dat maakt dat de impact in deze fase – maar ook over een langere periode – nog niet geheel te overzien en niet volledig te kwantificeren is.

Onder verwijzing naar de afspraken tussen ProRail en uw ministerie zal een nadere impactscan 6 oktober aan u worden aangeboden.

Slot

Het spoor levert een belangrijke bijdrage aan maatschappelijke uitdagingen op het gebied van het verminderen van broeikasgassen, de ontsluiting van woningbouw en het verbeteren van de economische concurrentiepositie van Nederland. Harmonisatie van processen binnen de Europese Unie is een randvoorwaarde om de groei van spoorvervoer te faciliteren. Daarmee is dit voorstel een belangrijke stap als onderdeel van de modal shift.

Om ervoor te zorgen dat nieuwe wet- en regelgeving zo goed mogelijk aansluit, blijft ProRail graag betrokken bij gesprekken over dit voorstel en de bredere gesprekken over de implementatie en uitvoerbaarheid van Europese relevante wetgeving op nationaal niveau.

ProRail vertrouwt erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,
namens de Raad van Bestuur

bescherming persoonlijke levenssfeer





ANNEX II

Het voorstel voor een nieuwe verordening komt grotendeels overeen met de voorstellen die de spoorwegsector heeft gedaan in het TTR -project. De Europese Commissie heeft daaraan nog elementen toegevoegd (uniforme prioriteringsregels, performance management, traffic management (voortbouwend op voorstellen van de sector in het ETMN project) en nieuwe rollen/processen qua besturing). ProRail is positief over dit voorstel en wil voortvarend aan de slag om TTR met ingang van dienstregelingsjaar 2030 volledig te implementeren. In de periode daarvoor worden al zoveel mogelijk stappen gezet om te oefenen met TTR. Zo is er al een capaciteitsstrategie voor 2025 en 2026 en een capaciteitsmodel voor 2025 gepubliceerd. De verdeling van rollen en taken bouwt voort op de uitgangspunten van richtlijn 2012/34/EU.

In bijgevoegde juridische analyse heeft ProRail opmerkingen op het voorstel opgenomen. Het gaat daarbij om tekstuele opmerkingen, foutieve verwijzingen en inhoudelijke opmerkingen en suggesties. Daar waar nodig wordt verwezen naar de betreffende artikelen in het voorstel. Hieronder volgen de belangrijkste punten:

- Een aantal onderwerpen (zoals financiële garanties, capaciteitsverdeling op dienstvoorzieningen en kaderovereenkomsten) zijn nu al uitgewerkt in uitvoeringsverordeningen die op onderdelen bestudeerd en mogelijk herzien zullen moeten worden om ze inhoudelijk in lijn te brengen met dit voorstel (o.a. 1 (1 en 2), 7 (3), 31 (11)). Wanneer worden er door de Commissie voorstellen gemaakt om de uitvoeringsverordeningen te herzien?;
- De definitie van simultaneous capacity allocation is nogal verwarrend, er lijkt soms hetzelfde mee bedoeld te worden als de annual capacity allocation (4 (6), 32 (2), 36 (1) en 41 (2)). Voor de duidelijkheid de definitie van simultaneous capacity allocation in het voorstel aanscherpen;
- TTR gaat er vanuit dat het capacity supply plan voortbouwt op de capaciteitsstrategie en het capaciteitsmodel. TTR gaat er daarom niet vanuit dat de capaciteitsstrategie en het capaciteitsmodel tussentijds herzien worden. In het voorstel wordt daar nu wel vanuit gegaan, dit zorgt voor veel extra werk. In het voorstel moet de verplichting om de capaciteitsstrategie en het capaciteitsmodel tussentijds aan te passen worden geschrapt. (8 (5c), 12 (8), 16 (4), 17 (2), 17 (3), 22 (4), 35 (6));
- Het proces, de tijdslijnen en de regels voor capacity needs announcements zoals beschreven in TTR moeten nog worden uitgewerkt in het voorstel;
- Het behoeft verduidelijking in het voorstel welke ruimte de lidstaat heeft om strategic guidance te geven (11(3))?;
- Op enkele plaatsen staat dat gegevens moeten worden opgenomen in het RINF. Het RINF is nu vooral bedoeld voor de technische kenmerken van de bestaande infrastructuur en de Netverklaring is het document voor het opnemen van bepalingen over capaciteitsverdeling. ProRail vindt het niet logisch dat gegevens over 'nodes and sections' 12 (6), 'strategic route map' 16 (3), 'highly utilised or congested infrastructure' 21 (7) en 'specialised infrastructure' 24(3) worden opgenomen in het RINF. Daarnaast is het heel verwarrend als informatie over bestaande infrastructuur naast informatie over toekomstige infrastructuur in het RINF komt te staan;
- Uit artikel 14 (2 en 3) lijkt te volgen dat er ook klachten kunnen worden ingediend bij ENIM en dat ENIM (als organisatie van samenwerkende infrabeheerders) aanbevelingen moet doen (en delen met ENRRB) over de capaciteitsdocumenten van individuele beheerders. Dat brengt ENIM in een oneigenlijke positie, immers alle infrastructuurbeheerders zijn lid van ENIM en ENIM moet aanbevelingen doen over de documenten van een aangesloten infrastructuurbeheerder. Gezamenlijk moeten de infrabeheerders aanbevelingen doen over de documenten van 1 lid. Klachten kunnen worden ingediend bij de Regulatory Body (zie ook 18 (9));
- Wat is de juridische status van de capaciteitsstrategie, het capaciteitsmodel en het capacity supply plan die infrastructuurbeheerders opstellen? Wat is de juridische status van de frameworks die ENIM maakt? Het zijn geen vrijblijvende documenten, maar documenten die een rol spelen in het capaciteitsverdelingsproces en daarmee in meer of mindere mate bindend zijn. Zie bijvoorbeeld de uitspraak van het Hof van Justitie van 24 juni 2021 (zaak C12-20) over de status van het framework voor capacity allocation dat de lidstaten moesten maken voor de goederencorridors. Het Hof oordeelde dat het door de lidstaten gemaakte framework geen handeling van Unierecht is en dat de infrastructuurbeheerder bevoegd is om in de Netverklaring de

regeling vast te stellen die van toepassing is op de procedure voor het indienen van aanvragen om toewijzing van capaciteit. Om die reden hebben de infrabeheerders thans een verwijzing naar het framework opgenomen in hun Netverklaringen (16 (1), 18 (1));

- Infrastructuurbeheerders moeten iedere afwijking tussen planningsdocumenten verklaren, dit is veel werk en voegt vaak niets toe. Alleen substantiële afwijkingen voor zover relevant moeten verklaard worden. Dit moet aangepast worden in het voorstel (17 (3), 18 (3));
- Aan de ene kant komt er een implementing act over contingency planning (19 (5)) maar ook guidelines vanuit ENIM (41 (2)). RNE heeft al een international contingency management handbook opgesteld. Dit lijkt nogal dubbelop;
- In de capaciteitsplanning moet ook de infracompatibiliteit worden meegenomen. Dat maakt nu geen onderdeel uit van de capaciteitsverdeling. Spoorwegonderneming moet dit immers zelf toetsen aan de hand van het RINF (volgens artikel 23 van 2016/797/EU) Dit moet aangepast worden in artikel 20 (2);
- Een groot deel van Nederland zal worden aangemerkt als 'highly utilised of congested'. Dit betekent dat ieder jaar weer een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan moet worden opgesteld. Indien er geen aanleiding is of geen middelen zijn om een capaciteitsvergroting te realiseren, zou niet ieder jaar opnieuw een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan hoeven te worden gemaakt. Het is ook niet zinvol om een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan te maken in het geval van een grote incidentele onttrekking. Voorstellen voor aanpassing zijn opgenomen in de tabel bij de artikelen 21(1, 4) en 22 (1));
- In het voorstel wordt ervan uitgegaan dat alle baanvakken voor alle types verkeer geschikt zijn en dat de infrastructuurbeheerder, na consultatie, specifieke infrastructuur voor specifiek gebruik kan aanwijzen op basis van sociale, economische en omgevingsfactoren. Dit lijkt zich slecht te verhouden tot de gebruiksfuncties die worden voorgesteld in het concept wetsvoorstel Modernisering (24). ProRail stelt voor om het wetsvoorstel Modernisering hierop aan te passen;
- Er is veel discussie over de vertrouwelijkheid van informatie. Het zou erg helpen als de Europese Commissie een definitie geeft van 'commercial confidentiality'. In artikel 6 van de Algemene Voorwaarden behorend bij de toegangsovereenkomst is nu (op verzoek van spoorwegondernemingen) opgenomen dat alles vertrouwelijk is, tenzij er een uitzondering geldt. ProRail wil graag dat duidelijk wordt welke informatie vertrouwelijk is, zodat meer informatie gedeeld kan worden (27 (3));
- Er is nog onduidelijkheid over capaciteitsverdeling op dienstvoorzieningen. In artikel 29 staat dat de exploitant van een dienstvoorziening die zijn diensten op een portal aanbiedt samen moet werken met de infrastructuurbeheerder zodat de infrastructuurbeheerder een aanbod kan doen tot toegang. De infrastructuurbeheerder kan geen aanbod doen aan een spoorwegonderneming tot het verdelen van capaciteit op die dienstvoorziening als hij geen positie, taken en bevoegdheden heeft op die dienstvoorziening. Waarom is het aanbod op het portaal het doorslaggevende criterium? Dit zal exploitanten van dienstvoorzieningen aanmoedigen om hun diensten juist niet op het portal aan te bieden. In de laatste zin lijkt te staan dat de infrastructuurbeheerder voor andere exploitanten capaciteit kan aanbieden mede namens de exploitant op basis van een overeenkomst. Dit wijkt af van 2012/34/EU en uitvoeringsverordening 2017/2177, hierin is alleen een samenwerking geregeld. Artikel 29 (1) moet worden aangepast;
- De infrastructuurbeheerder zal prioriteit geven aan aanvragen die passen binnen het capacity supply plan. Deze bepaling is opgenomen in artikel 32 lid 5 na de bepalingen over coördinatie en conflict oplossen, maar zou voor lid 3 moeten komen. Klachten kunnen pas na de verdeling worden ingediend (32 (5));
- De infrastructuurbeheerder moet rolling planning requests weigeren als die normaal gesproken via kaderovereenkomsten worden verdeeld. Het is onduidelijk welke rolling planning requests dan moeten worden geweigerd. Want welke aanvragen worden normaliter via kaderovereenkomsten verdeeld? Deze bepaling is erg onduidelijk (33 (6));

- In artikel 37 (3) wordt ineens gesproken over een veiling. Dat is nieuw en verder niet uitgewerkt en maakt ook geen deel uit van TTR. Is een veiling wel niet discriminerend (PSO operators hebben dan een voordeel, want ze hebben een overheid die op de achtergrond kan financieren)? Wat is de tijdslijn voor de veiling?;
- De inhoud van artikel 39, 40, 41, 43, 44, 45 en 46 loopt door elkaar en moet worden herschreven. Er zijn 3 situaties:
- de situatie waarbij capaciteit komt te vervallen door een (dreigende) storing of in geval van nood;
- de situatie waarbij capaciteit eenzijdig wordt ingetrokken op last van het bevoegd gezag, in het belang van de openbare orde of omdat een vervoerder niet meer aan de wettelijke vereisten voldoet (vb. veiligheidscertificaat is door ILT ingetrokken);
- de situatie waarbij capaciteit in overeenstemming tussen beheerder en vervoerder wordt gewijzigd.
- Van groot belang is dat de capaciteit bij een storing (1) komt te vervallen en dat de capaciteit in het tweede geval kan worden onttrokken door de infrastructuurbeheerder. Artikel 41 lid 3 en 43 lid 5 zijn daar niet consequent in. In artikel 41 lid 3 staat dat de beheerder niet eenzijdig capaciteit mag wijzigen en in artikel 43 lid 5 staat dat bij force majeure de capaciteitsrechten kunnen worden ingetrokken.
- Artikel 39 en 40 gaan over de derde situatie. Het eerste en tweede geval worden geregeld in artikel 41 tot en met 46. Wijzigingen of verstoringen in de capaciteitsverdelingsfase staan nu in de artikelen 39, 40 en 41 en in de verkeersleidingsfase in 42, 43, 44 en 45. Maar die fases zijn niet zo helder te scheiden in geval van incidenten.
 - De vervoerder kan nu aan de instemming de voorwaarde verbinden dat zijn nadeel wordt vergoed. De praktische uitvoerbaarheid van compensaties van buitenlandse treinpaden aan meerdere buitenlandse spoorwegondernemingen/applicants moet nog worden doordacht. Geschillen over compensaties moeten nu worden voorgelegd aan de burgerlijke rechter en kunnen straks bij de Regulatory Body worden ingediend;
- In 43 (6) komt ineens een bepaling uit de lucht vallen over het zelf monitoren van het voldoen aan veiligheidsregels en standaarden door spoorwegondernemingen. Deze bepaling hoort eerder thuis in de veiligheidsrichtlijn en zou in het voorstel moeten worden geschrapt;
- ProRail heeft uitgebreide afspraken met overheidshulpdiensten en oefeningen worden door ProRail ingebracht in de jaarlijkse capaciteitsverdeling. Het is vreemd dat we een stap terug zouden moeten zetten door oefeningen via een wijziging van capaciteit te plannen. In dit artikel staat vervolgens dat de overheidshulpdiensten de spoorwegonderneming moet compenseren. Wat is de grondslag van de betaling door die overheidshulpdienst dan? Artikel 47 (7) moet worden aangepast;
- Het toezicht op de naleving van de verordening loopt van de nationale Regulatory Body naar de nationale Infrastructuurbeheerder. Voor de internationale samenwerking zijn de Regulatory Bodies georganiseerd via ENRRB en de infrastructuurbeheerders via ENIM. De ENRRB en ENIM hebben geen bevoegdheden en geen juridische status. Er is dus geen direct toezicht vanuit ENRRB op ENIM;
- Evaluaties zijn gepland in 2024 en 2030 terwijl de regelgeving pas volledig in werking is in december 2029. Evaluatie inrichten volgens de toelichting eind 2034?;
- De TEN-T verordening past verordening 913/2010 aan, dit voorstel trekt verordening 913/2010 in (73, bijlage I.3.12). De voorstellen voor de TEN-T verordening en dit voorstel mogen geen strijdigheden bevatten, dus moeten in lijn gebracht worden.

Artikel	Inhoud tekst	Reactie (toelichting en evt. gevolgen)	Voorstel
	Algemeen	Rail infrastructure capacity en infrastructure capacity worden naast elkaar gebruikt. Hetzelfde wordt bedoeld, dan ook één term gebruiken.	Overal consequent de term <i>infrastructure capacity</i> gebruiken.
SECTION 1 GENERAL PRINCIPLES FOR THE MANAGEMENT OF INFRASTRUCTURE CAPACITY			
1 (1)	<i>This Regulation lays down the principles, rules, and procedures applicable to management of rail infrastructure capacity and coordination with service facilities, (...)</i>	Onder de huidige richtlijn is er een onderscheid tussen capaciteitsverdeling voor treinpaden en capaciteitsverdeling op dienstvoorzieningen. De capaciteitsverdeling op dienstvoorzieningen is met name geregeld in uitvoeringsverordening 2017/2177. Hoe verhouden dit voorstel en de uitvoeringsverordening zich tot elkaar? Artikel 7 van de Uitvoeringsverordening 2017/2177 bevat regels over capaciteitsverdeling die afwijken van de regels in dit voorstel. Wordt uitvoeringsverordening 2017/2177 aangepast om deze in lijn te brengen met dit voorstel? Dit voorstel bevat nu nog weinig concrete aanknopingspunten voor de regels voor verdeling van capaciteit op dienstvoorzieningen.	Uitvoeringsverordening 2017/2177 in lijn brengen met dit voorstel.
1 (2)	<i>This Regulation applies to the use of railway infrastructure for domestic and international rail services referred to in Article 1(2) of Directive 2012/34/EU, including service facilities as defined in Article 3(11) of that Directive</i>	Dit betekent dat dit voorstel ook ziet op dienstvoorzieningen categorie II (bijlage 2 bij 2012/34/EU). Op dit moment gelden de capaciteitsverdelingsregels voor treinpaden en gelden voor dienstvoorzieningen andere kaders (o.a. qua termijnen en coördinatie). Het is onduidelijk hoe dit voorstel zich verhoudt met uitvoeringsverordening 2017/2177. Wordt uitvoeringsverordening 2017/2177 aangepast?	Uitvoeringsverordening 2017/2177 in lijn brengen met dit voorstel.
4 (6)	<i>'simultaneous capacity allocation' means a process whereby infrastructure managers allocate rail infrastructure capacity in response to a set of requests for capacity received by a given cut-off date and through coordination of these requests to ensure the best possible utilisation of the infrastructure and the closest possible match with the requests;</i>	Het is niet duidelijk wat simultaneous capacity allocation is. Er lijkt hetzelfde bedoeld te zijn als met het begrip annual allocation (simultaneous staat immers ook in artikel 32 en 36 die gaan over annual allocation)? Begrip simultaneous capacity allocation verduidelijken.	Begrip <i>simultaneous capacity allocation</i> verduidelijken in artikel 4(6) (zie ook 32 (2), 36 (1) en 41 (2))
5 (2)	<i>In addition to the content laid down in Annex IV to Directive 2012/34/EU,</i>	Regels over de inhoud van de Netverklaring staan nu op veel verschillende plaatsen: in artikel 27 en Annex	Annex IV van dit voorstel schrappen en Annex IV van 2012/34/EU wijzigen.

	<i>Infrastructure managers shall include in the network statement referred to in Article 27 of that Directive a section on the infrastructure made available to railway undertakings; a section on capacity management; a section on operations, including on traffic management, disruption management and crisis management; and a section on performance management, in accordance with Annex IV.</i>	IV van 2012/34/EU en in artikel 5 (2) en Annex IV van het voorstel. Het zou eenvoudiger zijn om de inhoud van bijlage IV van 2012/34/EU aan te passen zodat de inhoud van de Netverklaring op één plaats te vinden is.	
7 (1)	<i>Applicants shall make requests for infrastructure capacity. In order to use such infrastructure capacity, applicants shall appoint a railway undertaking to conclude an agreement with the infrastructure manager in accordance with Article 28 of Directive 2012/34/EU. This is without prejudice to the right of applicants to conclude framework agreements with infrastructure managers under Article 31 of this Regulation.</i>	Dit artikel is verwarrend. 1) Artikel 7 verwijst via de aanhef van artikel 4 naar de definitie van applicant in 2012/34/EU: het gaat dus om RU en non RU ¹ . Het gaat in artikel 7 lid 1 tweede zin echter alleen over non RU applicants. RU applicants hoeven immers geen RU aan te wijzen. Sterker nog: op basis van artikel 38 van 2012/34/EU geldt voor een RU een verbod om capaciteit over te dragen aan een ander, dus een RU mag geen andere RU aanwijzen. 2) Hoe wordt de aan een applicant verdeelde capaciteit vastgelegd? In Nederland hebben we daarvoor een capaciteitsovereenkomst.	1) Het moet duidelijk zijn dat artikel 7 lid 1 tweede zin gaat over non RU applicants (gerechtigden die geen spoorwegonderneming zijn). 2) Er moet bepaald worden hoe de verdeelde capaciteit met non RU applicants wordt vastgelegd (of wordt dit overgelaten aan nationale wetgeving)? Voorstel : <i>Applicants shall make requests for infrastructure capacity. In order to use such infrastructure capacity, applicants who are not a railway undertaking shall appoint a railway undertaking. A railway undertaking will to conclude an agreement with the infrastructure manager in accordance with Article 28 of Directive 2012/34/EU. This is without prejudice to the right of applicants to conclude framework agreements with infrastructure managers under Article 31 of this Regulation or other agreements.</i>
7 (2) en 7 (3)	<i>2. The infrastructure manager may set requirements with regard to applicants to ensure that its legitimate expectations about future revenues and utilisation of the infrastructure are safeguarded. Such requirements shall be appropriate, transparent and non-discriminatory. They shall be specified in the network statement as referred to in point (1)(b) of Annex IV.</i>	Wat wordt bedoeld met ‘ <i>and assurance of the capability to prepare compliant bids for infrastructure capacity</i> ’? Wordt hier bijvoorbeeld mee bedoeld dat een beheerder kan checken of een spoorwegonderneming de beschikking heeft over voldoende materieel om ook daadwerkelijk gebruik te kunnen maken van de aangevraagde capaciteit? Deze passage staat nu ook in de richtlijn en is als volgt vertaald: ‘ <i>en op de mogelijkheid om reglementaire</i>	Verduidelijken wat wordt bedoeld met “ <i>and assurance of the capability to prepare compliant bids for infrastructure capacity</i> ” en uitwerken in een uitvoeringsverordening.

¹ RU= spoorwegonderneming met bedrijfsvergunning, veiligheidscertificaat, verzekering. Non RU = geen spoorwegonderneming.

	<p><i>They may only include the provision of a financial guarantee that shall not exceed an appropriate level which shall be proportional to the contemplated level of activity of the applicant, and assurance of the capability to prepare compliant bids for infrastructure capacity.</i></p> <p><i>3. The Commission may adopt implementing acts setting out the details of the criteria to be followed for the application of paragraph 2. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 72(3).</i></p>	<p><i>offertes voor infrastructuurcapaciteit in te dienen'. Het blijft onduidelijk wat hier bedoeld wordt.</i></p> <p>Het eerste deel van de zin is al uitgewerkt in mogelijkheden om financiële garanties te vragen in Uitvoeringsverordening 2015/10. We gaan er vanuit dat het tweede deel ook verder uitgewerkt zal worden in een uitvoeringsverordening.</p>	
8 (5c)	<p><i>(c) select the highest ranked scenario on the basis of the evaluation referred to in point (b) and amend the definition of the capacity model and the capacity supply plan accordingly.</i></p>	<p>Het capaciteitsmodel wordt volgens TTR niet tussentijds herzien, maar wordt één keer voor een dienstregelingsjaar uitgegeven tussen X-36 en X-18 (zie bijlage 1 punt 2). Het capaciteitsmodel is de basis voor het capacity supply plan, alleen de laatste wordt tussentijds aangepast.</p>	Schrappen 'the capacity model and'
SECTION 2 STRATEGIC CAPACITY PLANNING			
		<p>In dit hoofdstuk mist het hele proces wat in TTR is beschreven is onder 'Capacity Needs Announcements'. Het inventariseren van de toekomstige verkeersbehoefte en het meenemen daarvan in het model en in het aanbod is niet beschreven (hoe uitvoeren en tijdslijn).</p>	<p>Wordt dit uitgewerkt door ENIM? Dan opnemen in Annex III en in een artikel.</p>
11 (3)	<p><i>Subject to the principle of management independence laid down in Article 4 of Directive 2012/34/EU, Member States may provide the infrastructure manager with strategic guidance based on the indicative rail infrastructure development strategies referred to in Article 8(1) of Directive 2012/34/EU. That guidance may cover/contain in particular: (a) general objectives of national rail policy relevant for strategic capacity planning within the scope of this Regulation; (b) an outlook on the development of rail infrastructure, taking into account relevant plans and strategies at national or regional level and the work plans</i></p>	<p>Is voldoende duidelijk beschreven welke ruimte lidstaten hebben om kaders te stellen?</p>	<p>Verduidelijken welke ruimte de lidstaat heeft om strategic guidance te geven.</p>

	<p><i>of the European Transport Corridors referred to in Article 53 of the [new TEN-T Regulation]; (c) general requirements and guidelines as regards the use of rail infrastructure capacity, which the infrastructure manager shall take into account in strategic capacity planning, in particular in relation to highly utilised and congested infrastructure referred to in Article 21; (d) an outlook on the planned development of rail services operated under public service obligations, taking into account, where necessary, the views of the regional or local authorities involved. Member States shall coordinate to ensure consistency between the respective strategic guidance they provide in accordance with this paragraph with a view to supporting the development of international passenger and freight rail services.</i></p>		
12 (6)	<p><i>.... These nodes and sections shall be indicated in the register of infrastructure referred to in Article 49 of Directive (EU) 2016/797.</i></p>	<p>De Netverklaring is het instrument voor capaciteitsverdeling, waarom wordt de indeling t.b.v. capaciteitsverdeling opgenomen in het RINF en niet in de Netverklaring?</p>	<p>'register of infrastructure referred to in Article 49 of Directive (EU) 2016/797' vervangen door Network Statement.</p>
12 (8)	<p><i>Infrastructure managers shall regularly review and update the results of the strategic capacity planning taking account, in particular, of the following:</i></p>	<p>TTR gaat er niet vanuit dat de Strategic capacity planning tussentijds geüpdatet moet worden. Dit zou betekenen dat de capaciteitsstrategie en het capaciteitsmodel ook continue geüpdatet moeten worden. Deze zijn echter input voor het capacity supply plan dat wel actueel gehouden wordt. Annex I punt 2 geeft aan dat er jaarlijks een nieuwe versie is van de strategie en het model voor dat betreffende dienstregelingsjaar. In Annex I onder punt 1 staat bij capacity model dat deze de informatie uit de capacity strategy bevat maar dan geüpdatet. Zo staat dat ook bij capacity supply plan. Capacity model bouwt voort op de capacity strategy en het capacity supply plan bouwt voort op het capacity model. Capacity strategy en capacity model hoeven dus niet tussentijds geüpdatet te worden.</p>	<p>'regularly review and update' schrappen.</p>

<p>14 (2)</p>	<p><i>ENIM shall take into account any relevant complaint by applicants or potential applicants on the planning documents referred to in Article 11(2) and shall request additional information from the entities involved in the coordination in accordance with Article 53 and from operational stakeholders consulted in accordance with Article 54, prior to adopting an opinion or recommendation to improve the consistency of those planning documents. ENIM shall share its opinion on the draft planning documents with the ENRRB or inform the latter of a failure to adopt an opinion. The ENRRB shall act in accordance with Article 65(3) .</i></p>	<p>De procedures in 14 (2) kloppen niet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Klachten kunnen worden ingediend bij een toezichthouder, niet bij ENIM. In dit voorstel is nergens een grondslag te vinden dat ENIM klachten behandelt. 2) Op grond van artikel 13 moeten beheerders de strategische capacity planning consulteren. Waarom wordt dan ineens in artikel 14 een rol bij ENIM belegd om een mening te geven over de capacity strategy, capacity model en capacity supply plans van individuele beheerders? 3) Vervolgens moet ENIM aanbevelingen over de Strategische capacity planning geven en de samenwerkende toezichthouders hierover informeren. Er wordt dan verwezen naar artikel 65 (3) waarin staat dat ENRBB een opinie of aanbeveling moet geven n.a.v. klachten die zijn ingediend bij de landelijke toezichthouders. 	<p>In 14 (1) van dit voorstel is al geregeld dat infrastructuurbeheerders de strategische capacity planning moeten coördineren. Klachten kunnen op grond van artikel 65(3) worden ingediend bij de Regulatory Body en die kan de infrastructuurbeheerder om informatie vragen of de ENRBB om een opinie vragen. ENIM is toch geen orgaan om klachten te behandelen? ENIM is de organisatie waarin alle infrabeheerders samenwerken. Het zou vreemd zijn als ENIM aanbevelingen moet doen en delen met ENRRB over documenten van individueel beheerders. Eerste twee zinnen van 14 (2) aanpassen.</p>
<p>14 (3)</p>	<p><i>Infrastructure managers shall take into account any recommendation adopted by ENIM in accordance with paragraph 2. Where infrastructure managers do not follow the recommendation, they shall explain the reasons in the planning documents. The ENRRB shall monitor the coordination process and its implementation. It shall inform the Commission of its views on the need to address any shortcomings of the coordination process.</i></p>	<p>Het toezicht op de naleving van de verordening loopt van de nationale Regulatory Body naar de nationale Infrastructuurbeheerder. Voor de internationale samenwerking zijn de Regulatory Bodies georganiseerd via ENRRB en de internationale infrastructuurbeheerders via ENIM. De ENRRB en ENIM hebben geen bevoegdheden en geen juridische status. Er is dus geen direct toezicht vanuit ENRRB op ENIM. Gelet op de opmerkingen bij 14 (2), eerste twee zinnen van 14 (3) schrappen.</p>	<p>Gelet op de opmerkingen bij 14 (2), eerste twee zinnen van 14 (3) in ieder geval schrappen.</p>
<p>15 (1)</p>	<p><i>Infrastructure managers and ENIM shall regularly monitor and analyse transport markets in order to inform their overall business strategy, capacity and contingency management and investment decisions</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Dit onderzoek lijkt over de gehele transportmarkt te gaan (spoor, weg en water). Op dit moment wordt dit onderzoek op grond van artikel 9 lid 3 van verordening 913/2010 uitgevoerd door de management board (infrastructuurbeheerders) van de corridor en is deze gericht op de goederencorridor (dus alleen spoor). 2) Zie lid 3: ENIM moet al een 'transport market study covering passenger and freight transport in multimodal context' doen (dit is dus breder dan nu in de RFC verordening 913/2010 staat). 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Transport market study in lid 1 beperken tot het spoor? 2) Samenhang tussen lid 1 en lid 3 verduidelijken om dubbelingen te voorkomen.

Juridische analyse (versie 1 oktober 2023) EU-Verordening Capaciteitsmanagement [EU COM(2023) 443] datum 11 juli 2023 (2023/0271 COD)

16 (1)	<i>The capacity strategy shall serve as a tool for communication, consultation and coordination between operational stakeholders.</i>	1) Wat is de juridische status van de capacity strategy? De capaciteitsstrategie is in deze fase vooral ter informatie. 2) Het woordje 'tool' is onwenselijk. De capaciteitsstrategie is een document en geen applicatie.	1) Juridische status capaciteitsstrategie verhelderen. 2) <i>Tool</i> vervangen door <i>basis</i> .
16 (3)	<i>The strategic route map shall be included in the register of infrastructure referred to in Article 49 of Directive (EU) 2016/797.</i>	Waarom worden delen van de capaciteitsstrategie opgenomen in het RINF? Dit maakt het RINF onnodig complex. De Netverklaring is hét document als het gaat om capaciteitsverdeling (zelfde geldt voor 12 (6), 21 (7) en 24 (3)).	Opnemen in RINF schrappen en vervangen door Netverklaring en/of website van de infrastructuurbeheerder.
16 (4)	<i>The infrastructure manager shall prepare, publish and regularly update the capacity strategy in accordance with the schedule and the contents set out in section 2 of Annex I.</i>	De capaciteitsstrategie wordt volgens TTR en bijlage 1 jaarlijks op X-36 in finale vorm gepubliceerd en niet tussentijds geüpdatet. Zie ook de opmerking bij 8 (5c) en 12 (8).	Passage ' <i>and regularly update</i> ' schrappen Zie eerdere opmerking bij 12(8).
16 (5)	<i>Infrastructure managers shall consult applicants on the capacity strategy in accordance with Article 13 and coordinate capacities strategies with other infrastructure managers in accordance with Article 14.</i>	Het idee is om voor 2027 een internationale capaciteitsstrategie te maken met een nationale paragraaf erin. Een internationale capaciteitsstrategie lijkt eenvoudiger te zijn voor vervoerders en een flinke stap voorwaarts te zijn in de samenwerking tussen infrastructuurbeheerders. De teksten in het voorstel lijken echter uit te gaan van nationale capaciteitsstrategieën, de mogelijkheid tot een internationale capaciteitsstrategie ontbreekt expliciet.	Mogelijkheid (of verplichting) tot een internationale capaciteitsstrategie in het voorstel zetten.
17 (1)	De infrastructuurbeheerder stelt een capaciteitsmodel vast. <i>It shall serve as an instrument for communication, consultation and coordination of strategic capacity planning between the operational stakeholders.</i>	Het capaciteitsmodel is een document van de infrastructuurbeheerder. Wat is de juridische status van het capaciteitsmodel? Zie bijvoorbeeld de uitspraak van het Hof van Justitie van 24 juni 2021 (zaak C12-20) over de status van het framework voor capacity allocation dat de lidstaten op basis van 913/2010 moesten maken voor de goederencorridors. Het Hof oordeelt dat het door de lidstaten gemaakte framework geen handeling van Unierecht is en dat de infrastructuurbeheerder bevoegd is om in de netverklaring de regeling vast te stellen die van toepassing is op de procedure voor het indienen van aanvragen om toewijzing van capaciteit. Om die reden hebben de infrabeheerders een verwijzing naar het framework opgenomen in hun netverklaringen om deze daarmee een status te geven.	Juridische status capaciteitsmodel verhelderen. Capaciteitsmodel opnemen (via een link) in de Netverklaring waarmee het onderdeel wordt van de procedure? Dan ook capaciteitsmodel opnemen in Annex IV.

17 (2)	<i>The capacity model shall at least provide information about the total volume of capacity available by network section, the shares of capacity reserved for different segments of rail transport services and for capacity restrictions resulting from infrastructure works. Infrastructure managers shall prepare and publish the capacity model for each working timetable period and regularly update the capacity model in accordance with the contents and schedule set out in sections 1 and 2 of Annex I.</i>	Het capaciteitsmodel wordt volgens TTR en bijlage 1 jaarlijks op X-18 in finale vorm gepubliceerd en niet daarna tussentijds geüpdatet. Zie ook de opmerking bij 8 (5c), 12 (8) en 16 (4)	Passage ' <i>and regularly update the capacity model</i> ' schrappen.
17 (3)	<i>Infrastructure managers shall document and, where relevant, justify any divergence between the capacity model and the capacity strategy concerning the same working timetable period. Where needed, the capacity strategy shall be revised in the light of developments since the adoption or the latest update of the capacity strategy.</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Elke afwijking tussen capacity strategy en capacity model melden en onderbouwen? Capaciteitsstrategie gaat over scope en volumes. De verschillen kunnen verschuivingen zijn in de planning van TCR's en lagere of hogere volumes en de gevolgen van TCR's op de infrastructuur (langere en snellere treinen). Niet elke kleine afwijking hoeft verklaard te worden. 2) De capacity strategy wordt volgens TTR en bijlage 1 jaarlijks op X-36 in finale vorm gepubliceerd en niet daarna tussentijds geüpdatet. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) <i>Infrastructure managers shall where relevant document and, where relevant, justify any substantial divergence between the capacity model and the capacity strategy concerning the same working timetable period.</i> 2) Tweede volzin (where needed ... capacity strategy) schrappen.
17 (4)	<i>Infrastructure managers shall consult applicants on the capacity model in accordance with Article 13 and coordinate capacities strategies with other infrastructure managers in accordance with Article 14.</i>	Artikel 17 gaat over het capaciteitsmodel, het is vreemd dat er staat dat capaciteit strategieën gecoördineerd moeten worden.	Vervang ' <i>capacity strategies</i> ' door ' <i>capacity models</i> '.
18 (1)	<i>The capacity supply plan shall provide the basis for capacity allocation.</i>	<p>Wat is de juridische status van het capacity supply plan? Zie ook de toelichting bij 17 (1). Aanvragen die binnen het capacity supply plan passen, kunnen verdeeld worden (zie artikel 32 (5)). Zie ook opmerking bij 16 (1).</p> <p>Capacity supply opnemen (via een link) in de Netverklaring waarmee het onderdeel wordt van de procedure? Dan ook capacity supply plan benoemen in Annex IV van het voorstel als onderdeel van de NV. Volgens de verordening wordt het Capacity Supply Plan gepubliceerd op X-11, de Netverklaring op X-12.</p>	<p>Juridische status capacity supply plan verhelderen.</p> <p>Capacity supply opnemen (via een link) in de Netverklaring waarmee het onderdeel wordt van de procedure? Dan ook capacity supply plan benoemen in Annex IV van het voorstel als onderdeel van de NV. Tijdslijnen op elkaar aan laten sluiten.</p>

Juridische analyse (versie 1 oktober 2023) EU-Verordening Capaciteitsmanagement [EU COM(2023) 443] datum 11 juli 2023 (2023/0271 COD)

18 (3)	<i>Infrastructure managers shall document and, where relevant, justify any divergence between the capacity supply plan and the capacity model concerning the same working timetable period.</i>	Elke afwijking tussen capacity supply plan en capacity model moet worden gemeld en onderbouwd. Dat is veel werk en heeft weinig toegevoegde waarde bij kleine afwijkingen.	<i>Infrastructure managers shall where relevant document and, where relevant, justify any substantial divergence between the capacity supply plan and the capacity model concerning the same working timetable period.</i>
18 (7)	<i>Infrastructure managers shall include in the capacity supply plan the elements listed in paragraph 6, point (b) of for the rail infrastructure that they manage.</i>	Tekstuele opmerking: 'of' schrappen	'Of' schrappen
18 (9)	<i>The regulatory body shall analyse the capacity supply plan and may take a decision requiring the infrastructure manager to amend the capacity supply plan. The decision of the regulatory body shall take into account any opinion of or recommendation by ENIM, where such has been provided.</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Dit is een nieuw taak voor de RB. Is dit een ex ante of een ex post toezichtstaak? Hoeveel tijd heeft de RB om te toetsen? Analyse moet afgerond zijn voor de capaciteitsaanvragen worden ingediend. Definitief capacity supply plan wordt gepubliceerd op X-11, de Netverklaring op X-12. 2) Wat is het toetsingskader voor de RB? Zijn dit de criteria uit artikel 2 lid 3 van dit voorstel en artikel 26 van de SERA? 3) Het brengt ENIM (als samenwerkingsorgaan van infrastructuurbeheerders) in een lastige positie om de individuele capacity supply plannen van individuele bij ENIM aangesloten infrastructuurbeheerders te toetsen en aanbevelingen te doen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Ex post of ex ante toets? Hoeveel tijd heeft de RB om te toetsen, toets moet zijn afgerond voor de aanvragen worden ingediend? Een gemeenschappelijke Europese tijdslijn zou helpen. Publicatie Capacity Supply Plan laten aansluiten op publicatie Netverklaring? 2) Toetsingskader voor Regulatory Body aangeven 3) Rol ENIM schrappen in de tweede zin van 18 (9).
19 (5)	<i>The Commission shall adopt implementing acts setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of paragraph 2, in particular for situations which have a potential impact on cross-border traffic. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 72(3).</i>	Waarom wordt het opstellen van procedures en criteria voor contingency planning niet een taak van ENIM, maar gaat de Commissie zelf regels vastleggen in een Implementing Act? RNE heeft al een international contingency management handbook opgesteld die door de infrastructuurbeheerders is ingevoerd. In artikel 41 lid 2 staat al dat ENIM guidelines opstelt.	Artikel 19 lid 5 schrappen.
20 (2)	<i>Capacity planning objects shall define the characteristics and properties of different types of pre-planned capacity, including capacity available for requests by applicants, capacity reserved for infrastructure works and capacity already allocated. Those characteristics and properties shall include all aspects relevant</i>	De infracompatibiliteit maakt nu geen onderdeel uit van de capaciteitsverdeling en dit is vanuit de interoperabiliteitsrichtlijn ook geen taak die bij de infrastructuurbeheerder ligt. Spoorwegonderneming moet de infracompatibiliteit toetsen aan de hand van het RINF (volgens artikel 23 van 2016/797/EU).	De passage <i>'the technical compatibility between rolling stock with infrastructure, parameters'</i> schrappen. Segmentering toevoegen.

Juridische analyse (versie 1 oktober 2023) EU-Verordening Capaciteitsmanagement [EU COM(2023) 443] datum 11 juli 2023 (2023/0271 COD)

	<i>for specific types of pre-planned capacity, such as route, timing, guaranteed or required minimum speed, the technical compatibility between rolling stock with infrastructure, parameters and number of slots included.</i>	We gaan er vanuit dat in het capacity supply plan ook de segmentering wordt opgenomen.	
21 (1)	<i>Infrastructure managers shall declare without delay an element of infrastructure either to be highly utilised or to be congested if at least one of the following conditions is met: (a) the capacity utilisation has exceeded the threshold values for highly utilised or for congested infrastructure during the reference periods set out in point 1 of Annex II in the previous or the current working timetable period; (b) the results of strategic capacity planning carried out in accordance with this section indicate that the capacity needs expressed during the strategic capacity planning phases exceed the capacity available for allocation during a given working timetable period; (c) infrastructure works resulting in capacity restrictions scheduled in accordance with Article 10 result in capacity becoming scarce.</i>	a) en b): naar verwachting zal een groot deel van Nederland highly utilised of congested zijn. Gevolg is dat je overal jaarlijks een capaciteitsanalyse en een capaciteitsvergrotingsplan voor moet maken. c) Onderdeel c zou alleen moeten gelden voor patroonmatig onderhoud en niet voor incidentele onttrekkingen. Volgens bijlage 1.3 moet je daarvoor al omleidingen plannen, het is vreemd om voor incidentele onttrekkingen een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan te maken.	Sub a: Deze criteria gelden voor een groot deel van Nederland. Nederland heeft het netwerk met de hoogste benutting. De capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan zou een bepaalde geldingsduur moeten hebben als er niet besloten wordt tot een capaciteitsvergroting. Sub c zou niet moeten gelden voor incidentele onttrekkingen.
21 (4)	<i>Where infrastructure has been declared to be highly utilised or congested, the infrastructure manager shall carry out a capacity analysis in accordance with Article 22, unless a capacity-enhancement plan, as provided for in Article 23, is already being implemented.</i>	1) Volgens de definitie in bijlage 2 is een groot deel van Nederland highly utilised (capacity utilisation > 65% of theoretical capacity). Voor al die baanvakken moet een capaciteitsanalyse worden opgesteld. Ieder jaar weer? 2) Je hoeft geen capaciteitsanalyse uit te voeren als er al een capaciteitsvergrotingsplan wordt geïmplementeerd. Als in een voorgaand jaar een capaciteitsanalyse is uitgevoerd, maar er zijn geen middelen beschikbaar, moet er een jaar later toch weer een capaciteitsanalyse opnieuw worden uitgevoerd.	In artikel 21 lid 4 toevoegen dat er geen capaciteitsanalyse hoeft te worden uitgevoerd als dat in de afgelopen 5 jaar al is gedaan.
21 (7)	<i>Infrastructure managers shall indicate infrastructure declared highly utilised or congested in the register of infrastructure</i>	Waarom in het RINF en niet in de NV? De Netverklaring is hét document als het gaat om capaciteitsverdeling. Dit maakt het RINF onnodig	Opnemen in RINF vervangen door NV.

	<i>referred to in Article 49 of Directive (EU) 2016/797.</i>	complex en de doeleinden van RINF en NV verschillen. (zelfde geldt voor 12 (6), 16 (3) en 24 (3)).	
21 (8)	<i>The procedures to be followed and the criteria to be used where infrastructure is congested shall be set out in the network statement and shall respect any measures and criteria adopted in accordance with paragraph 7.</i>	Artikel 21 lid 7 gaat niet over measures and criteria.	Juiste verwijzing opnemen. Moet worden verwezen naar 21 (6)?
22 (1)	<i>The infrastructure manager shall carry out a capacity analysis within six months of the declaration of infrastructure as highly utilised or congested.</i>	Zie opmerking bij 21 (4). Als in een voorgaand jaar een capaciteitsanalyse is uitgevoerd, maar er zijn geen middelen beschikbaar, moet er toch weer opnieuw een capaciteitsanalyse worden uitgevoerd.	In artikel 21 lid 4 en/of 22 lid 1 toevoegen dat er geen capaciteitsanalyse hoeft te worden uitgevoerd als dat in de afgelopen 5 jaar al is gedaan.
22 (4)	<i>Infrastructure managers shall take into account the results of any capacity analysis carried out pursuant to this Article in strategic capacity planning, in particular in the capacity strategy, in the capacity model and in the capacity supply plan.</i>	De capacity strategy en het capacity model worden niet tussentijds herzien. De capacity supply bouwt voort op de capacity strategy en het capacity model. Deze worden niet tussentijds geactualiseerd.	'In the capacity strategy, in the capacity model and' schrappen. Voor strategie zie eerdere opmerking
24 (1)	<i>Without prejudice to paragraph 2, infrastructure capacity shall be considered to be available for the use of all types of traffic compatible with the route intended for operation in accordance with Directive (EU) 2016/797 and the specifications laid down in implementing acts adopted under it</i>	lenW heeft het voornemen om in het wetsvoorstel Modernisering Spoorwegwet gebruiksfuncties aan sporen mee te geven. Hoe verhoudt dit voornemen zich tot 24 (1) waarbij wordt aangegeven dat de infrastructuur voor alle verkeerssoorten toegankelijk is?	Heroverweeg gebruiksfuncties in het wetsvoorstel voor de Modernisering van de Spoorwegwet.
24 (2)	<i>Where there are suitable alternative routes and where in accordance with the procedure set out in Article 25 it can be demonstrated that it is justified from a social, economic and environmental perspective to do so, the infrastructure manager may, after consultation with interested parties, designate particular infrastructure for use by specified types of traffic. In that case the infrastructure manager shall indicate the designation in the planning documents referred to in Article 11(2) and shall reserve capacity for the specified types of traffic in the capacity supply plan. Such designation shall not</i>	De beheerder mag na consultatie bepaalde infrastructuur aanwijzen voor specifieke verkeerstypen o.b.v. sociale, economische en omgevingsfactoren. lenW heeft het voornemen om in het wetsvoorstel Modernisering Spoorwegwet gebruiksfuncties aan sporen mee te geven. Hoe verhoudt dit voornemen zich tot 24 (2) waarbij wordt aangegeven dat de infrastructuurbeheerder (en niet de lidstaat) die bevoegdheid heeft en dat de afweging op basis van sociale, economische of omgevingseffecten moet plaatsvinden?	Heroverweeg gebruiksfuncties in het wetsvoorstel voor de Modernisering van de Spoorwegwet.

	<i>prevent the use of such infrastructure by other types of traffic when capacity is available.</i>		
24 (3)	<i>Infrastructure designated pursuant to paragraph 2 shall be indicated in the network statement, in the register of infrastructure referred in Article 49 of the Directive (EU) 2016/797, in the capacity strategy, in the capacity model and in the capacity supply plan.</i>	<p>lenW heeft het voornemen om in een besluit onder het wetsvoorstel Modernisering Spoorwegwet gebruiksfuncties aan sporen mee te geven. Hoe verhoudt dit voornemen zich tot 24 (3) waarin staat dat dat in het RINF, de capaciteitsstrategie, het capaciteitsmodel en het capacity supply plan moet. Deze worden door de beheerder opgesteld.</p> <p>Waarom in het RINF en in de NV? De Netverklaring is het document als het gaat om capaciteitsverdeling. Dit maakt het RINF onnodig complex en de doeleinden van RINF en NV verschillen (hetzelfde geldt voor 12 (6), 16(30 en 21 (7)).</p>	Heroverweeg gebruiksfuncties in het wetsvoorstel voor de Modernisering van de Spoorwegwet.
SECTION 3 SCHEDULING AND CAPACITY ALLOCATION			
26 (1)	<i>Applicants may apply under public or private law to the infrastructure manager to request an agreement granting rights to use railway infrastructure against a charge as provided for in section 2 of Chapter IV of Directive 2012/34/EU. Infrastructure managers shall allocate the right to use infrastructure capacity to applicants in the form of one of the following: (a) capacity specifications; (b) train paths.</i>	Applicants die geen spoorwegonderneming zijn hebben geen recht om de infrastructuur te gebruiken, alleen om capaciteit te verkrijgen. Zie artikel 10 van 2012/34/EU. In dit artikel moet dus niet over het gebruik van capaciteit worden gesproken maar over verdeelde rechten.	Aanpassen: de overeenkomst ziet op de verdeelde capaciteit en niet op het gebruik van het spoor. Vervang de eerste 'to use' door 'for capacity on' de tweede 'to use' door 'for'.
27 (3)	<i>Infrastructure managers shall respect the commercial confidentiality of information provided to them.</i>	Wat is vertrouwelijke informatie en wie bepaalt dat? Een Europees eenduidige definitie zal erg helpen om de verschillen tussen landen te verkleinen en om meer transparantie te krijgen en om de medewerking van spoorwegondernemingen te verkrijgen om informatie te delen en dus verbeteringen te realiseren. Artikel 48 en Annex VIII geven aan welke informatie in ieder geval gedeeld moet worden tussen de stakeholders.	Definieer wat onder vertrouwelijke informatie moet worden verstaan. Dit is alleen de informatie die wordt uitgewisseld tijdens de strategische capaciteitsplanning.
27 (7)	<i>Where the infrastructure manager Cancels, in accordance with paragraph 6, multi-network capacity rights, the regulatory body responsible for that infrastructure manager shall inform the relevant regulatory bodies and the ENRRB.</i>	Er is geen verplichting opgenomen om de bedoelde intrekkingen te melden bij de Regulatory Body (RB). Hoe komt de Regulatory Body aan deze informatie? Wat doet ENRRB met deze informatie?	Opnemen wie het bij de Regulatory Body meldt. Wat doet ENRRB met deze informatie?

29 (1)	<p><i>Operators of service facilities that provide indicative information on available service facility capacity in accordance with Article 6(3) of Commission Implementing Regulation (EU) 2017/2177 shall cooperate with infrastructure managers for the purpose of the latter offering train paths that include rail facility capacity. Other operators of service facilities may enter into an agreement with infrastructure managers for the joint provision of capacity.</i></p>	<p>De Infrastructuurbeheerder lijkt de extra taak te krijgen om capaciteit te verdelen op dienstvoorzieningen die hij niet beheert.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dit voorstel bevat weinig concrete bepalingen over het verdelen van capaciteit op emplacementen. 2. De beheerder kan toch geen aanbod doen aan een applicant voor capaciteit op het terrein van een leverancier van dienstvoorzieningen? De beheerder kan dit hoogstens namens een Service Facility Operator doen (en dat staat al in de tweede zin). 3. De coördinatie tussen treinpad en dienstvoorzieningen is ook geregeld in 2017/2177. Blijft deze uitvoeringsverordening bestaan en hoe verhouden dit voorstel en de uitvoeringsverordening zich tot elkaar? Wordt de uitvoeringsverordening aangepast? 4. Waarom wordt er een onderscheid gemaakt tussen een operator die wel en niet de dienstvoorziening op een portal aanbiedt (6 (3) 2017/2177). Dit maakt het aantrekkelijk voor de Service Facility Operator om zijn diensten niet aan te bieden via het portal. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Worden de concrete regels uitgewerkt in 2017/2177? 2. Coördinatieverplichtingen laten staan. Maar beheerder kan in juridische zin geen capaciteitsaanbod doen op andermans terrein. 3. Actualiseren 2017/2177 4. Onderscheid weghalen, is niet relevant. Coördinatie moet met alle Service Facility Operators, maar dat betekent wel een verzwarend van het takenpakket van de beheerder. Op dit moment zorgt een spoorwegonderneming zelf voor het aanvragen van capaciteit op dienstvoorzieningen die niet in beheer zijn van de beheerder.
29 (7)	<p><i>The ENRRB shall monitor the application of paragraph 7 and shall provide recommendations on the criteria to be used in assessing the requests for exemptions.</i></p>	<p>Tekstueel: Verwijzing naar paragraaf 7 moet paragraaf 6 zijn.</p>	<p>Verwijzing naar paragraaf 7 moet paragraaf 6 zijn.</p>
31 (1)	<p><i>An applicant shall have the right to request infrastructure capacity over a period of time exceeding one working timetable period. Without prejudice to Articles 101, 102 and 106 TFEU, the infrastructure manager shall allocate such capacity through framework agreements concluded with that applicant, subject to paragraph 3 and paragraph 4. Framework agreements shall specify the capacity rights granted in the form of a capacity specification as referred to in paragraph 1, point (a) of Article 26. They may not include capacity rights in the form of a train path.</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uit Uitvoeringsverordening 2016/545 volgt nu dat een framework agreement wordt overeengekomen tussen één beheerder en één aanvrager en dus alleen nationale capaciteit betreft. Artikel 12 van 2016/545: "... Bij een aanvraag tot het sluiten van een kaderovereenkomst of wanneer een dergelijke overeenkomst van kracht is voor een trein die gebruik maakt van meer dan één netwerk, kunnen de betrokken infrastructuurbeheerders op verzoek van de aanvrager een van de betrokken infrastructuurbeheerders belasten met de coördinatie van de verzoeken tot het sluiten van kaderovereenkomsten of tot wijziging van dergelijke overeenkomsten. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kaderovereenkomsten worden volgens de uitvoeringsverordening per land per infrastructuurbeheerder overeengekomen, infrastructuurbeheerders moeten coördineren. In de tekst van het voorstel lijkt hier niets aan te wijzigen. 2. Zin: 'They may not include capacity rights in the form of a train path' schrappen.

	<i>Member States may require prior approval of framework agreements by the regulatory body.</i>	2. Er staat dat in de framework agreement capaciteitsrechten als bedoeld in artikel 26 (1a) worden vastgelegd. Het gaat hier dus om capacity specifications en niet om train paths (want die staan in 26 1b). De zin <i>'they may not include capacity rights in the form of a train path'</i> is hier dus heel vreemd. Per definitie gaat het immers niet om treinpaden.	
31(11)	<i>Based on the experience of regulatory bodies, competent authorities and railway undertakings and based on the activities of the ENRRB, the Commission may adopt an implementing act setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the uniform application of this Article and of Article 33. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 72(3).</i>	Wordt uitvoeringsverordening 2016/545 die gaat over kaderovereenkomsten aangepast om deze in lijn te brengen met dit voorstel?	Uitvoeringsverordening 2016/545 aanpassen.
32 (2)	<i>The infrastructure manager shall allocate capacity through simultaneous capacity allocation, with a view to meeting, to the extent possible, all requests for infrastructure capacity referred to in paragraph 1, subject to paragraphs 5 and 6. The infrastructure manager shall take into account, to the extent possible, all constraints on applicants, including the economic effect on their business.</i>	Begrip simultaneous capacity allocation toevoegen als apart begrip naast annual allocation werkt verwarrend, want wordt er nu hetzelfde of iets anders bedoeld?	Begrip <i>'through simultaneous capacity allocation'</i> beter toelichten.
32 (5)	<i>In accordance with Article 18 and Article 20, the infrastructure manager shall give priority to requests that are consistent with the pre-planned capacity defined in the capacity supply plan. As a result, the infrastructure manager may either accept or refuse requests that are not consistent with the capacity supply plan.</i> <i>When refusing requests not consistent with the capacity supply plan, the infrastructure manager shall, without delay, inform the applicant concerned of its intention to refuse a request. The latter shall have the right</i>	1. Het geven van prioriteit aan aanvragen die passen binnen het capacity supply plan komt pas na de artikelen over consensual consultation en de formal conflict resolution. Die laatste eindigt in het toepassen van de ENIM criteria als bedoeld in artikel 8. Je komt dan dus nooit toe aan het geven van prioriteit aan aanvragen die passen binnen het capacity supply plan. 2. De klacht kan pas worden ingediend nadat de capaciteit is verdeeld op X-5.25. Als klachten nog tijdens de conflict resolution worden ingediend, gaan er 2 procedures naast en door elkaar lopen (een bij de infrastructuurbeheerder en een bij de RB).	1. Lid 5 boven lid 3 plaatsen. 2. Verduidelijken dat de klacht kan worden ingediend na X-5.25.

	to lodge a complaint with the regulatory body.		
33 (3)	<i>Without prejudice to Article 18, infrastructure managers shall allocate capacity reserved for the rolling planning allocation process on the basis of the allocation principle set out in section 5, point 2 of Annex I.</i>	Verwijzing naar section 5 point 2 klopt niet, punt 5 gaat immers over kaderovereenkomsten. Wordt bijlage I, 6.2 bedoeld (first come, first served)?	Verwijzing corrigeren naar Annex I, 6.2
33 (5)	<i>In accordance with the rules and procedures set out in Article 20, infrastructure managers may refuse to allocate capacity for rolling planning requests if requests are inconsistent with the capacity supply plan adopted in accordance with Article 18. A refusal shall be communicated to the applicant without delay. The applicant shall have the right to lodge a complaint with the regulatory body.</i>	De klacht kan pas worden ingediend nadat de capaciteit is verdeeld op X-5.25. Als klachten nog tijdens de conflict resolution worden ingediend, gaan er 2 procedures naast en door elkaar lopen (een bij de infrastructuurbeheerder en een bij de RB). Zie ook 32.5.	Verduidelijken dat de klacht kan worden ingediend na X-5.25.
33(6)	<i>The infrastructure manager, following a notification to the regulatory body, or following a recommendation by the regulatory body, shall refuse rolling planning requests, if they are of repetitive nature and meet the characteristics of capacity that is normally allocated through framework agreements in accordance with Article 31. The regulatory body shall inform the ENRRB of such decisions and recommendations and the former shall ensure a coherent application of this paragraph.</i>	Het onderscheid wanneer capaciteit wordt verdeeld via rolling planning en wanneer via kaderovereenkomsten is niet duidelijk.	Verduidelijken wanneer capaciteit wordt verdeeld via rolling planning en wanneer via kaderovereenkomsten.
35 (6)	<i>Infrastructure managers shall include all capacity restrictions resulting from infrastructure works in the capacity model and in the capacity supply plan, irrespective of the moment when they are scheduled.</i>	Het gaat hier juist om werkzaamheden die moeten worden gepland na de deadlines als genoemd in annex 1.2 en die niet in het capaciteitsmodel staan. TTR voorziet niet in een update van het Capacity model. Dus later geplande werkzaamheden hoeven niet in het capacity model te worden opgenomen.	Schrappen 'in the capacity model and' in 35 (6).
36 (1)	<i>Where in the context of simultaneous capacity allocation the infrastructure manager encounters conflicts between</i>	Er wordt gesproken over simultaneous capacity allocation terwijl het gaat om de verdeling in de annual allocation process. Er lijken 2 begrippen voor hetzelfde	'Simultaneous' toelichten of vervangen door 'annual'.

	<i>different requests for infrastructure capacity, it shall attempt to ensure the best possible matching of all requirements, through coordination of the requests.</i>	te worden gebruikt. Simultaneous toelichten of vervangen door annual.	
37 (3)	<i>In case of conflicting capacity requests involving rail services with similar characteristics and socio-economic profile, the infrastructure manager shall assign capacity on the basis of an auction or in a way providing access to the largest number of applicants. The latter method shall be applied subject to approval by the regulatory body.</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. In dit artikel wordt een veiling geopperd. Dat is nieuw en verder niet uitgewerkt en maakt geen deel uit van TTR. Is een veiling wel niet discriminerend (PSO operators hebben een voordeel, want ze hebben een overheid die op de achtergrond kan financieren)? Wat is de tijdslijn? 2. Vervolgens wordt gesproken over een methode die de Infrastructuurbeheerder kan toepassen om capaciteit te verdelen bij conflicterende aanvragen met gelijksoortige karakteristieken en een gelijksoortig sociaal-economisch profiel. Deze methode moet zijn goedgekeurd door de toezichthouder. Is dit een ex ante goedkeuring? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wat wordt bedoeld met een veiling? 2. Moet de methode ex ante worden goedgekeurd door de toezichthouder? Voorstel om 'prior' voor approval toe te voegen.
SECTION 4: ADAPTATION AND RESCHEDULING			
39		<p>De inhoud van artikel 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45 en 46 loopt door elkaar. Er zijn 3 situaties:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De situatie waarbij capaciteit komt te vervallen door een storing of in geval van nood; - De situatie waarbij capaciteit eenzijdig wordt ingetrokken op last van het bevoegd gezag, in het belang van de openbare orde of omdat een vervoerder niet meer aan de wettelijke vereisten voldoet (vb. veiligheidscertificaat is door ILT ingetrokken); - De situatie waarbij capaciteit in overeenstemming wordt gewijzigd. <p>Artikel 39 en 40 gaan over de derde situatie: aanpassingen ruim voordat de treinen rijden en over wijzigingen van de capaciteit die niet voorzien hadden kunnen worden bij de jaarlijkse verdeling. Artikel 39 en 40 zien niet toe op storingen waardoor de infrastructuur niet te gebruiken is of waarbij de capaciteit ingetrokken moet worden op last van het bevoegd gezag of omdat de vervoerder niet aan de wettelijke eisen voldoet etc.. Die gevallen lijken meer geregeld te zijn in de artikelen 41, 42, 43, 44, 45 en 46.</p> <p>Artikel 41, 42, 43, 44, 45 en 46 zouden slimmer samengevoegd kunnen worden. Daarbij geldt geen</p>	De inhoud van de artikelen 39 - 46 aanscherpen.

		onderscheid tussen de capaciteitsverdelingsfase en de verkeersleidingsfase.	
40 (1)	<i>Where the infrastructure manager or an applicant do not fulfil their commitments with respect to an allocated capacity right and where this results in a change that is categorised as major in accordance with Article 39, the party initiating the change shall pay a compensation to the other party.</i>	Het kopje van artikel 40 is: <i>Compensation for changes to capacity rights</i> . Het is vreemd dat in de eerste zin niet wordt gesproken over het wijzigen van capaciteit maar over <i>'do not fulfil their commitments'</i> .	<i>Where the infrastructure manager or an applicant changes do not fulfil their commitments with respect to an allocated capacity right and where this results in a change that is categorised as major in accordance with Article 39, the party initiating the change shall pay a compensation to the other party.</i>
40 (5)	<i>In the case of multi-network capacity rights, the obligation to pay the compensation to the applicant shall apply to the infrastructure manager or managers which is or are responsible for the change to the capacity right, taking into account the capacity right in its entirety and, where more than one infrastructure manager is responsible, the ratio of the length of their networks in the capacity right. The compensation for the entirety of the capacity right shall not exceed the compensation due for the capacity right allocated by the infrastructure manager multiplied by three.</i>	<ol style="list-style-type: none"> Als het wijzigen van de capaciteit in Nederland gevolgen heeft voor het treinpad in BE/DU en verder, dan betaalt de infrastructuurbeheerder ook de compensatie daarvoor. Bedrag is max. de gebruiksvergoeding x 3. In Nederland of voor het hele treinpad? Wordt het door de ACM bepaalde bedrag betaald of moet het bedrag per land worden bepaald? Aan wie wordt betaald? De spoorwegonderneming kan in BE/DU een andere zijn. Moeten die partijen onderling verrekenen? Is dit exclusief terugrit? 	Artikel verduidelijken.
41 (2)	<p><i>ENIM shall develop and adopt guidelines for managing and allocating infrastructure capacity in the event of a network disruption in a transparent and non-discriminatory way. In particular, ENIM shall provide guidelines on the application of the simultaneous capacity allocation process and the first come, first served principle.</i></p> <p><i>Where the simultaneous allocation process applies, ENIM shall provide guidelines on the procedures to applied, involving as appropriate the application of the consensual conflict resolution process referred to in Article 36 and of the formal conflict resolution process referred to in Article 37.</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> Het gebruik van de term simultaneous allocation werkt hier verwarrend. In deze alinea's gaat het over disruption management. Bij langdurige disruptions kunnen de eerste contingency plans mogelijk niet meer toereikend zijn en moet allocation proces (volgens guidelines) worden gevolgd. Duidelijker maken wanneer het overgaat van maatregelen vanuit verkeersleiding (force majeure) naar een allocation proces. Hier wordt voorgesteld dat ENIM de guidelines maakt. In artikel 19 (5) staat dat de Commissie criteria maakt in implementing acts. Is het niet voldoende als ENIM de guidelines maakt? Tekstuele fout: to BE applied Waarom gaat het hier over conflict resolution? De capaciteit is dan al verdeeld maar moet worden aangepast. Er is dan geen tijd voor conflict 	<ol style="list-style-type: none"> Vervang <i>'simultaneous allocation process'</i> door <i>'disruption management'</i>. Wanneer gaan aanpassingen als gevolg van force majeure over naar een (simultaneous of FCFS) allocation proces? Artikel 19 lid 5 schrappen. Tekstuele fout: to BE applied Niet verwijzen naar conflict resolution procedure maar naar vooraf gedefinieerde scenario's.

		<p>resolution, maar de treindienstleiders moeten handelen op basis van vooraf gedefinieerde scenario's (contingency plans). Achteraf kan er een worden geëvalueerd. Bij echt langdurige versperringen is mogelijk weer afstemming over de verdeling nodig. Is ook dit uit te werken door ENIM of beelden vanuit verordening bij?</p>	
41 (3)	<p><i>When rescheduling, infrastructure managers shall not unilaterally change or cancel existing capacity rights for the purpose of managing disruptions.</i></p>	<p>Capaciteitsrechten komen volgens artikel 41 (3) niet te vervallen bij verstoringen. Maar als treinverkeer niet mogelijk is, dan moet de capaciteit wel vervallen. Zo staat het ook in artikel 43 (5). Artikel 41 (3) en 43 (5) zijn niet consistent.</p>	<p>Er moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen 3 situaties: 1) capaciteit komt te vervallen indien treinverkeer feitelijk niet mogelijk is (force majeure). De infrastructuurbeheerder spant zich in om omleiden mogelijk te maken via vooraf gedefinieerde maatregelen. 2) capaciteit kan worden ingetrokken op last van het bevoegd gezag, in het belang van de openbare orden of indien een vervoerder niet langer aan de wettelijke vereisten voldoet (veiligheidscertificaat ingetrokken); 3) Indien er andere redenen zijn dan geldt artikel 39. In afstemming met de spoorwegonderneming wordt de capaciteit aangepast.</p> <p>De eerste regel van 41 (3) moet worden geschrapt want in het eerste en tweede geval moet de beheerder de capaciteit eenzijdig kunnen wijzigen zoals bedoeld in artikel 43 (5).</p>
41 (4)	<p><i>Infrastructure managers and applicants may conclude, on a voluntary basis, agreements providing for a replacement of certain capacity rights in the event of a network disruption. Such agreements shall be mentioned in the contingency plan referred to in Article 19.</i></p>	<p>Hoe kun je dan niet discriminerend handelen als je met maar enkele spoorwegondernemingen een overeenkomst gesloten hebt? Dit kan niet op voluntary base want het moet met <i>alle</i> spoorwegondernemingen afgestemd zijn. En wel <i>vooraf</i> (bij het maken van contingency plannen) zodat op moment van versperring zelf, de infrastructuurbeheerder snel kan beslissen en handelen. (Zoals nu met vooraf gedefinieerde afspraken in een afwegingskader en versperringsmaatregelen). Dit is zeker nodig voor snelheid van handelen bij drukke netwerken zoals in Nederland. Dit is deels ook al opgenomen in 43 (3.)</p>	<p><i>Infrastructure managers and applicants may conclude, on a voluntary basis, agreements will define measures providing for a replacement of certain capacity rights in the event of a network disruption. Such agreements measures shall be mentioned in the contingency plan referred to in Article 19.</i></p> <p>Dubbeling met 43 (3) weghalen in 41 (4).</p>

42		Wanneer eindigt capacity management en begint traffic management?	
43 (6)	<i>Member States may require railway undertakings to be involved in assuring the enforcement and monitoring of their own compliance with the safety standards and rules.</i>	Vreemde plaats voor dit artikel in het voorstel. Dit gaat toch over de veiligheidsrichtlijn?	Dit hoort thuis in de veiligheidsrichtlijn?
47 (7)	<i>Public authorities in charge of managing crisis situations, including the military, civil protection agencies, and others, may organise exercises simulating crisis situations falling within the scope of this Article. In such cases, the infrastructure manager shall allocate capacity as needed, including the cancellation of allocated capacity rights if necessary. The public authorities concerned shall compensate the applicants concerned in accordance with Article 40.</i>	De capaciteit voor het oefenprogramma zit normaal gesproken in de jaardienst en van "cancellation of allocated capacity rights" zal in principe geen sprake zijn. Maar als dat wel het geval is, is nu in de praktijk geen sprake van compensatie van applicants door de overheidshulpdiensten. Er is ook geen rechtstreekse relatie tussen overheidshulpdiensten en de spoorwegondernemingen (wat is de grondslag van de betaling door de overheidshulpdiensten dan?).	Je wilt dat dergelijke oefeningen in de jaardienst meegenomen worden. Waarom een aparte bepaling opnemen?
CHAPTER IV PERFORMANCE REVIEW			
	-		
CHAPTER V EUROPEAN NETWORK FOR COORDINATION			
	-		
CHAPTER VI REGULATORY OVERSIGHT OF CAPACITY AND TRAFFIC MANAGEMENT			
64 (5)	<i>Where a regulatory body adopts a decision, which departs from any relevant opinion or recommendation of the ENRRB or where it refuses to adopt a decision, it shall provide to the ENRRB an explanation laying out the differences and its reasoning for not following the opinions or recommendations of the ENRRB.</i>	In het voorstel wordt in algemene zin transparantie van de infrastructuurbeheerders en de ENIM verwacht. Dat moet dan toch voor alle betrokkenen gelden? De opinie van ENRRB is toegankelijk voor eenieder?	In de artikelen over ENRRB toevoegen dat de ENRRB transparant is over opinies.
CHAPTER VII FINAL PROVISIONS			
		Is het mogelijk om een experimenteerbepaling in te voegen om mogelijk al sommige dingen eerder uit te proberen?	
73	<i>By [31 December 2030], the Commission shall evaluate the impact of this Regulation on the rail sector and shall submit to the European Parliament, the Council, the</i>	Evaluatie al eind 2030 terwijl delen pas na 9 december 2029 van kracht zijn. In de toelichting staat onder punt 5: <i>The proposal will provide the legal basis for the development of more detailed rules, procedures and</i>	Datum aanpassen. De review is op z'n vroegst eind 2034?

	<i>European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions a report on its implementation....</i>	<i>templates, to be set out in non-legislative acts. The implementation period must therefore also cover the entry into force of the non-legislative acts stemming from the proposal. The Commission will carry out an evaluation five years after the end of the implementation period to verify to what extent the initiative's objectives have been achieved.</i>	
76	Verordening 913/2010 (goederencorridors) wordt ingetrokken per [9-12-2029].	De TEN-T verordening past verordening 913/2010 aan. Er is een fusie van RFC1 en 2 beoogd (Artikel 11 en bijlage 3 TEN-T?). Wat gaat daar mee gebeuren? Transport corridors hebben met name een rol t.a.v. investeringen. Is daar een EEIG voor nodig?	Voorstel en TEN-T verordening met elkaar in lijn brengen.
ANNEX I			
I.1	De geografische scope is niet benoemd bij de capacity strategy en het capacity supply plan, wel bij het capacity model. Bij capacity supply plan: <i>prep-planned</i>	Overall dezelfde geografische scope opnemen. Tikfout: prep-planned i.p.v. pre-planned	Overall dezelfde geografische scope opnemen. Tikfout: prep-planned i.p.v. pre-planned
I.3		De bepaling die nu in Annex VII onder punt 6 staat van richtlijn 2012/34/EU is komen te vervallen. Deze bepaling is nodig om te kunnen optimaliseren en extra aanvragen te honoreren: <i>"The infrastructure manager may reschedule an allocated train path if it is necessary to ensure the best possible matching of all path requests and if it is approved by the applicant to which the path had been allocated. The infrastructure manager shall update the draft working timetable no later than one month before the change of the working timetable in order to include all train paths allocated after the deadline referred to in point (3)."</i>	De bepaling uit Annex VII, punt 6 opnemen in annex I.3: <i>The infrastructure manager may reschedule an allocated train path if it is necessary to ensure the best possible matching of all path requests and if it is approved by the applicant to which the path had been allocated. The infrastructure manager shall update the draft working timetable no later than one month before the change of the working timetable in order to include all train paths allocated after the deadline referred to in point (4).</i>
I.3.3 en I.3.4	<i>... in accordance with Article 53(5) ...</i>	De verwijzing naar 53(5) is onjuist, er moet waarschijnlijk worden verwezen naar 53(4).	De verwijzing naar 53(5) is onjuist, er moet waarschijnlijk worden verwezen naar 53(4).
I.3.12	<i>The Commission shall review the implementation of section 3 of this Annex until 31 December 2024 and propose a legislative proposal if necessary.</i>	Zie opmerking bij artikel 73: evaluatie in 2024 is te vroeg als de verwachting is dat het voorstel pas in 2024 in werking treedt. Aanpassen naar 2034.	31 december 2034 i.p.v. 2024
I.7, I.8	I.7: 1 day, I.8 24 hours	In I.7 wordt gesproken over 1 dag, bij I.8 over 24 uur. Waarschijnlijk wordt hetzelfde bedoeld, gebruik dan ook 1 term.	I.8 aanpassen naar 24 uur



ANNEX III

ANNEX III

Opbouw en hoofdstukindeling van het voorstel (1 van 2)

Chapter I (General provisions)		Chapter II (Management of infrastructure capacity)							
		Section 1 General principles for the management of infrastructure capacity		Section 2 Strategic Capacity Planning		Section 3 Scheduling and capacity allocation		Section 4 Adaptation and rescheduling	
Subject matter + scope	General responsibilities + principles	Capacity management	European framework for capacity management	Strategic capacity planning	General requirements	Capacity rights	Methods of capacity allocation	Changes to capacity rights after allocation	Compensation for changes to capacity rights
Impartiality of the IM	Definitions	Applicants	Management of scarce infrastructure capacity	Consultation of stakeholders	Coordination	Coordination of the allocation of multi-network capacity rights	Cooperation in the allocation of rail infra capacity and service facilities	Rescheduling (disruption + crisis mgmt.)	
		Information about infrastructure capacity	Capacity restrictions (works + degraded infra)	Analysis of expected transport market developments	Capacity strategy	Working timetable	Capacity allocation through framework agreements		
				Capacity model	Capacity supply plan	Capacity allocation through the annual allocation process	Capacity allocation through the rolling planning process		
				Contingency planning	Criteria and procedures	Capacity allocation through the ad hoc process	Scheduling of capacity restrictions resulting from infra works		
				Highly utilised and congested infrastructure	Capacity analysis	Consensual conflict resolution mechanism + coordination of requests	Formal conflict resolution (socio-economic and env criteria)		
				Capacity enhancement plan	Specialised infrastructure	Schedule for capacity allocation processes			
				Partitioning of infrastructure capacity (socio-economic + environm. criteria)	Specialised infrastructure				

ANNEX III

Opbouw en hoofdstukindeling van het voorstel (2 van 2)

