



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

**Advies A-2023-05-S betreffende het ontwerp van netverklaring voor de periode van  
15/12/2024 tot 13/12/2025**

## Inhoudsopgave

1. Voorwerp van het advies en wettelijke basis .....	3
2. Analyse .....	3
3. Advies .....	14

## 1. Voorwerp van het advies en wettelijke basis

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. Bijlage 2 van de Spoorcodex bepaalt verder welke informatie de netverklaring moet bevatten.

Overeenkomstig artikel 63, §1 van de Spoorcodex verleent de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal (hierna “de Dienst Regulering”) adviezen, en dit in uitvoering van zijn raadgevende opdracht.

Op 1 september 2023 heeft Infrabel op haar website het ontwerp van netverklaring voor de periode van 15/12/2024 tot 13/12/2025 (hierna “het ontwerp”) gepubliceerd. Dit ontwerp vormt het voorwerp van onderhavig advies, waarbij de Dienst Regulering zal nagaan of het in overeenstemming is met de Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten.

## 2. Analyse

### 1. Inleidende opmerkingen

Verschillende onderwerpen in het ontwerp vormen reeds het onderwerp van officiële en informele adviesvragen van Infrabel aan de Dienst Regulering (onder meer de prestatieregeling, de procedure voor overbelastverklaring, hersporingstreinen en de volledige procedure voor capaciteitsaanvragen). Deze onderwerpen worden daarom niet behandeld in dit advies. Het niet voorkomen van deze onderwerpen in onderhavig advies wil met andere woorden niet zeggen dat de Dienst Regulering geen opmerkingen heeft met betrekking tot deze onderwerpen.

In de analyse hieronder worden de punten behandeld volgens de indeling van het ontwerp en niet volgens belangrijkheid.

### 2. Actualisatie (1.5.2)

Onder punt 1.5.2. wordt gesteld dat: *‘Bij elke belangrijke wijziging zullen de **spoorwegondernemingen, de kandidaten** en het toezichthoudende orgaan per brief of e-mail worden verwittigd. In de mate van het mogelijke zal Infrabel hen ook vooraf informeren tijdens één van de subgroepen van het coördinatiemechanisme, vermeld in artikel 26/3 van de Spoorcodex’.*

Het volstaat hier om enkel “de kandidaten” te vermelden aangezien de spoorondernemingen (hierna ‘SO’) een onderdeel van de kandidaten vormen.

### **3. Gespecialiseerde infrastructuur – RDEI (2.4.1)**

Het is onduidelijk waar RDEI 142 kan teruggevonden worden. De Dienst Regulering vraagt Infrabel om de juiste bijlage waarin dit document kan gevonden worden toe te voegen. Deze opmerking geldt trouwens voor alle verwijzingen naar het RDEI die opgenomen zijn in het ontwerp.

### **4. Algemene principes milieubeperkingen (2.4.2.1)**

In dit punt wordt gesteld dat: *‘In het kader van de naleving van de Europese of Belgische wetgeving (op federaal of regionaal niveau) gelden voor de kandidaten bepaalde milieubeperkingen.’*

De Dienst Regulering merkt op dat in deze zin het woord kandidaten vervangen dient te worden door spoorwegondernemingen.

### **5. Vergunning (3.2.3)**

In de volgende tekst wordt verkeerdelijk verwezen naar punt 1.6.3, in plaats van naar 1.6.4: *‘Om erkend te worden als spoorwegonderneming en om toegang te hebben tot de infrastructuur, moet men in het bezit zijn van een vergunning van spoorwegonderneming. Elke onderneming die een exploitatiezetel in België heeft, heeft het recht een vergunning aan te vragen bij de desbetreffende minister (zie punt 1.6.3 4).’*

### **6. Contracten tussen Infrabel en spoorwegonderneming (3.3.2)**

De Dienst Regulering is van mening dat, conform artikel 23 van de Spoorcodex, de volgende bepaling dient te worden toegevoegd aan dit onderdeel: *‘Deze overeenkomst bevat eveneens een prestatieregeling die heffingsregelingen voor het gebruik van de infrastructuur toepast om de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om tekortkomingen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van het spoorwegnet te verbeteren’.*

### **7. Vervoer gevaarlijke goederen (3.4.4 en 7.3.4.6.11)**

Volgens het punt 3.4.4 wordt de toewijzingsprocedure van rijpaden voor transport van gevaarlijke goederen beschreven in punt 4.7.2. De bijbehorende diensten worden verder uitgelegd in punt 5.4.4. In punt 7.3.4.6.11 wordt gesteld dat de capaciteitsaanvraag verwerkt wordt conform punt 4.7.2.

De Dienst Regulering stelt vast dat er in punt 4.7.2 geen aparte toewijzingsprocedure wordt beschreven en er ook niets wordt vermeld over de impact op de lokale capaciteit en/of er hier speciale regels voor gelden. In 5.4.4 wordt evenmin iets vermeld over mogelijke diensten hiervoor. De verwijzingen lijken dus nutteloos. Tenzij Infrabel over een aparte toewijzingsprocedure beschikt, welke dan ook dient te worden opgenomen in het ontwerp.

## **8. Toewijzen capaciteit – Infrastructuurbeheerder (4.2.1.1)**

In dit punt wordt verkeerdelijk verwezen naar artikel 9, paragraaf 1 en bijlage 1, punt 1, a) van de Spoorcodex. De juiste wettelijke bepaling is artikel 28 van de Spoorcodex.

Daarnaast zou het goed zijn om in de tweede paragraaf expliciet te verwijzen naar artikel 13 van de Verordening 913/2010 inzake het Europese spoorwagennet voor concurrerend goederenvervoer.

## **9. Toewijzen capaciteit – Capaciteitsstudies (4.2.1.2)**

Volgens dit punt kunnen kandidaten een capaciteitsaanvraag of een aanvraag voor een capaciteitsstudie indienen, deze aanvraag voor een studie is volgens deze tekst alleen in real time niet toegestaan. Dit lijkt echter in tegenspraak met het schema op pagina 40 waar wordt gesteld dat de capaciteitsstudies maar kunnen ingediend worden tot de derde maandag van januari A-1. De Dienst Regulering vraagt Infrabel om dit te verduidelijken of aan te passen.

## **10. Procedure voor aanvragen capaciteit (4.2.2)**

Zoals hierboven reeds gesteld maakt ook dit onderdeel deel uit van een lopende adviesopdracht en wordt hierover met Infrabel verder in overleg getreden.

De Dienst Regulering stelt zich de vraag of het, omwille van de duidelijkheid, niet beter zou zijn om in de tabel op pagina 40 het gedeelte over wie de aanvragen zal behandelen weg te laten, ook omdat in deze fase het begrip PERT nog niet is uitgelegd.

Daarnaast lijkt het aangewezen om een titel toe te voegen boven de tekst onder de tabel op pagina 40 zodat het duidelijk is dat deze tekst betrekking heeft op de Rail Freight Corridors.

## **11. Applicaties voor het indienen van capaciteitsaanvragen (4.2.2.2)**

De meerwaarde van de opsplitsing die in de tabel op pagina 41 voor internationaal verkeer wordt gemaakt in LT, KT en real time is niet duidelijk. De Dienst Regulering is van mening dat het schema duidelijker zou zijn zonder deze opsplitsing.

Uit dezelfde tabel blijkt dat Late Path Request (hierna 'LPR') zowel via PCS als Book-In kunnen worden ingediend. De Dienst Regulering vraagt zich af of dit er niet voor kan zorgen dat er toch parallelle aanvragen worden ingediend, en of het niet beter zou zijn om de aanvraagmogelijkheid te beperken tot één enkele applicatie?

Daarnaast staat in de tabel bij internationale aanvragen LT dat indien de toepassing niet beschikbaar is, de kandidaat de mogelijkheid heeft om – indien toegestaan – de andere toepassing te gebruiken. Er wordt echter niet gespecificeerd wie deze toestemming geeft en hoe deze kan worden aangevraagd. Dit lijkt daarenboven ook in tegenspraak met de voorlaatste paragraaf van hetzelfde punt waar enkel de onbeschikbaarheid van het systeem als voorwaarde wordt gesteld. De Dienst Regulering vraagt Infrabel dit te verduidelijken.

Wanneer de aanvragen worden ingediend via het formulier dienen deze per e-mail te worden overgemaakt. Wordt er in dat geval een ontvangstbevestiging gestuurd? Zo ja, dient dit te worden verduidelijkt in het ontwerp.

### **12. Verplichte parameters (4.2.2.3.1)**

In punt 4.2.2.3.1. worden de verplichte parameters opgenomen die een kandidaat op het moment van de capaciteitsaanvraag moet opgeven. Hier staat ook dat de kandidaat niet-spoorwegonderneming verplicht een spoorwegonderneming dient aan te wijzen en wanneer en hoe dit dient te gebeuren. Dit is echter geen parameter voor het toekennen van een rijpad en lijkt eerder thuis te horen onder punt 3.2.2. Voorwaarden om toegang te krijgen tot de infrastructuur.

### **13. Aangeraden parameters (4.2.2.3.2)**

De Dienst Regulering raadt aan om in de teksten van het ontwerp bijkomende ondertitels in te voegen om duidelijk te maken over welke zaken het gaat: (Dienstvoorzieningen / Internationale rijpaden / Grenspunten / Treinnummers / Adhoc aanvragen / Alternatief / Werken in het buitenland).

In dit punt wordt gesteld dat een kandidaat die internationale capaciteit aanvraagt er voor dient te zorgen dat voor de grenspunten een samenhangende aanvraag aan de betrokken infrastructuurbeheerders wordt gevraagd. De Dienst Regulering vraagt zich af of dit niet een taak is voor de OSS? Of gaat het hier om aanvragen die niet door de OSS worden behandeld?

Daarnaast wordt voor de ad-hoc aanvragen aangeraden dat: *‘de kandidaat in zijn aanvraag de volgende informatie opneemt indien Infrabel hem een alternatief moet aanbieden, hetzij op dezelfde route, hetzij op een omleidingsroute:*

- de toegestane tolerantie ten opzichte van de gewenste vertrek- en/of aankomsttijd(en),*
- of Infrabel al dan niet een alternatief op een omleidingsroute mag aanbieden.*

*Eenzijds zal Infrabel, indien de kandidaat deze informatie verstrekt, trachten een alternatief te bepalen dat binnen de door de kandidaat aangegeven tolerantiemarge valt. Zodra Infrabel een dergelijk alternatief kan voorstellen, wordt het - omwille van de efficiëntie voor beide partijen - rechtstreeks aan de kandidaat toegewezen. Indien Infrabel geen alternatief kan bepalen dat binnen de door de kandidaat meegedeelde tolerantiemarge valt, wordt de aanvraag verworpen. Indien de kandidaat daarentegen de aanbevolen informatie niet verstrekt, wijst Infrabel de capaciteit toe indien deze beschikbaar is. Indien de capaciteit niet beschikbaar is, zoekt Infrabel geen alternatief en verwerpt de aanvraag.’*

De Dienst Regulering wenst binnen het kader van het lopende dossier advies “toewijzen capaciteit” verdere toelichting te krijgen over de werkwijze die hier wordt toegepast, meer specifiek over de interferentie van deze parameters met het FIFO-methode.

Daarnaast lijkt het aangewezen dat er in dit onderdeel vermeld wordt dat Infrabel enkel een alternatief zal aanbieden als het gevraagde rijpad niet beschikbaar is.

## **14. Deadlines en informatie aan de kandidaten (4.3.2)**

De Dienst Regulering vraagt Infrabel om in deze titel ook de exploitanten van de dienstvoorzieningen te vermelden, cfr. punt 10 van de Bijlage VII bij Richtlijn (EU) 2012/34 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

## **15. Behandeling van capaciteitsaanvragen (4.5)**

In de voorlaatste paragraaf van de inleidende opmerkingen wordt gesteld dat een gebruiker van een rijpad ten allen tijde het toegewezen rijpad en de exploitatievoorwaarden dient te respecteren. De Dienst Regulering vraagt zich af waarom deze paragraaf hier wordt opgenomen aangezien dit geen verband heeft met de behandeling en toewijzing van rijpaden. Kan dit eventueel verplaatst worden naar punt 4.8?

Het lijkt ook aangewezen om in dit punt een extra titel in te voegen boven de laatste paragraaf, aangezien dit over de termijnen gaat en niet over de verplichte samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en de exploitanten van dienstvoorzieningen.

## **16. Concurrerende capaciteitsaanvragen LPR en Ad-Hoc (4.5.5.3)**

De Dienst Regulering wenst verdere toelichting bij de afwijkingen op het FIFO principe die in dit punt worden vermeld.

## **17. Inachtneming niveaus van rijpadgebruik (4.6.4)**

De Dienst Regulering stelt zich de vraag waarom Infrabel in een eerste fase de niveaus van rijpadgebruik in acht neemt en niet de prioriteiten zoals vastgesteld door artikel 43, alinea 1 van de Spoorcodex. Graag ontving de Dienst Regulering hierover meer informatie.

## **18. TTR – aankondigen van capaciteitsbehoeften (4.9.3.2.1)**

In dit punt wordt gesteld dat kandidaten tegen X-24 hun capaciteitsbehoeften kunnen meedelen . Het is echter onduidelijk voor de Dienst Regulering of dit ten laatste tegen X-24 is, of ten vroegste?

## **19. Categorieën van diensten (5.1.1)**

De Dienst Regulering merkt op dat de bepaling kandidaat in dit onderdeel vervangen dient te worden door spooronderneming indien artikel 9 van de Spoorcodex nog niet aangepast zou zijn door de wetgever.

## **20. Principes met betrekking tot de gebruiksheffing (5.2.2)**

De Dienst Regulering vraagt Infrabel om in het schema op pagina 73 van het ontwerp ook de heffing voor capaciteitsgebrek toe te voegen.

## 21. Marktsegmenten (5.3.1)

In dit inleidende punt wordt gesteld dat: *‘Wanneer de markt zich hiertoe leent, kan de infrastructuurbeheerder, om de volledige kosten te recupereren, ook extra heffingen aanrekenen op basis van efficiënte, transparante en niet-discriminerende principes, waarbij een optimale concurrentie van de spoorwegmarktsegmenten gewaarborgd blijft en de door de spoorwegondernemingen bereikte productiviteitswinsten in acht worden genomen.’*

De Dienst Regulering wijst er echter op dat het conform artikel 56 §1 van de Spoorcodex niet de infrastructuurbeheerder maar de Koning is die deze actie kan ondernemen. Daarenboven dient de infrastructuurbeheerder voorafgaand een evaluatieverslag op de te maken over de relevantie van extra retributies voor bepaalde marktsegmenten.

In de tabel opgenomen in dit punt wordt daarnaast verwezen naar het onderscheid tussen beladen en lege ritten en wordt hiervoor verwezen naar RDEI 441. Gezien deze definitie nodig is om het tarief te bepalen lijkt het aangewezen om deze begrippen expliciet op te nemen in onderdeel A1: glossarium.

## 22. Directe kost lijn (5.3.2.1)

In dit punt wordt gesteld dat: *‘Met de directe kost lijn wordt “de kost die rechtstreeks toe te schrijven is aan de exploitatie van de spoorwegdienst” bedoeld, d.w.z. de kost die rechtstreeks toe te schrijven is aan het treinverkeer’*. De Dienst Regulering merkt op dat er hier tweemaal hetzelfde wordt gezegd en stelt voor om *‘d.w.z. de kost die rechtstreeks toe te schrijven is aan het treinverkeer’* te schrappen.

## 23. Directe kost bovenleiding (5.3.3)

Er wordt hier gesteld dat: *‘Deze component is van toepassing op de **werkelijk gereden treinkilometers** van de treinen die tractie-energie gebruiken.’* De Dienst Regulering stelt voor om dit te veranderen als volgt: *“Deze component is van toepassing op de **werkelijk verbruikte energie (MWH)** van de treinen die tractie-energie gebruiken”,* aangezien de door Infrabel gebruikte verdelingsparameter niet de werkelijk gereden treinkilometers is maar de werkelijk gebruikte energie.

## 24. Toeristische organisaties (5.3.4.1)

Het ontwerp specificeert dat de heffing voor toeristische organisaties niet wordt geïndexeerd. De Dienst Regulering verwijst echter naar het Koninklijk besluit van 8 mei 2014 tot bepaling van de vereisten voor het verkeer van voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden op het nationale spoorwegnet dat in artikel 13 specificeert dat deze heffing deel uitmaakt van de gebruiksheffing. Artikel 12 van Koninklijk besluit van 19 juli 2019 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur legt een indexering van de eenheidsprijzen van de gebruiksheffing op.



## 25. Heffing voor capaciteitsgebrek (5.3.4.3)

Zoals hierboven gesteld vormt dit onderdeel het voorwerp van een lopend dossier tussen de Dienst Regulering en Infrabel.

In dit punt wordt gesteld :*“Deze heffing is verschuldigd bovenop de gebruiksheffing voor het toegewezen rijpad en wordt onder dezelfde voorwaarden geheven als de gebruiksheffing.”*

De Dienst Regulering merkt echter op dat artikel 50 §2 van de Spoorcodex stelt dat deze heffing deel uitmaakt van de gebruiksheffing: *“De retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan een retributie omvatten voor het capaciteitsgebrek van een welbepaald segment van de spoorweginfrastructuur tijdens periodes van overbelasting.”* Uit het huidige tekstvoorstel komt echter niet naar voren dat deze heffing daar deel van uitmaakt. De Dienst Regulering stelt daarom deze herformulering voor: *“de retributie voor capaciteitsgebrek wordt in dit geval toegevoegd aan de gebruiksheffing “.*

In de laatste zin van dit punt wordt gesteld: *“Alleen zijn de percentages in de tabel in punt 5.6.4 niet van toepassing; voor elke rijpad annulatie binnen de 60 dagen voor het geplande vertrek is de heffing voor capaciteitsgebrek namelijk volledig verschuldigd.”* De Dienst Regulering is van mening dat deze uitzondering expliciet dient hernomen te worden in punt 5.6.4.1.

## 26. Aanvullende diensten en heffingen (5.4)

De Dienst Regulering merkt op dat in dit onderdeel ook de bepaling kandidaat vervangen dient te worden door spooronderneming indien artikel 9 van de Spoorcodex nog niet aangepast zou zijn door de wetgever.

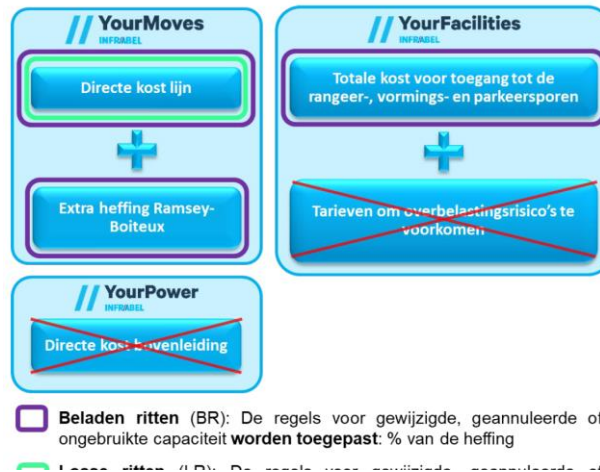
## 27. Overige diensten levering tractiestroom (5.4.2)

De Dienst Regulering wenst verdere toelichting van Infrabel met betrekking tot bijlage F.3. Meer bepaald over volgende onderdelen:

- Onderdeel 1.1. Bepaling van gebruik: Meer specifiek bij de differentiatie op tariefniveau voor het toepassen van energiemeters: *“Voor energiemeters die niet voldoen aan de meetnauwkeurigheid van EN 50463 (zie document “Vereisten voor energiemeetsystemen aan boord van tractie-eenheden op het Infrabel-netwerk”), wordt een toeslag van 1% toegevoegd op het gemeten verbruik.”*
- Onderdeel 1.2. Validatieregels: Deze gegevens betreffende het rijpad worden eveneens gevalideerd. Er wordt geen energieverbruik toegewezen aan het rijpad indien: de afstand tussen twee detectiepunten groter is dan 200 km; de snelheid hoger dan toegelaten; er een onbekende tractie-eenheid gebruikt wordt. Er wordt geen energieverbruik toegewezen aan de gedeelten van een rijpad waarbij de massa van de trein kleiner is dan 50 ton of groter dan 5000 ton.

- Onderdeel 1.5. Modaliteiten voor het innen van de heffing: Voorafbetalingen worden enkel gevraagd als het verwachte jaarverbruik hoger is dan 3 GWh.

## 28. Sancties en incentives (5.6)



De tabel hierboven geeft weer welke onderdelen van de gebruiksheffing geheel of gedeeltelijk kunnen worden gefactureerd in geval van wijziging, aanpassing, annulering of niet-gebruik van de capaciteit. De Dienst Regulering wenst meer toelichting over welke heffing aangerekend wordt voor YourFacilities.

Daarnaast dient in het schema duidelijk de heffing voor capaciteitsgebrek en de niet-annuleerbaarheid binnen de 60 dagen te worden aangegeven.

## 29. Geheel of gedeeltelijk onbeschikbare infrastructuur (5.6.4.2)

Dit onderdeel van het ontwerp specificeert dat wanneer een rijpad gedeeltelijk onbeschikbaar is voor een reden buiten de kandidaat om, enkel het beschikbare deel van het rijpad dient vergoed te worden. Indien de kandidaat het rijpad annuleert is de vergoeding afhankelijk van het tijdstip van de annulatie. Dit wil zeggen dat wanneer een rijpad binnen de twee maanden voor de rit onbeschikbaar wordt door redenen buiten de kandidaat om, er een vergoeding dient betaald te worden door de kandidaat. Indien het rijpad voor de kandidaat onbruikbaar wordt omdat het onbeschikbare deel van het rijpad cruciaal was voor de kandidaat (bijvoorbeeld de toegang tot een dienstvoorziening) lijkt het niet logisch dat de kandidaat toch een kost moet betalen. Indien de kandidaat kan aantonen dat het rijpad voor hem onbruikbaar is omwille van de onbeschikbaarheid van een bepaald deel ervan zou hij dit kosteloos moeten kunnen annuleren, ongeacht het tijdstip van annulatie.

## 30. Hulpmiddelen voor treininformatie en monitoring (6.4)

De Dienst Regulering vraagt Infrabel om de applicatie Merl'in ook te vermelden in het glossarium.

Daarnaast wenst de Dienst Regulering ook meer informatie over de ‘parkeeraangifte’ die vermeld wordt in de laatste paragraaf van dit punt.

### **31. Heffingen – RDEI (7.3.1.3)**

In de tabel die opgenomen is onder dit punt wordt verwezen naar het RDEI 441. Zoals hierboven reeds gesteld zijn deze RDEI moeilijk terug te vinden. De Dienst Regulering vraagt Infrabel om hem een kopie van het RDEI 441 over te maken.

### **32. Toegangsvoorwaarden (7.3.1.4)**

*In dit onderdeel wordt gesteld: ‘Elke spoorwegonderneming die de lokale spoorweginfrastructuur (dienstvoorzieningen) wil gebruiken dient - naast het vervullen van de voorwaarden voor toegang tot de infrastructuur zoals uiteengezet in de punten 3.2.3 tot 3.2.5 en naast het sluiten van een gebruiksovereenkomst (zie punt 3.3.2) - op voorhand een plaatselijk protocol met Infrabel (voor de contactgegevens van de verantwoordelijke van de Area Traffic Operations, zie bijlage D.9) afgesloten te hebben, waarin de rechten en plichten van elke partij worden gedefinieerd, voor de dienstvoorziening of de groep van dienstvoorzieningen waarin ze bewegingen wil uitvoeren’.*

De Dienst Regulering merkt op dat de enige voorwaarde om toegang te verkrijgen tot de dienstvoorziening het in het bezit zijn van een spoorlicentie is. De andere voorwaarden zijn gebruiksvoorwaarden: afsluiten van gebruiksovereenkomst en afsluiten van het plaatselijke protocol. Het onderscheid tussen deze dient duidelijk weergegeven te worden. Deze opmerking is trouwens ook van toepassing op bijlage E.4.1. (punt 5 Toegang).

*Daarnaast wordt gesteld: Conform het koninklijk besluit van 23 mei 2013 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting, kan daarvan echter afgeweken worden indien de spoorwegonderneming op voorhand ritten aanvraagt via de betrokken Area Traffic Operations. De Area Traffic Operations kan deze uit het oogpunt van exploitatiemogelijkheden al dan niet goedkeuren of eventuele alternatieve reismogelijkheden voorstellen. Deze ritten “buiten rijpad” vinden plaats, ofwel tussen een private spoor aansluiting en een dienstvoorziening, ofwel in en tussen de dienstvoorzieningen van Infrabel om te rangeren of uit te wijken. Het plaatselijk protocol beschrijft de aanwijzingen en de te nemen (veiligheids-)maatregelen van de toegelaten reismogelijkheden, eventueel via een gedeelte van een hoofdspoor of via een lokale lijn, overeengekomen tussen beide partijen*

Het is voor de Dienst Regulering niet duidelijk wat de toegangs- en gebruiksvoorwaarden in dit geval zijn. Kan deze dienst aangevraagd worden door een kandidaat niet-SO? Wat zijn de gebruiksvoorwaarden? Graag had de Dienst Regulering hierover meer informatie gekregen.

Tenslotte stelt het ontwerp: *In geval van strijdigheid tussen de bepalingen van het plaatselijk protocol en die van de gebruiksovereenkomst, primeren de bepalingen van de laatstgenoemde, tenzij deze gebruiksovereenkomst voor onderdelen ervan anders zou bepalen of tenzij deze gebruiksovereenkomst*

*ruimte laat voor aanvulling of verduidelijking. Behalve indien de partijen in gezamenlijk overleg anders beslissen, blijft het plaatselijk protocol geldig als de gebruiksovereenkomst wijzigt.*

*Indien een bepaling van het plaatselijk protocol strijdig zou zijn met de toepasselijke reglementering met inbegrip van de netverklaring, dan zullen de partijen zo spoedig mogelijk deze bepaling vervangen door een nieuwe bepaling die deze strijdigheid opheft en het best overeenstemt met de bedoelingen van beide partijen. Het voorgaande geldt niet voor strijdigheden welke voortvloeien uit wijzigingen van de genoemde reglementering zelf, in welk geval een officiële kennisgeving door Infrabel volstaat.*

*Het plaatselijk protocol – opgesteld in twee exemplaren treedt in werking op de datum van de ondertekening door de spoorwegonderneming en Infrabel.”*

De Dienst Regulering is van mening dat de eerste paragraaf moeilijk te begrijpen is en vraagt zich af of deze bepalingen niet eerder thuis horen in het plaatselijke protocol in plaats van in de netverklaring.

### **33. Verschil tussen Rangeer- en vormingstations en Parkeerbundels (7.3.4 en 7.3.5)**

In de inleidende tekst verduidelijkt Infrabel dat zij talrijke dienstvoorzieningen exploiteert, voornamelijk rangeer-, vormings- en parkeerbundels. De regels met betrekking tot de rangeer- en vormingsbundels worden vervolgens in punt 7.3.4. uiteengezet. Daarnaast bestaat er ook nog een punt 7.3.5 Parkeerbundels, waar evenwel gewoon verwezen wordt naar punt 7.3.4. De Dienst Regulering vraagt zich af waarom een dergelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de parkeerbundels en de andere door Infrabel geëxploiteerde bundels.

### **34. Facturatie (7.3.4.4.6)**

De Dienst Regulering is van oordeel dat het nuttig zou zijn om duidelijk aan te geven welk bureau kan gecontacteerd worden bij vragen over de facturatie aangezien dit niet duidelijk blijkt uit punt 1.6.1.

### **35. Definitie van spoortypes (7.3.4.6.1)**

De definitie van de verschillende soorten sporen in de bundels wordt momenteel gegeven in punt 7.3.4.6.1. ‘Indienen van de aanvraag voor lokale capaciteit’. Echter wordt er reeds over deze verschillende soorten sporen gesproken in voorafgaande punten (punt 7.3.1.2, punt 7.3.4.4. en punt 7.3.4.4.1). In deze punten wordt er echter niet verwezen naar de definitie die zich bevindt in punt 7.3.4.6.1. Aangezien deze classificatie van sporen belangrijk is en gevolgen heeft voor de aanvraag en het tarief, is de Dienst Regulering van mening dat deze definities beter verplaatst zouden worden naar een ander deel van het hoofdstuk (bijvoorbeeld onder punt 7.3.1.1. of 7.3.1.2.).

Daarnaast stelt de Dienst Regulering vast dat niet voor alle spoortypes een definitie wordt gegeven, zo kan in bijlage F1 immers worden teruggevonden dat er nog verschillende andere spoortypes zijn. De Dienst Regulering vraagt Infrabel dan ook om de definitie van deze spoortypes toe te voegen evenals de procedure voor het aanvragen van deze spoortypes.

### **36. Procedure voor aanvragen lokale capaciteit (7.3.4.6.1)**

Volgens punt 7.3.4.6.1 dienen aanvragen voor VOS en VHDS te gebeuren via de capaciteitsaanvraag. Dit is echter een mogelijkheid die de SO heeft, in punt 4.2.2.3.2 wordt de kandidaat immers enkel sterk aangeraden om bijkomende informatie te leveren wanneer hij capaciteit aanvraagt voor een trein met vertrek of aankomst in een dienstvoorziening. De toewijzing van deze capaciteit gebeurt in de praktijk in real time waarbij er, indien mogelijk, rekening wordt gehouden met de behoeften die hieromtrent werden geuit via de capaciteitsaanvraag.

De Dienst Regulering is van mening dat deze werkwijze niet strookt met de wettelijke bepalingen en meer in het bijzonder met artikel 7 van de Uitvoeringsverordening 2017/2177 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten. Het rijpad wordt immers eerst toegekend, zonder rekening te houden met de behoeften aan lokale capaciteit, waarna er dan in real time wordt gekeken welke SO een spoor krijgt toegewezen. Aangezien de exploitant en de infrastructuurbeheerder in dit geval één en dezelfde organisatie zijn is het moeilijk te begrijpen waarom er geen gevolg wordt gegeven aan de verplichte samenwerking om lokale en infrastructuurcapaciteit op elkaar af te stemmen.

In het licht van de steeds terugkomende bekommernis van zowel SO als de IB dat de lokale capaciteit niet efficiënt wordt beheerd – getuige hiervan de verschillende initiatieven die reeds werden genomen om dit te proberen te remediëren (onlangs nog de POC Bundel Zuid) - is de Dienst Regulering van mening dat Infrabel dringend werk dient te maken van een efficiënte procedure voor het aanvragen van lokale capaciteit zodat deze beter kan worden afgestemd op de rijpaden en een efficiënt(er) beheer van de bundels kan worden gegarandeerd.

Daarnaast dient in dit onderdeel ook een onderscheid gemaakt te worden tussen de toegang tot de dienstvoorziening en tot het gebruik van de dienst in de dienstvoorziening. Volgende aanpassing dient bijvoorbeeld te worden gemaakt: *'Infrabel biedt de spoorwegondernemingen de mogelijkheid om toegang te kunnen krijgen gebruik te maken...'*.

### **37. Toewijzing lokale capaciteit (7.3.4.6.3)**

In het punt 'laattijdige aanvragen' van onderdeel Reserveerbare sporen wordt gesteld dat wanneer het spoor al toegewezen is, Infrabel de behandeling van de aanvraag opsplitst in twee delen. De Dienst Regulering is van mening dat de tekst hier niet erg duidelijk is (bezettingsperiode voorbij / bezettingsperiode binnen) en het lijkt dan ook aangewezen om deze te verduidelijken.

### **38. Wijziging lokale capaciteit (7.3.4.6.4)**

Het zou goed zijn om in dit punt te verwijzen naar de plaats waar het formulier om deze aanvraag tot wijziging in te dienen, kan worden teruggevonden.

### **39. Annulatie van lokale capaciteit (7.3.4.6.6)**

In dit punt wordt gesteld dat een SO Infrabel zo snel mogelijk op de hoogte dient te stellen indien ze van plan is om een toegewezen reserveerbaar spoor niet te gebruiken. Een annulatie brengt echter geen

kosten met zich mee voor de SO. De Dienst Regulering is van mening dat dit de SO niet aanmoedigt om enkel de benodigde capaciteit aan te vragen. Hierboven (punt 36) vraagt de Dienst Regulering Infrabel reeds om werk te maken van een efficiënte aanvraagprocedure voor lokale capaciteit. Het lijkt aangewezen om het annulatiebeleid hier ook mee op te nemen.

#### **40. Overbelastverklaring (Bijlage B.4.2)**

Infrabel geeft in bijlage B 4.2. aan rekening te houden met de vroegere benuttingswaarde van de rijpaden. Deze waarde wordt vastgelegd op 80%. De Dienst Regulering stelt vast dat er geen onderscheid naargelang het segment wordt gemaakt. Infrabel wordt verzocht hierover verdere toelichting te geven.

### **3. Advies**

De Dienst Regulering adviseert Infrabel om het ontwerp aan te passen aan de opmerkingen die in de analyse van deze tekst werden gemaakt en waar nodig, bijkomende informatie te verstrekken.

**Brussel, 6 oktober 2023,**

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

**VOOR DE DIRECTEUR,**

**Afwezig**

**Marc HINOUL**

**Adjunct-Directeur**