



**Dienst Reguleren van het Spoorwegvervoer en
van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal**

**Beslissing D-2016-04-S betreffende de controleopdracht inzake de toewijzing van capaciteit
"rijpaden".**

Inhoudsopgave

1	Voorwerp	3
2	Feiten en retroacta	4
3	Wettelijke basis.....	5
4	Analyse van de Dienst Regulering.....	5
4.1	Methode van toewijzing	5
4.1.1	Soorten aanvragen.....	6
4.1.2	De termijnen	7
4.1.3	De procedures.....	8
4.1.4	Vaststellingen Dienst Regulering	8
4.2	Met elkaar concurrerende aanvragen	9
4.2.1	Met elkaar concurrerende aanvragen: New Path Requests	9
4.2.2	Met elkaar concurrerende aanvragen: Late Path Requests	10
4.2.3	Met elkaar concurrerende aanvragen: Procedure “short term”	10
4.2.4	Met elkaar concurrerende aanvragen: Realtime	11
4.2.5	Vaststellingen Dienst Regulering	11
4.3	Steekproef naleving procedures en non-discriminatie.....	12
4.3.1	Nagaan of de procedures voor de behandeling van aanvragen werden nageleefd.....	12
4.3.2	Nagaan of de procedures ingeval van met elkaar concurrerende aanvragen werden nageleefd.	13
4.3.3	Nagaan of alle aanvragen binnen een redelijke termijn werden beantwoord.....	13
4.3.4	Nagaan of alle aanvragen op gelijke voet behandeld worden.	13
4.3.5	Vaststellingen steekproef	15
4.4	Onderzoeksrapport: samenvattende observaties	16
5	Reactie van Infrabel	17
6	Beslissing.....	17
7	Aanbevelingen	18
8	Beroepsmogelijkheid	18

1 Voorwerp

1. Artikel 62, §3 van de Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex – hierna de Spoorcodex genoemd - stelt: “teneinde zijn controleopdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende: het waakt erover dat de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit overeenstemt met de bepalingen van deze wet, van haar uitvoeringsbesluiten en van de netverklaring.”
2. Het doel van deze controleopdracht van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal -hierna de Dienst Regulering genoemd- is na te gaan of de methodes van toewijzing van capaciteit en de hiervoor gebruikte procedures in lijn zijn met de Spoorcodex. Specifiek betreft deze opdracht het toewijzen van de capaciteit onder de vorm van rijpaden, zijnde het product YOURMOVES van Infrabel. De toewijzing van de lokale capaciteiten in de stationsbundels, het product YOURSHUNTS genoemd, maakt geen deel uit van dit onderzoek.
3. Ook aanvragen voor rijpaden op de spoorcorridors, zoals voorzien in Verordening 913/2010 van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerende goederenvervoer, worden buiten beschouwing gelaten. Deze worden immers niet door Infrabel zelf, maar door de C-OSS¹ afgehandeld.
4. De procedures toegepast bij met elkaar concurrerende aanvragen worden in deze controleopdracht onder de loep genomen. Hierbij heeft de Dienst Regulering twee doelstellingen: enerzijds wil ze er zich van vergewissen dat de toegepaste procedures in lijn zijn met de Spoorcodex, anderzijds wil ze een duidelijk beeld krijgen van deze procedures zelf. Met elkaar concurrerende aanvragen kunnen immers het voorwerp vormen van de procedure voor administratieve afhandeling van geschillen, zoals vastgelegd in artikel 62, §4 van de Spoorcodex. Omdat dergelijke geschillen binnen de 10 werkdagen door de Dienst Regulering moeten afgehandeld worden, is het van essentieel belang dat deze een duidelijk zicht heeft op de toegepaste procedures.

¹ Corridor one stop shop

2 Feiten en retroacta

5. Bij schrijven d.d. 23 februari 2015 van de Dienst Regulering aan Infrabel wordt de controleopdracht inzake de toewijzing van capaciteit “rijpaden” opgestart.
6. Bij schrijven d.d. 19 maart 2015 van Infrabel aan de Dienst Regulering, ontvangen op 23 maart 2015, stelt Infrabel voor het systeem van toewijzing toe te lichten.
7. Deze toelichting gebeurt in vergadering d.d. 13 mei 2015 met Infrabel waarbij de Dienst Regulering tevens documenten over de toewijzing capaciteit ontvangt.
8. De Dienst Regulering bezoekt Traffic Control van Infrabel op 4 juni 2015.
9. Diverse communicatie met Infrabel via e-mail, de voornaamste op:
 - 24/06/2015 (in) over toewijzing capaciteit korte termijn,
 - 31/07/2015 (in) over het opstellen van de dienstregeling,
 - 06/10/2015 (out) over de opstart van de steekproef,
 - 13/10/2015 (2) (in) aanleveren gevraagde gegevens steekproef,
 - 30/11/2015 (in) over conflicterende aanvragen,
 - 30/11/2015 (in) over het “first come first served” principe bij Traffic control,
 - 17/12/2015 (in) over de coördinatieprocedure.
10. Op 16 februari 2016 overhandigt de expert van de Dienst Regulering zijn onderzoeksrapport aan de leiding van de Dienst Regulering.
11. Bij schrijven van 17 februari 2016 ontvangt Infrabel eveneens het onderzoeksrapport en wordt hen gevraagd een laatste reactie hierop te geven.
12. Per aangetekend schrijven van 4 maart 2016 geeft Infrabel zijn standpunt op het ontvangen onderzoeksrapport.
13. Bij schrijven van 10 maart 2016 laat de Dienst Regulering weten aan Infrabel dat alle inlichtingen die nodig zijn voor het nemen van een beslissing, volledig zijn.

3 Wettelijke basis

14. Artikel 62, §3, 3° van de Spoorcodex vormt de basis van deze controleopdracht en luidt als volgt:

“Teneinde zijn controleopdracht te vervullen, doet het toezichthoudend orgaan het volgende:

...

3° het waakt erover dat de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit overeenstemt met de bepalingen van deze wet, van haar uitvoeringsbesluiten en van de netverklaring; ...”

15. Artikel 65 van de spoorcodex luidt als volgt:

“Het toezichthoudende orgaan beslist in de gevallen bedoeld in artikel 63, §3, na de betrokken partijen te hebben gehoord, binnen de zes weken na ontvangst van alle relevante inlichtingen. ...”

16. Overwegende dat artikel 2 bis van het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en tot vaststelling van zijn samenstelling en het statuut dat van toepassing is op zijn leden, ingevoegd door het koninklijk besluit van 1 februari 2006, bepaalt dat de Dienst Regulering het toezichthoudende orgaan is, bedoeld in artikelen 63 en 65 van de Spoorcodex.

4 Analyse van de Dienst Regulering

Deze controleopdracht bestaat uit drie onderdelen:

- In een eerste fase worden de gebruikte procedures voor toewijzing van rijpaden onderzocht.
- Vervolgens worden de verschillende procedures die worden toegepast indien aanvragen met elkaar concurreren, behandeld.
- Tenslotte wordt aan de hand van een steekproef nagegaan of Infrabel daadwerkelijk de hierboven genoemde procedures toepast.

4.1 Methode van toewijzing

4.1.1 Soorten aanvragen

De Dienst Regulering stelt vast dat er drie soorten aanvragen zijn:

- Aanvragen in procedure “long term”
- Aanvragen in procedure “short term”
- Aanvragen in “realtime”

Aanvragen in procedure “long term”.

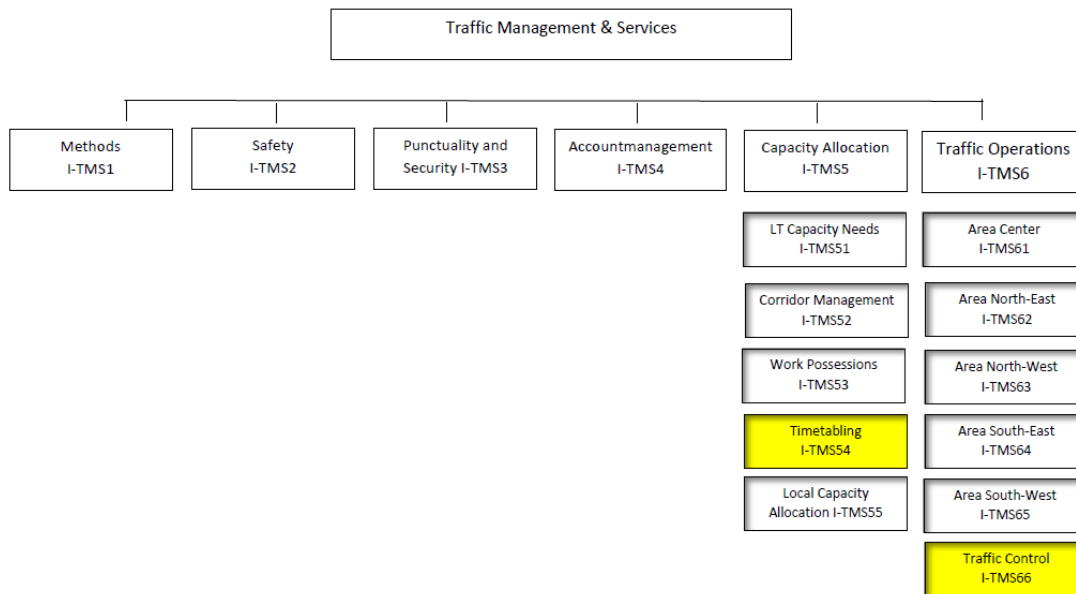
17. De aanvragen in procedure “long term” hebben betrekking op de “New Path Requests” en de “Late Path Requests”.

18. De New Path Requests (hierna: NPR) kunnen worden ingediend tot de tweede maandag van april. Deze aanvragen worden behandeld in volledige capaciteit van de jaardienst.

19. De Late Path Requests (hierna: LPR) zijn de aanvragen die ingediend worden na de tweede maandag van april. Deze worden behandeld in de restcapaciteit, dat wil zeggen de capaciteit die overblijft na de toewijzing van de NPR. Deze aanvragen kunnen worden ingediend tot de tweede maandag van oktober.

20. Op basis van de twee bovenstaande types van aanvragen wordt de dienstregeling opgemaakt. De behandeling van deze aanvragen gebeurt door de afdeling I-TMS.54 Timetabling bij Infrabel.

I-TMS.54 is een afdeling van Capacity Allocation onder de koepel van Traffic Management & Services, verantwoordelijk voor het opstellen van de dienstregeling.



Aanvragen in procedure “short term”.

21. Aanvragen kunnen ook in procedure “short term” gebeuren. Dit zijn aanvragen die tijdens de lopende dienstregeling en ten laatste om 10 u, twee werkdagen voor de rijdag worden ingediend. Zij worden eveneens afgehandeld door I-TMS.54.

Aanvragen in realtime.

22. Een laatste categorie van aanvragen zijn de “realtime” aanvragen. Dit zijn de aanvragen die buiten de tijdslimiet van de “short term” procedure vallen. Deze komen onder Traffic Operations en worden behandeld door de afdeling I-TMS.66, Traffic Control.

4.1.2 De termijnen

23. De Spoorcodex legt met betrekking tot het uitwerken van de dienstregeling en het behandelen van aanvragen bepaalde termijnen op aan Infrabel. Het omzetten van deze termijnen naar specifieke data gebeurt in de netverklaring. Deze vormt jaarlijks het voorwerp van een consultatie door Infrabel, die uitmondt in een advies van de Dienst Regulering over de conformiteit van de netverklaring met de wetgeving. Om die reden is het niet nodig dieper in te gaan op het aspect van de wettelijk vastgelegde termijnen.

4.1.3 De procedures

24. De Dienst Regulering stelt vast dat voor de behandeling van aanvragen in procedure “long term” (NPR en LPR) en in procedure “short term” procesbeschrijvingen bestaan. Deze bevatten onder meer een stroomdiagram waarin de verschillende stappen van het proces worden beschreven.
25. Voor de behandeling van aanvragen in “realtime” bestaat geen procesbeschrijving. Infrabel heeft evenwel aangegeven dat hieraan gewerkt wordt². De Dienst Regulering stelt vast dat deze aanvragen ten vroegste 10 uur voor de geplande ingebruikname van het rijpad worden behandeld. Zo stelt de **NV 2016 p.61 onder punt 4.5.2.1.2, In de lopende dienstregeling te programmeren rijpadaanvragen**: *“De aanvraag zal door het bureau I-TMS.66 niet vroeger dan 10u voor de effectieve ingebruikname van het rijpad behandeld worden.”*
26. De manier waarop aanvragen kunnen worden ingediend, is duidelijk afgelijnd in de netverklaring. Dit kan via de informaticaprogramma’s Book In en Path Coordination System (PCS) en het RNE-formulier.

In de Netverklaring worden de verschillende antwoordmogelijkheden meer bepaald: Book-In, PCS, B2B-server, bulletin, gewoon schrijven, per fax of per mail opgelijst.

Ook is er in de netverklaring een formulier voorzien waarmee aanvragen schriftelijk, via e-mail of via fax kunnen worden ingediend ingeval de informaticatoepassingen niet beschikbaar zouden zijn.

4.1.4 Vaststellingen Dienst Regulering

27. De Dienst Regulering stelt vast dat Infrabel voor het behandelen van aanvragen zowel in de procedure “long term” als in de procedure “short term” een procesbeschrijving heeft. Voor aanvragen in “realtime” is dit niet het geval. De Dienst Regulering is echter van mening dat dergelijke procedure nuttig kan zijn. Infrabel heeft aangegeven dat hieraan gewerkt wordt.

² E-mail d.d. 30/11/2015(15:45)

28. Op basis van de huidige informatie kan de Dienst Regulering in de ontvangen procesbeschrijvingen 'an sich' geen enkel element terugvinden dat zou kunnen wijzen op een mogelijke discriminatoire behandeling van de kandidaten.

4.2 Met elkaar concurrerende aanvragen

Al naargelang het type aanvraag is er een verschil in de wijze waarop met elkaar concurrerende aanvragen worden behandeld.

4.2.1 Met elkaar concurrerende aanvragen: New Path Requests

29. De NPR vallen onder de programmeringsprocedure. Hiervoor voorziet de Spoorcodex in artikel 40, §1 het volgende: *“Wanneer de infrastructuurbeheerder tijdens de programmeringsprocedure op met elkaar concurrerende aanvragen stuit, tracht hij door coördinatie van deze aanvragen de meest geschikte oplossing uit te werken, die tegemoetkomt aan alle vereisten.”*

30. Uit contact met Infrabel blijkt dat de coördinatieprocedure nog nooit volledig is doorlopen. Enerzijds werkt Infrabel ex ante, via de haalbaarheidsstudies en overleg in Forum Train Europe. Anderzijds ook ex post, als het conflict zich stelt, via overleg om tot een vergelijk te komen tussen de partijen zodat de formele coördinatieprocedure niet opgestart dient te worden.

31. Deze manier van werken lijkt efficiënt: ook voor de huidige dienstregeling 2015-2016 diende de coördinatieprocedure niet opgestart te worden.³

32. De principes van de coördinatieprocedure kunnen worden teruggevonden in de netverklaring⁴, evenals de prioriteitscriteria die worden toegepast indien de kandidaten niet tot een oplossing zouden komen.

33. Een uitgeschreven procedure, met stroomdiagram en timing is evenwel niet voorhanden⁵. Het is aangewezen dat Infrabel hierin voorziet.

³ E-mails d.d. 13/10/2015

⁴ NV 2016 p. 63, 4.6.1.1. Rijpaden

⁵ E-mail d.d. 17/12/2015

4.2.2 Met elkaar concurrerende aanvragen: Late Path Requests

34. De LPR vallen buiten de normale programmeringsprocedure. De coördinatieprocedure is, conform de Spoorcodex, hierop niet van toepassing.
35. Het betreft de aanvragen die ontvangen worden na de tweede maandag van april, waarvan de verwerking pas begint vanaf september, nadat de nieuwe dienstregeling is opgesteld.
36. De LPR worden behandeld in restcapaciteit, dit wil zeggen de capaciteit die nog beschikbaar is na de toewijzing van de NPR.
37. Uit contact met Infrabel komt naar voren dat ingeval van met elkaar concurrerende aanvragen in een eerste fase (informeel) overleg is tussen de aanvragers van LPR onderling. Indien de partijen niet tot een vergelijk komen, wordt het principe “first come, first served” toegepast.
38. Dit principe maakt het redelijk eenvoudig om conflicten af te handelen. Een uitgeschreven procedure is in dit geval niet nodig.

4.2.3 Met elkaar concurrerende aanvragen: Procedure “short term”

39. De periode tussen het indienen van de aanvraag voor het rijpad en de toewijzing ervan is kort. Ten laatste om 10 u, twee werkdagen voor de rijdag, dienen deze aanvragen te worden ingediend.
40. De aanvragen in procedure “short term” worden behandeld in de capaciteit nog beschikbaar na de procedure “long term”.
41. De volgorde waarin de aanvragen worden behandeld hangt niet enkel af van het tijdstip van de aanvraag maar ook van het moment waarop het rijpad benut zal worden.
42. Bij met elkaar concurrerende aanvragen in procedure “short term” wordt het principe “first come, first served” ook toegepast.

4.2.4 Met elkaar concurrerende aanvragen: Realtime

43. De periode tussen het indienen van de aanvraag voor het rijpad en het rijden van de trein, is minimaal. In sommige gevallen gaat het over een tijdsperiode van minder dan 10 minuten. Ten vroegste 10 u voor het vertrekmoment worden de realtime aanvragen behandeld. Het betreft hier de capaciteit die nog beschikbaar is na de toewijzing van de aanvragen in procedure “long-“en “short term”.
44. Bij met elkaar concurrerende aanvragen wordt opnieuw het principe “first come, first served” gehanteerd, evenwel rekening houdend met een goede werking van het net.
45. Onder de goede werking van het net kan volgens Infrabel verstaan worden: *“Bij een vermindering van capaciteit als gevolg van een (gedeeltelijke) onbeschikbaarheid van capaciteit kan Traffic Control maatregelen treffen om er voor te zorgen dat er geen saturatie ontstaat van de resterende capaciteit. Het principe “first come-first served” is hier uiteraard niet van toepassing, gelet op de urgentie van de bijsturingen. [...] Dergelijke afschaffingen, omleidingen en extra-ritten zijn vermeld in de relazen”.*⁶
46. De Dienst Regulering vindt het een goede werkwijze dat, indien er uitzonderingen gemaakt worden op het principe van “first come, first served”, deze geacteerd worden in een logboek, zijnde de relazen.

4.2.5 Vaststellingen Dienst Regulering

47. Uit de informatie van Infrabel komt naar voren dat de coördinatieprocedure voorzien in de wet voor het oplossen van met elkaar concurrerende NPR tot op heden nog nooit volledig doorlopen diende te worden. Daaruit blijkt dat er sterk wordt ingezet op de ex-ante werking, ondermeer via overleg. De Dienst Regulering vindt dit een goede manier van werken.
48. De verschillende stappen van de coördinatieprocedure kunnen teruggevonden worden in de netverklaring. Infrabel heeft deze procedure op zich evenwel niet uitgeschreven. De Dienst Regulering raadt aan dit wel te doen, immers in geval van een geschil met betrekking tot de NPR zal de Dienst Regulering, conform artikel 62, §4 punt 1° van de Spoorcodex, deze procedure en de naleving ervan onderzoeken.

⁶ E-mail d.d. 30/11/2015(14:16)

49. Voor de LPR wordt er bij met elkaar concurrerende aanvragen indien mogelijk overleg gepleegd. Wanneer de partijen niet tot een oplossing komen wordt het principe “first come-first served” toegepast. Bij aanvragen in de procedures “short term” en realtime is de kans op conflicten kleiner, en de tijd voor overleg beperkter. Ook hier wordt indien nodig het principe “first come-first served” toegepast.
50. De Dienst Regulering kan zich vinden in deze werking maar vindt dat het principe op basis waarvan de toewijzing gebeurt bij met elkaar concurrerende aanvragen voor LPR, “short term” en realtime aanvragen duidelijk dient opgenomen te worden in de netverklaring. Hetzelfde geldt voor de uitzonderingen die op dit principe kunnen worden gemaakt. Immers artikel 27 van de Spoorcodex stelt: *“De spoorweginfrastructuurbeheerder stelt de specifieke toewijzingsregels voor de spoorweginfrastructuurcapaciteit op, op basis van de bepalingen van dit hoofdstuk en maakt ze in de netverklaring bekend.”*

4.3 Steekproef naleving procedures en non-discriminatie

Teneinde ten gronde te kunnen concluderen of de procedures daadwerkelijk nageleefd worden, voerde de Dienst Regulering een steekproef uit.

Op 6 oktober 2015 om 16:00 heeft de Dienst Regulering via e-mail een overzicht gevraagd van de verwerking van alle rijpadaanvragen in procedure “short term” en realtime die Infrabel op 30 september 2015 ontvangen had. Op 13 oktober 2015 ontving de Dienst Regulering via e-mail de opgevraagde gegevens van zowel I-TMS.66 (Traffic Control) als van I-TMS.54 (Timetabling).

Deze steekproef had vier doelstellingen:

- Nagaan of de procedures voor de behandeling van aanvragen werden nageleefd;
- Nagaan of de procedures ingeval van met elkaar concurrerende aanvragen werden nageleefd;
- Nagaan of alle aanvragen binnen een redelijke termijn werden beantwoord;
- Nagaan of alle aanvragen op gelijke voet werden behandeld.

4.3.1 Nagaan of de procedures voor de behandeling van aanvragen werden nageleefd.

51. De Dienst Regulering heeft in de ontvangen gegevens geen elementen teruggevonden die zouden kunnen wijzen op het niet naleven door Infrabel van zijn procedures voor het behandelen van capaciteit, in casu “short term”. Voor realtime is er momenteel geen procesbeschrijving die gecontroleerd kan worden.

4.3.2 Nagaan of de procedures ingeval van met elkaar concurrerende aanvragen werden nageleefd.

52. De Dienst Regulering stelt vast dat er geen met elkaar concurrerende aanvragen waren, aldus diende de voorhanden zijnde procedures niet gebruikt te worden.

4.3.3 Nagaan of alle aanvragen binnen een redelijke termijn werden beantwoord

53. De Dienst Regulering stelt vast dat aanvragen die dicht bij het actiemoment zijn, voorrang krijgen in de verwerking.

54. Uit de ontvangen informatie blijkt dat de tijdig ingediende “short term” aanvragen binnen een termijn van drie werkdagen werden afgehandeld.

55. Alle aanvragen realtime werden ten vroegste 10 uur voor hun actiemoment behandeld en werden ook afgehandeld. Onderstaande tabel toont aan dat door dit systeem sommige aanvragen relatief lang onverwerkt blijven. Zo waren er in de steekproef vijf gevallen, op een totaal van 164 “nieuwe” aanvragen, waarbij de aanvragen langer dan twee dagen bleven liggen. In één van die gevallen bedroeg de tijd tussen de aanvraag en de toewijzing bijna vier dagen.

	Type rijpad	Aanvraag	Actie	Toewijzing	Verwerkingstijd
SO1	Nieuw	30/09/2015 11:24	3/10/2015 11:00	3/10/2015 1:40	2 dagen en 14 uur
SO2	Nieuw	30/09/2015 15:19	3/10/2015 11:30	3/10/2015 02:02	2 dagen en 11 uur
SO1	Nieuw	30/09/2015 11:29	3/10/2015 16:10	3/10/2015 6:29	2 dagen en 19 uur
SO2	Nieuw	30/09/2015 15:14	3/10/2015 19:10	3/10/2015 9:20	2 dagen en 18 uur
SO1	Nieuw	30/09/2015 11:19	4/10/2015 19:27	4/10/2015 9:39	3 dagen en 22 uur

4.3.4 Nagaan of alle aanvragen op gelijke voet behandeld worden.

56. De Dienst Regulering ging na of alle aanvragers op gelijke wijze behandeld werden. Specifiek de werking van I-TMS.66 (Traffic Control) werd onder de loep genomen.

57. De volgorde voor het behandelen van aanvragen wordt als volgt bepaald:

- Aanvragen dichtst bij vertrekdatum worden eerst behandeld;

- Bij aanvragen met eenzelfde vertrekmoment geldt: "First come, first served".

58. Bovenstaande criteria werden afgetoetst in de steekproef. De aangevraagde rijpaden, die hiervan het voorwerp vormden, verschilden evenwel sterk in traject en tijdstip. Om die reden zijn de rijpaden gebruikt in onderstaande cases niet homogeen.

Case 1: Aanvragen dichtst bij vertrekdatum worden eerst behandeld

Voorbeeld 1:

	Type rijpad	Aanvraag	Actie	Toewijzing
SO1	Nieuw	30/09/2015 7:29	30/09/2015 11:20	30/09/2015 08:58:54
SO2	Nieuw	30/09/2015 7:58	30/09/2015 15:00	30/09/2015 10:01:33

Observatie: De aanvraag van SO1 zit dicht bij het actiemoment dan deze van SO2. De aanvraag van SO1 wordt voor die van SO2 verwerkt.

Voorbeeld 2:

	Type rijpad	Aanvraag	Actie	Toewijzing
SO2	Nieuw	30/09/2015 9:06	1/10/2015 9:00	30/09/2015 23:48:08
SO1	Nieuw	30/09/2015 9:14	30/09/2015 11:45	30/09/2015 09:29:14

Observatie: SO2 dient voor SO1 zijn aanvraag in, maar het actiemoment van SO1 is eerder dan dat van SO2. De aanvraag van SO1 wordt dus eerst verwerkt.

Voorbeeld3:

	Type rijpad	Aanvraag	Actie	Toewijzing
SO1	Nieuw	30/09/2015 11:19	4/10/2015 19:27	04/10/2015 09:38:50
SO2	Nieuw	30/09/2015 11:20	1/10/2015 23:30	01/10/2015 16:46:09

Observatie: SO1 dient een aanvraag in voor SO2; maar het actiemoment van SO1 is later dan dat van SO2. De aanvraag van SO2 wordt dus eerder verwerkt.

Vaststelling Case 1: De steekproef toont aan dat daadwerkelijk het ogenblik van vertrek bepaalt welke aanvraag eerst behandeld zal worden.

Case 2: Bij aanvragen met hetzelfde actiemoment geldt: “first come, first served”.

Voorbeeld:

	Type rijpad	Aanvraag	Actie	Toewijzing
SO3	Nieuw	30/09/2015 19:04	30/09/2015 21:00	30/09/2015 19:08:03
SO1	Nieuw	30/09/2015 20:14	30/09/2015 21:00	30/09/2015 20:22:04

Observatie: Beide aanvragen hebben hetzelfde actiemoment. De aanvraag die het eerst binnenkwam (SO3), wordt dus het eerst behandeld.

Vaststelling Case 2: De steekproef toont aan dat bij gelijk actiemoment het principe “first come first served” wordt toegepast.

4.3.5 Vaststellingen steekproef

Aanvragen in procedure “Short term”.

59. Uit de steekproef kwam naar voren dat de procedure voor het behandelen van aanvragen “short term” nageleefd werd. Uit de ontvangen informatie bleek ook dat de aanvragen binnen een redelijk termijn werden beantwoord. Er waren ook geen elementen die zouden kunnen wijzen op mogelijke discriminatie.

Realtime aanvragen.

60. De praktijk om “realtime” aanvragen ten vroegste 10u voor het rijden van de trein te behandelen, werpt evenwel enkele vragen op. De facto kan dit namelijk leiden tot gevallen waarbij aanvragen langer dan twee dagen blijven liggen. Dit kwam ook naar voren in de steekproef, zo waren er vijf gevallen waarbij de aanvragen langer dan twee dagen onbeantwoord bleven. Uit kwalitatief onderzoek van de Dienst Regulering bleek dat dit de interne organisatie van de SO kan bemoeilijken. Het lijkt in het kader van een efficiënt en klantvriendelijk beheer aangewezen om ook deze aanvragen zo snel mogelijk te behandelen.

61. Uit de steekproef bleek verder dat alle aanvragen “realtime” correct werden afgehandeld en onderling op gelijke voet werden behandeld.

4.4 Onderzoeksrapport: samenvattende observaties

62. De expert van de Dienst Regulering kwam in zijn onderzoeksrapport tot de volgende observaties:

- *“Infrabel heeft voor de toewijzing van capaciteit een procesbeschrijving voor de aanvragen in procedure “long term” en “short term”;*
- *Op basis van de ontvangen informatie bleek dat de door Infrabel gehanteerde methodes en gebruikte procedures voor de behandeling van dit soort aanvragen werkzaam en deugdelijk zijn. Deze lijken conform te zijn met de Spoorcodex, zijn uitvoeringsbesluiten en de Netverklaring 2016;*
- *De steekproef over de aanvragen in procedure “short term” bracht geen elementen aan het licht die zouden kunnen wijzen op een niet naleving van de procesbeschrijving;*
- *Voor de toewijzing van capaciteit in realtime was er geen procesbeschrijving voorhanden. Infrabel heeft in de loop van deze controleopdracht toegezegd ook hiervoor één op te maken;*
- *De procedure voor aanvragen in realtime leidt ertoe dat sommige aanvragen relatief lang onbehandeld blijven. Dit kan, zoals uit kwalitatief onderzoek bleek, mogelijk de interne organisatie van de spoorwegondernemingen bemoeilijken;*
- *Bij met elkaar concurrerende NPR, waarop de coördinatieprocedure van toepassing is, handelt Infrabel conform de wetgeving. Er wordt sterk ingezet op de ex ante werking, meer bepaald door overleg. Hierdoor diende de coördinatieprocedure tot nu toe nog niet toegepast te worden;*
- *Van de coördinatieprocedure op zich is er geen procesbeschrijving. In geval van een geschil met betrekking tot de NPR zal de Dienst Regulering, conform artikel 62, §4 punt 1° van de Spoorcodex, deze procedure en de naleving ervan moeten onderzoeken;*
- *Voor de LPR vindt er, indien mogelijk, bij met elkaar concurrerende aanvragen overleg plaats. Indien de partijen niet tot een oplossing komen wordt het principe “first come-first served” toegepast. Bij de “short term” procedure en realtime aanvragen is de kans op conflicterende aanvragen kleiner, en de tijd voor overleg beperkter. Ook hier wordt in casu het principe “first come-first served” toegepast. Dit principe is evenwel niet opgenomen in de netverklaring. Hetzelfde geldt voor de uitzonderingen die op dit principe kunnen gemaakt worden. Artikel 27 van de*

Spoorcodex stelt dat de toewijzingsregels in de netverklaring bekend moeten worden gemaakt.

5 Reactie van Infrabel

63. De infrastructuurbeheerder Infrabel laat weten zich volledig te kunnen vinden in de conclusies van het onderzoeksrapport⁷:

“Uw eerste voorstel van beslissing is dat u geen elementen heeft gevonden die zouden aantonen dat de werkwijze van Infrabel voor het toewijzen van capaciteit niet conform de wetgeving zou zijn. We gaan natuurlijk akkoord met dit voorstel van beslissing.”

Met uw tweede voorstel van beslissing – het integreren in de Netverklaring van het principe “First Come First Served” voor de behandeling van met elkaar concurrerende aanvragen Late Path Requests, Korte Termijn- en Real Time – gaat Infrabel ook akkoord.

...

Infrabel heeft tenslotte ook geen bezwaar tegen uw drie aanbevelingen: de evaluatie van de procedure voor de behandeling van aanvragen in Real Time teneinde relatief lange wachttijden voor toewijzing te vermijden, het uitschrijven van een proces voor realtime aanvragen en het opmaken van een procesbeschrijving van de coördinatieprocedure. ...”

6 Beslissing

64. Gelet op de resultaten van het gevoerde onderzoek in deze controleopdracht en gelet op het welvinden van Infrabel van de meegedeelde observaties:

Beslist de Dienst Regulering als volgt:

- A. Er zijn geen elementen gevonden die aantonen dat de werkwijze van Infrabel voor het toewijzen van capaciteit niet conform zou zijn met de bepalingen opgenomen in de Spoorcodex, zijn uitvoeringsbesluiten en de netverklaring.**

⁷ Schrijven Infrabel d.d. 4 maart 2016.

De toewijzingsmethodes zijn ex ante gericht teneinde conflicten te vermijden en kunnen als deugdelijk beschouwd worden.

- B. In uitvoering van artikel 27 van de Spoorcodex wordt Infrabel verplicht aangaande de met elkaar concurrerende aanvragen – LPR, “short term” en “realtime” – dat het “first come first served”-principe in de netverklaring dient te worden bekend gemaakt. Dit geldt ook voor de gevallen waarbij van dit principe kan afgeweken worden.

7 Aanbevelingen

65. Gelet op de resultaten van het gevoerde onderzoek in deze controleopdracht en gelet op het welvinden van Infrabel van de meegedeelde observaties:

Merkt de Dienst Regulering enkele verbeterpunten op en adviseert aan Infrabel:

- A. De procedure voor de behandeling van aanvragen in “realtime” te evalueren teneinde relatieve lange wachttijden alvorens toewijzing te vermijden.
- B. De procesbeschrijving voor aanvragen in “realtime” uit te schrijven.
- C. Een procesbeschrijving op te maken van de coördinatieprocedure.

8 Beroepsmogelijkheid

Overeenkomstig artikel 221/1 van de Spoorcodex kan tegen de beslissingen van het toezichthoudende orgaan die werden genomen in toepassing van de artikelen 63, §§ 2 en 3, en 64 een beroep worden ingediend bij het hof van beroep te Brussel zetelend zoals in kort geding, door elke persoon die een belang aantoonst.

De grond van de zaak wordt voorgelegd aan het hof van beroep te Brussel, dat uitspraak doet met volle rechtsmacht.

Op straffe van onontvankelijkheid, die door het hof van beroep te Brussel van rechtswege kan worden uitgesproken, wordt het in het artikel 221/1 bedoelde beroep ingesteld binnen een termijn van een maand vanaf de kennisgeving van de beslissing of, voor de belanghebbende personen aan wie de beslissing niet diende te worden betekend, binnen een termijn van een maand vanaf de bekendmaking van de bedoelde beslissing in het Belgisch Staatsblad.

Het Gerechtelijk Wetboek is van toepassing wat de procedure betreft, behalve indien de bepalingen van deze Spoorcodex ervan afwijken.

Behalve ingeval het beroep gericht is tegen een beslissing van het toezichthoudende orgaan die op grond van artikelen 63, § 3, en 64 een administratieve boete oplegt, heeft het beroep geen schorsende werking, maar het hof kan, ambtshalve of volgend op een behoorlijk gemotiveerd verzoek van een of andere partij in de inleidende dagvaarding, de schorsing van de bestreden beslissing bevelen.

Het hof doet uitspraak over het verzoek tot schorsing, uiterlijk binnen de tien dagen die volgen op de inleiding van de zaak, behoudens uitzonderlijke, door het hof gemotiveerde, omstandigheden die verband houden met de eerbiediging van de rechten van verdediging.

Gegeven te Brussel, op 22 april 2016.

Voor de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal,

Serge DRUGMAND

Directeur