



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

**Advies nr. A-2022-03-C betreffende het ontwerp van netverklaring voor de periode van
10 december 2023 tot en met 14 december 2024**

1 Voorwerp van het advies

1. Artikel 20 van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex (hierna “de Spoorcodex”) schrijft voor dat de infrastructuurbeheerder de netverklaring opstelt en zorgt voor de bekendmaking ervan, na raadpleging van het toezichthoudende orgaan, de kandidaten en de spoorwegondernemingen die het net gebruiken.
2. Artikel 21 en bijlage 2 van de Spoorcodex bepalen de inhoud en de structuur van de NV.
3. Overeenkomstig artikel 63, §1 van de Spoorcodex geeft de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal (hierna “de Dienst Regulering”), in uitvoering van zijn raadgevende opdracht, adviezen.
4. Op 17 augustus 2022 ontving de Dienst Regulering een e-mail van Infrabel met de mededeling dat het ontwerp van NV 2024 beschikbaar was op de website van Infrabel¹. Dit advies gaat over de conformiteit van dit ontwerp van NV met de Europese en Belgische regelgeving. Tevens wordt nagegaan of het ontwerp in overeenstemming is met advies A-2021-06-S van de Dienst Regulering betreffende het ontwerp van NV voor 2023.

2 Analyse van het ontwerp

2.1 Algemene opmerking

5. **Engelse versie van het ontwerp.** In zijn advies A-2021-06-S betreffende het ontwerp van NV 2023 heeft de Dienst Regulering, na te hebben vastgesteld dat Infrabel geen enkele versie van het ontwerp van de NV 2023 in het Engels heeft gepubliceerd, Infrabel aanbevolen dit ontwerp te publiceren. In zijn brief van 31 januari 2022 als antwoord op dit advies (hierna het "antwoord van 31 januari 2022") heeft Infrabel aangegeven dat het tijdens de raadpleging geen Engelse versie van het ontwerp ter beschikking zou stellen, maar dat het na de raadpleging een Engelse versie van het definitieve document zou publiceren. Infrabel voegde eraan toe dat enkel de Franse en de Nederlandse versie van het document doorslaggevend zijn. De Dienst Regulering neemt nota van deze toelichting, maar herhaalt dat een publicatie in het Engels vanaf de raadplegingsfase wenselijk zou zijn.

¹ Versie van 16 augustus 2022, van kracht voor de periode van 10 december 2023 tot en met 14 december 2024.

2.2 Hoofdstuk 1: Algemene informatie

6. **1.3.3.2. Het administratief afhandelen van geschillen (blz. 12).** De Dienst Regulering beveelt aan dat Infrabel in deze afdeling een verwijzing opneemt naar de bevoegdheid van het toezichthoudend orgaan om "te beslissen over betwistingen die eraan worden voorgelegd door de infrastructuurbeheerder over de toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling", zoals bepaald in artikel 62, §6, van de Spoorcodex.

2.3 Hoofdstuk 2: Spoorweginfrastructuur

7. **2.3.12 Communicatiesystemen (blz. 26).** In de voorlaatste paragraaf van deze afdeling beschrijft Infrabel de apparatuur die interferentie tussen de GSM-R-netwerken en die van de mobiele telefonieoperatoren moet voorkomen en stelt: "Indien deze apparatuur nog niet geïnstalleerd werd aan boord van het rollend materieel, dient de betreffende spoorwegonderneming aan Infrabel te melden welke maatregelen inzake interferentie zij genomen heeft.". In zijn adviezen A-2020-04-S betreffende het ontwerp van NV 2022 en A-2021-06-S betreffende het ontwerp van NV 2023 heeft de Dienst Regulering opgemerkt dat in deze ontwerpen niet wordt toegelicht wat Infrabel zou doen indien de maatregelen die de spoorwegonderneming in dit verband neemt, ongeschikt zouden zijn. In zijn antwoord van 31 januari 2022 verklaarde Infrabel dat dit punt nog intern werd besproken en dat, indien nodig, verdere toelichtingen aan de NV zouden worden toegevoegd. De Dienst Regulering stelt vast dat het ontwerp van NV 2024 nog steeds geen dergelijke toelichtingen bevat en herhaalt derhalve zijn opmerking.

2.4 Hoofdstuk 3: Toegangsvoorwaarden

8. **3.1. Inleiding (blz. 31)** In zijn advies A-2021-06-S betreffende het ontwerp van NV 2023 heeft de Dienst Regulering aanbevolen elke verwijzing naar lokale capaciteit in deze afdeling, die betrekking heeft op infrastructuur en niet op dienstvoorzieningen, te schrappen. In zijn antwoord van 31 januari 2022 stelde Infrabel voor deze aanbeveling te behandelen in het kader van de besprekingen over het advies "A-2021-03-S" van de Dienst Regulering met betrekking tot de algemene principes van de dienst "Your Facilities". De Dienst Regulering gaat ervan uit dat Infrabel in feite verwijst naar zijn advies A-2021-03-S "met betrekking tot het voorstel van overschrijdingstarief" en merkt op dat dit advies over een onderwerp gaat dat weinig te maken heeft met de hier gemaakte opmerking volgens dewelke hoofdstuk 3 van het ontwerp van NV betrekking heeft op de toegang tot de infrastructuur en niet op de dienstvoorzieningen. De Dienst Regulering beveelt Infrabel dan ook aan om de hier gemaakte opmerking zo snel mogelijk te behandelen, onafhankelijk van advies A-2021-03-S.

2.5 Hoofdstuk 4: Toewijzing van de capaciteit

9. **4.2.1.3. (Corridor) One-Stop Shop (blz. 39).** In zijn advies A-2021-06-S betreffende het ontwerp van NV 2023 heeft de Dienst Regulering Infrabel geadviseerd om in deze afdeling te vermelden of

kandidaten die capaciteit op de goederencorridors wensen aan te vragen, hiertoe een capaciteitsovereenkomst moeten sluiten, en zo ja, of deze overeenkomst voorafgaandelijk aan de toewijzing van de capaciteit moet worden gesloten. In zijn antwoord van 31 januari 2022 antwoordde Infrabel dat deze afdeling "specifiek betrekking heeft op de rol van de One-Stop Shop Corridor"², en dat hij er de voorkeur aan gaf "geen informatie op te nemen over het sluiten van overeenkomsten tussen Infrabel en de kandidaten, aangezien deze informatie reeds is opgenomen in hoofdstuk 3" van de NV. De Dienst Regulering merkt op dat Infrabel een verwijzing naar bijlage B.9 heeft toegevoegd in de zin waarin de voorwaarden voor het gebruik van goederencorridors worden beschreven, waarbij deze bijlage B.9 in artikel 3.10 verduidelijkt dat "de contracten voor de toegang tot het netwerk worden gesloten tussen de IB's/TI's en de kandidaat op basis van de nationale voorwaarden voor de toegang tot de sporen". De Dienst Regulering blijft evenwel van mening dat het duidelijker zou zijn om in de tekst van punt 4.2.1.3 van de NV of in een voetnoot bij dit punt te preciseren dat de procedure voor de toewijzing van capaciteit op de corridors geen afbreuk doet aan de noodzaak voor de kandidaat om met Infrabel een gebruiksovereenkomst of een capaciteitsovereenkomst te sluiten.

De Dienst Regulering beveelt Infrabel dan ook aan om deze afdeling duidelijkheidshalve op te splitsen in twee afzonderlijke afdelingen, één voor "One-Stop-Shops"³ en een andere voor "Corridor One-Stop-Shops"⁴.

10. **4.2.1.4. Toezichthoudend orgaan (blz. 40).** De Dienst Regulering beveelt Infrabel aan om in de vierde paragraaf van deze afdeling de volledige titel van het koninklijk besluit van 21 maart 2007 in te voegen, namelijk het koninklijk besluit van 21 maart 2007 "betreffende het administratief afhandelen van geschillen inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit".
11. **4.2.2. Procedure voor het aanvragen van capaciteit (blz. 40).** De Dienst Regulering raadt Infrabel aan de mogelijkheid te onderzoeken om niet langer een termijn voor haalbaarheidsstudies vast te leggen, en te allen tijde (gedurende de hele periode A-1 en A) beschikbaar te blijven om dergelijke studies uit te voeren.
12. **4.2.2.3.2. Aangeraden parameters (p. 43).** De laatste paragraaf van deze afdeling betreft het geval waarin een kandidaat toegang wenst tot een dienstvoorziening en de voorkeuren en technische informatie die hij in dit verband in zijn aanvraag kan vermelden. Deze informatie staat echter in het deel van de NV dat betrekking heeft op de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en niet op dienstvoorzieningen. De Dienst Regulering beveelt Infrabel dan ook aan deze paragraaf te verplaatsen naar hoofdstuk 7 van de NV, dat gewijd is aan dienstvoorzieningen.

De Dienst Regulering merkt ook op dat deze paragraaf, die erop neerkomt dat kandidaten in hun aanvraag om spoorweginfrastructuurcapaciteit een verzoek om toegang tot een dienstvoorziening

² Vrije vertaling: enig loket van de corridor.

³ Vrije vertaling: enige loketten.

⁴ Vrije vertaling: enig loket van de corridors.

kunnen indienen, aanleiding geeft tot verwarring ten opzichte van de in punt 3.1 van het ontwerp gegeven aanwijzing, die bepaalt: "Het is aan de kandidaten is om deze twee diensten zelf te combineren" en het onderscheid te maken tussen treinpaden ("Your Moves") en lokale capaciteit ("Your facilities") "en aparte aanvragen in te dienen voor elke dienst". Infrabel wordt aanbevolen deze schijnbare tegenstrijdigheid te verduidelijken.

Ten slotte bevat het ontwerp van NV in meer algemene zin geen duidelijke beschrijving van de procedure voor het aanvragen van toegang tot de door Infrabel geëxploiteerde dienstvoorzieningen. De Dienst Regulering beveelt aan om in hoofdstuk 7 van de NV een specifieke afdeling gewijd aan dit onderwerp in te voegen.

13. **4.3.2.1. Publicatie van de tijdelijke capaciteitsbeperkingen (blz. 49).** In deze afdeling van het ontwerp vermeldt Infrabel dat het regelmatig bijeenkomsten organiseert met de kandidaten om hen te informeren over de tijdelijke capaciteitsbeperkingen (hierna "TCR") die worden ingepland. Maar krachtens punt 10 van Bijlage VII bij Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van één Europese spoorwegruimte moeten infrastructuurbeheerders, alvorens voor het eerst de TCR's te publiceren, niet enkel de kandidaten, maar ook "de belangrijkste betrokken exploitanten van dienstvoorzieningen" raadplegen. De Dienst Regulering beveelt Infrabel aan zijn handelswijze en de NV dienovereenkomstig aan te passen. Deze aanbeveling had de Dienst Regulering reeds gedaan in zijn Beslissing D-2020-06-S in het kader van de controleopdracht "Vernieuwingsplanning en gepland of niet-gepland onderhoud".

Verder geeft Infrabel in dezelfde afdeling van het ontwerp van NV aan dat hij de lijst van de TCR's en de updates daarvan publiceert op de "Business Corner"⁵. De publicatie van de TCR's is voorgeschreven in punt 8 van de voornoemde Bijlage VII. De Dienst Regulering is van mening dat deze informatie moet worden gepubliceerd op een voor iedereen toegankelijke plaats en niet enkel op de Business Corner van Infrabel, waarvoor een voorafgaande registratie is vereist.

14. **4.3.2.4. Criteria voor een routewijziging bij Major TCR (blz. 51)** De in deze afdeling genoemde criteria ter bepaling van de prioriteiten in de tweede fase van de procedure voor de aanleg van alternatieve routes in het geval van "Major TCR"⁶ zijn onvoldoende gedetailleerd. De Dienst Regulering beveelt Infrabel aan te verduidelijken wat deze criteria precies zijn en hoe ze worden gebruikt.

15. **4.5. Behandeling van capaciteitsaanvragen en procedures voor de toewijzing van rijpaden (blz. 52).** In zijn advies A-2021-06-S betreffende het ontwerp van NV 2023 heeft de Dienst Regulering aanbevolen dat Infrabel de exploitanten van dienstvoorzieningen meer zou aanmoedigen om met Infrabel samen te werken om ervoor te zorgen dat de toewijzing van infrastructuurcapaciteit en capaciteit van dienstvoorzieningen samenhangend coherent is. In zijn antwoord van 31 januari 2022 stelt Infrabel noch over enig recht noch over de middelen te beschikken om de exploitanten van

⁵ Vrije vertaling: zakenhoekje.

⁶ Vrije vertaling: omvangrijke tijdelijke capaciteitsbeperkingen.

dienstvoorzieningen tot samenwerking te dwingen. Infrabel heeft het ontwerp van NV 2024 op dit punt niet gewijzigd. Krachtens artikel 7, § 2, eerste lid, van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 inzake de toegang tot voorzieningen en bijbehorende diensten voor het spoorvervoer (hierna "Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177") vormt de samenwerking tussen Infrabel en de exploitanten van voorzieningen een verplichting voor deze twee (categorieën van) partijen. De formulering van het ontwerp van NV, volgens welke Infrabel contact opneemt met de exploitanten van de dienstvoorzieningen "om na te gaan of zij al dan niet wensen samen te werken", suggereert dat het de exploitanten van de dienstvoorzieningen vrij staat al dan niet deel te nemen. Het is dus aangewezen om het ontwerp van NV voor dit punt te herformuleren. De Dienst Regulering beveelt aan dat Infrabel verwijst naar voornoemde bepaling van de Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 en uitdrukkelijk vermeldt dat samenwerking een verplichting inhoudt voor beide partijen, die verplicht zijn om samenhangende capaciteit aan te bieden. De Dienst Regulering beveelt Infrabel ook aan een meer proactieve houding aan te nemen ten aanzien van de exploitanten van dienstvoorzieningen, door hen veeleer een samenwerkingsmethode voor te stellen in plaats van er genoeg mee te nemen hen louter te contacteren "om na te gaan of zij al dan niet wensen samen te werken".

16. **4.5.3 Ad-hoc requests (blz. 55).** Naar aanleiding van de opmerkingen van de Dienst Regulering in zijn advies A-2021-06-S betreffende het ontwerp van NV 2023, heeft Infrabel de tekst van deze afdeling herzien om meer details te geven over de termijnen voor het aanvragen en behandelen van ad-hoc requests. De Dienst Regulering is echter van mening dat de termijn waarbinnen ad-hoc requests op lange termijn moeten worden ingediend, nog niet duidelijk genoeg is. Het ontwerp van NV verwijst in afdeling 4.5.3.1 naar een reeks "toepassingsdata"⁷, maar legt niet uit wat onder "toepassingsdatum" moet worden begrepen, zodat het niet duidelijk is dat deze data de uiterste data zijn waarop ad-hoc requests op lange termijn moeten worden ingediend. De Dienst Regulering beveelt Infrabel aan het ontwerp voor dit punt aan te passen.
17. **4.5.3.3. Realtime-aanvragen (blz. 56).** De Dienst Regulering vraagt Infrabel om meer uitleg te verschaffen over de veiligheidsredenen die hem beletten ad-hoc requests voor "buitengewoon vervoer met beperkingen" in real time te behandelen.
18. **4.5.4. Coördinatieprocedure voor internationale rijpaden (blz. 57)** Krachtens artikel 34, lid 3, van de Spoorcodex worden "Voor het overleg over de ontwerpdienstregeling begint, komen de verschillende infrastructuurbeheerders overeen welke internationale treinpaden in de dienstregeling worden opgenomen. Slechts indien absoluut noodzakelijk, worden wijzigingen aangebracht". In punt 4.5.4 van het ontwerp van NV komt deze verplichting om internationale treinpaden *vóórafgaand aan* het overleg in de dienstregeling op te nemen, niet tot uiting. De Dienst Regulering beveelt Infrabel aan om de tekst van deze afdeling van het ontwerp en, indien nodig, zijn procedure voor de opmaak van de dienstregeling aan te passen om ze conform te maken aan de voornoemde bepaling van de

⁷ Bij het overlopen ervan zal men opmerken dat de data in het ontwerp van NV die van vorig jaar zijn.

Spoorcodex. De Dienst Regulering beveelt Infrabel voorts ook aan om in deze afdeling van het ontwerp⁸ een verwijzing op te nemen naar de rol van het "One-Stop Shop".

19. **4.5.5.2. Concurrerende aanvragen in het kader van de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors (blz. 58).** De Dienst Regulering merkt op dat Infrabel de verwijzing heeft geschrapt naar de plaats waar het "Framework for capacity allocation"⁹, waarop dit punt van het ontwerp slaat, kan worden geraadpleegd. De Dienst Regulering beveelt Infrabel aan een link naar dit document op te nemen in dit punt van de NV.
20. **4.6. Overbelaste infrastructuur (blz. 59)** In zijn adviezen A-2021-04-S betreffende het door Infrabel voorgestelde beleid in het raam van de overbelastingsverklaring en A-2021-06-S betreffende het ontwerp van NV 2023 heeft de Dienst Regulering Infrabel aanbevolen om de procedure te verduidelijken die moet worden gevolgd bij een overbelastingsverklaring op het moment van het "final offer"¹⁰, en om in het ontwerp informatie op te nemen over de te volgen procedure bij onvoldoende capaciteit in de nabije toekomst, overeenkomstig artikel 41, §1, en de bijlage II, punt 3, onder e), van de Spoorcodex. Naar aanleiding van deze adviezen en de bijbehorende besprekingen heeft Infrabel in het ontwerp van NV 2024 verschillende aanvullende toelichtingen opgenomen. De Dienst Regulering herinnert Infrabel echter aan de bespreking van het eerste streepje van afdeling 4.6.2: indien de geweigerde aanvraag slechts een beperkte periode bestrijkt maar herhaaldelijk voorkomt, kan dit volgens de Dienst Regulering een overbelasting veroorzaken. De Dienst Regulering beveelt Infrabel dan ook aan de volgende woorden onder het eerste streepje te schrappen: "die niet op de hele dienstregeling betrekking heeft, maar slechts op een beperkte periode ervan (< 12 maanden), of een aanvraag".

De Dienst Regulering wenst eveneens een gedetailleerde uitleg over de procedure voor de overbelastingsverklaring in geval van een verwacht tekort, en over de criteria die worden gehanteerd om een infrastructuur overbelast te verklaren. De Dienst Regulering heeft ook nota genomen van de wijzigingen die zijn aangebracht in bijlage B.4 betreffende de toepassing van de prioriteitscriteria. Rekening houdend met het belang van de gevolgen van de overbelastingsverklaring voor de procedure voor de toewijzing van rijpaden, zal de Dienst Regulering deze kwesties verder bespreken met Infrabel in een aparte vergadering of dossier.

2.6 Hoofdstuk 5: Diensten en heffingen

21. **5.2.2. Principes met betrekking tot de gebruiksheffing (blz. 72)** In zijn advies A-2021-06-S betreffende het ontwerp van NV 2023 heeft de Dienst Regulering opgemerkt dat in het ontwerp van NV stationssporen als onderdeel van de dienstvoorzieningen worden beschouwd, terwijl stationssporen volgens bijlage 23 van de Spoorcodex deel uitmaken van de spoorweginfrastructuur. In zijn antwoord

⁸ Vrije vertaling: enig loket.

⁹ Vrije vertaling: kader voor capaciteitstoewijzing.

¹⁰ Vrije vertaling: eindofferte.

van 31 januari 2022 stelt Infrabel dat volgens punt 2 van bijlage 1 van de Spoorcodex de sporen in reizigersstations deel uitmaken van de dienstvoorzieningen en dat bovendien bijlage 23 van de Codex bepaalt dat reizigers- en goederenperrons, ook in reizigersstations, deel uitmaken van de spoorweginfrastructuur, terwijl deze bijlage het statuut van de sporen in stations niet vermeldt.

De Dienst Regulering beschouwt de door Infrabel gemaakte interpretatie van bovenstaande bepalingen als onjuist. Bijlage 23 van de Codex, die, zoals in de titel ervan is aangegeven, tot doel heeft de lijst van de infrastructuurelementen vast te leggen, bepaalt duidelijk dat:

“De infrastructuur van de spoorwegen omvat de volgende elementen voor zover deze deel uitmaken van de hoofd- en zijlijnen, met uitzondering van die welke gelegen zijn binnen herstelwerkplaatsen en depots of garages voor krachtvoertuigen, alsmede van particuliere spooransluitingen: aardebaan, [...]”.

Deze zin is duidelijk en kan niet anders worden uitgelegd dan dat de aardebaan deel uitmaakt van de spoorweginfrastructuur, behalve wanneer zij zich in een van de opgesomde voorzieningen bevinden. Het gegeven dat in dezelfde bijlage vervolgens wordt bepaald dat “passagiers- en goederenperrons, inclusief in passagiersstations” deel uitmaken van de infrastructuur, betekent niet dat andere elementen van de infrastructuur waarvoor dit niet wordt gespecificeerd, geen deel zouden uitmaken van de infrastructuur. Deze omstandigheid doet dus geen afbreuk aan hetgeen in voornoemde zin duidelijk is gestipuleerd. Evenzo doet de verwijzing naar "met inbegrip van toegang via het spoor" in punt 2 van bijlage 1 van de Codex, hoewel verwarrend, geen afbreuk aan wat duidelijk in de voornoemde zin van bijlage 23 staat. De Dienst Regulering beveelt Infrabel dan ook aan om dit punt van het ontwerp van NV, alsook de afdelingen 5.1.2, 7.2 en 7.3.1.3 te wijzigen zodat de stationssporen niet langer als onderdeel van de dienstvoorzieningen worden vermeld.

22. **5.6. Sancties en incentives (blz. 79).** In zijn advies A-2021-06-S betreffende het ontwerp van NV 2023 heeft de Dienst Regulering Infrabel aanbevolen verduidelijkingen aan te brengen aan de toelichting over het sanctiemechanisme voor de dienst "Your Facilities" en om deze toelichting te verplaatsen naar hoofdstuk 7 van de NV, dat gewijd is aan de dienstvoorzieningen. In zijn antwoord van 31 januari 2022 heeft Infrabel aangegeven dat het voorstelt deze aanbeveling te behandelen in het kader van de besprekingen met betrekking tot advies A-2021-03-S van de Dienst Regulering. De Dienst Regulering beveelt Infrabel echter aan om zo snel mogelijk gevolg te geven aan de hier gemaakte opmerking, los van Advies A-2021-03-S, aangezien beide onderwerpen weinig met elkaar te maken hebben.

23. **5.7. Prestatieregeling (blz. 82)** De Dienst Regulering verwijst naar de lopende besprekingen met Infrabel over de prestatieregeling.

2.7 Hoofdstuk 7: Dienstvoorzieningen

24. **Algemene opmerking: beschrijving van de procedure voor het aanvragen van toegang tot door Infrabel geëxploiteerde dienstvoorzieningen.** Zoals hierboven aangegeven in het punt over afdeling 4.2.2.3.2. van het ontwerp van NV beveelt de Dienst Regulering aan dat Infrabel in hoofdstuk 7 van de NV een afdeling opneemt met een duidelijke beschrijving van de procedure voor het aanvragen van toegang tot de door Infrabel geëxploiteerde dienstvoorzieningen.
25. **7.3.1.4. Toegangsvoorwaarden (blz. 93).** In zijn advies A-2021-06-S betreffende het ontwerp van NV 2023 heeft de Dienst Regulering Infrabel aanbevolen om een beschrijving van zijn lokale dienstvoorzieningen op te nemen in de NV, aangezien de publicatie in de "business corner" niet volstaat. In zijn antwoord van 31 januari 2022 heeft Infrabel aangegeven dat het in de NV en de bijhorende bijlagen de door artikel 4 van de Uitvoeringsverordening 2017/2177 vereiste informatie publiceert en dat het enkel voor het overige de lezer verwijst naar het lokale protocol met betrekking tot de dienstvoorziening. Infrabel heeft ook aangegeven dat het bezig is met het bundelen van informatie over elk van zijn dienstvoorzieningen op het "Rail Facilities Portal" dat door RailNetEurope wordt beheerd. De Dienst Regulering is van oordeel dat de informatie die momenteel in de NV en de bijlagen daarvan wordt gepubliceerd, niet volstaat om te voldoen aan de vereisten van artikel 4 van de Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177. De Dienst Regulering neemt nota van het feit dat Infrabel momenteel informatie over zijn dienstvoorzieningen bundelt op het "Rail Facilities Portal" en zal erop toezien dat deze informatie, zodra zij op dit platform wordt gepubliceerd, voldoende gedetailleerd is om te voldoen aan de vereisten van de voornoemde uitvoeringsverordening.
26. **7.3.4. Rangeer- en vormingsstations (blz. 95).** In zijn advies A-2021-06-S betreffende het ontwerp van NV 2023 heeft de Dienst Regulering Infrabel aanbevolen de NV in overeenstemming te brengen met advies A-2021-03-S door de "voor een lange periode reserveerbare sporen (SLP)" en de "processporen (PS)" te definiëren op basis van gepubliceerde en objectieve criteria, zoals technische of operationele criteria, en door de procedure voor de toewijzing van deze producten te beschrijven, ook op korte termijn. In het ontwerp NV 2024 heeft Infrabel deze sporen tot respectievelijk "operationele sporen" en "reserveerbare sporen" hernoemt. De Dienst Regulering merkt echter op dat deze begrippen nog steeds niet gedefinieerd zijn volgens objectieve criteria die zijn opgenomen in het ontwerp van NV. Het glossarium in bijlage A1 van het ontwerp dient ook te worden bijgewerkt om dewijziging van terminologie weer te geven. De Dienst Regulering beveelt Infrabel aan het ontwerp voor deze punten aan te passen.

Wat de procedure voor de toewijzing van deze producten betreft, bevat het ontwerp een beschrijving van de procedure voor het aanvragen van "reserveerbare sporen" en van de procedure voor de toewijzing en de coördinatie van deze reserveerbare sporen. Ook wordt uitgelegd dat de "operationele sporen" niet kunnen worden gereserveerd en dat de toewijzing ervan in real time door het seinhuis gebeurt. De Dienst Regulering verstaat hieruit dat operationele sporen weliswaar per definitie niet reserveerbaar zijn, maar dat spoorwegondernemingen die er toegang toe wensen, niettemin deze toegang in real time moeten kunnen aanvragen. De Dienst Regulering beveelt Infrabel

dan ook aan om in deze afdeling van de NV een toelichting te geven bij de procedure die moet worden gevolgd voor het aanvragen van deze toegang.

Tot slot zal de Dienst Regulering samen met Infrabel de toepassing van deze nieuwe procedures en de nieuwe "tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen" opvolgen, met name om te beoordelen of de doelstellingen van een efficiënter beheer van de bundels en het vermijden van lange parkeerperiodes in operationeel belangrijke bundels worden gehaald.

2.8 Bijlagen

27. Bijlage B.3. Capaciteitsovereenkomst - artikelen 3.2 en 3.3. De Dienst Regulering merkt op dat Infrabel in artikel 3.2 van de capaciteitsovereenkomst in zijn versie van 1 februari 2022 de termijnen voor de aanwijzing van de spoorwegonderneming heeft geschrapt en vervangen door een verwijzing naar de NV. De Dienst Regulering stelt echter vast dat artikel 3.3 van de capaciteitsovereenkomst, dat betrekking heeft op de termijn waarbinnen de kandidaat niet-spoorwegonderneming die om wijziging van de aangewezen spoorwegonderneming verzoekt, de toepasselijke termijn bepaalt. De Dienst Regulering beveelt Infrabel aan om ook hier deze verduidelijking te vervangen door een verwijzing naar de NV. Voor zowel de aanwijzingstermijn in artikel 3.2 als de vervangingstermijn in artikel 3.3 beveelt de Dienst Regulering aan om in de verwijzing de relevante afdeling van de NV te vermelden. Voor het overige verwijst de Dienst Regulering naar de lopende besprekingen met Infrabel betreffende advies A-2021-02-S betreffende de capaciteitsovereenkomst.

3 Advies

De Dienst Regulering beveelt Infrabel aan de NV 2024 aan te passen overeenkomstig de opmerkingen in hoofdstuk 2 van dit advies.

Brussel, 4 oktober 2022

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

Serge DRUGMAND

Directeur