

---

## 438

### **Besluit van 23 augustus 2011, houdende wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving en wijziging van het Besluit spoorverkeer in verband met subdelegatie van regelgevende bevoegdheid over enkele technische onderwerpen**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 28 februari 2011, nr. IENM/BSK-2011/18151, sector S&W, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 12, vijfde lid, 37a, vijfde lid, 38, derde tot en met vijfde lid, 41, derde lid, 57 en 61 van de Spoorwegwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 21 april 2011, nr. W14.11.0066/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 17 augustus 2011, nr. IENM/BSK-2011/107440 – sector S&W, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 2 wordt «lading» vervangen door: personen of lading.

B

Na artikel 4 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

## **Artikel 4a**

1. De netverklaring, bedoeld in artikel 58 van de wet, bevat een geschillenregeling als bedoeld in artikel 21, zesde lid, van richtlijn 2001/14/EG.

2. Voor geschillen over de verdeling van capaciteit tussen de beheerder en één of meer gerechtigden tijdens de coördinatie voor de normale dienstregeling, voorziet de geschillenregeling in een procedure waarvan verplichte advisering door een onafhankelijke derde deel uitmaakt. Van een advies door de onafhankelijke derde kan de beheerder bij de verdeling van capaciteit gemotiveerd afwijken.

3. De onafhankelijke derde, bedoeld in het tweede lid, wordt door de beheerder aangewezen met instemming van de betrokken gerechtigden.

C

Artikel 6 komt te luiden:

## **Artikel 6**

1. De benodigde capaciteit voor de beheerder, voor ten tijde van de sluitingsdatum van de capaciteitsaanvragen voor de normale dienstregeling redelijkerwijs voorzienbaar en planbaar onderhoud en werkzaamheden ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur aan of nabij de hoofdspoorwegen, wordt bij de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling verdeeld.

2. De beheerder handelt tijdens de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling transparant ten aanzien van de benodigde capaciteit, bedoeld in het eerste lid. Hieronder wordt verstaan dat de beheerder zijn aanvraag voorziet van een onderbouwing van nut en noodzaak van de benodigde capaciteit, in geval van een geschil over de benodigde capaciteit of indien er geen overeenstemming kan worden bereikt tijdens de coördinatie ten aanzien van concurrerende capaciteitsaanvragen die betrekking hebben op de benodigde capaciteit.

3. De beheerder handelt transparant ten aanzien van zijn benodigde capaciteit voor niet redelijkerwijs voorzienbaar of niet planbaar onderhoud en werkzaamheden ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur aan of nabij de hoofdspoorwegen. Hieronder wordt verstaan dat de beheerder zijn aanvraag voorziet van een onderbouwing van nut en noodzaak van de benodigde capaciteit, in geval van een geschil over de benodigde capaciteit.

D

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:

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

- a. verklaart de beheerder de betrokken infrastructuur overbelast;
- b. verricht de beheerder binnen 26 weken na de overbelastverklaring een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 25 van richtlijn 2001/14/EG;
- c. stelt de beheerder na overleg met betrokken gerechtigden binnen 26 weken na de capaciteitsanalyse een capaciteitsvergrotingsplan op als bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG;
- d. informeert de beheerder binnen 4 weken na opstelling van het capaciteitsvergrotingsplan betrokken gerechtigden en Onze Minister over het capaciteitsvergrotingsplan, en

e. informeert de beheerder ten minste jaarlijks alle gerechtigden en Onze Minister over de wijze van uitvoering van het capaciteitsvergrotingsplan.

2. Het vierde lid komt te luiden:

4. Indien de verhoging, bedoeld in artikel 62, derde lid, van de wet, is doorberekend:

a. verricht de beheerder binnen 26 weken na de toepassing van de verhoging een capaciteitsanalyse als bedoeld in artikel 25 van richtlijn 2001/14/EG;

b. stelt de beheerder na overleg met betrokken gerechtigden binnen 26 weken na de capaciteitsanalyse een capaciteitsvergrotingsplan als bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG op;

c. informeert de beheerder binnen 4 weken na opstelling van het capaciteitsvergrotingsplan betrokken gerechtigden en Onze Minister over het capaciteitsvergrotingsplan, en

d. informeert de beheerder tenminste jaarlijks alle gerechtigden en Onze Minister over de wijze van uitvoering van het capaciteitsvergrotingsplan.

3. In het vijfde lid wordt na «het vierde lid» de zinsnede «, onderdelen a en b, » toegevoegd.

E

Na artikel 7 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 7a**

1. Indien de beheerder na de coördinatie voor de normale dienstregeling constateert dat het niet mogelijk is om verwachte capaciteitsaanvragen van gerechtigden voor de navolgende jaren adequaat te verdelen, verklaart de beheerder de betrokken infrastructuur voor de navolgende jaren overbelast, tot maximaal de duur van vijf jaar, en volgt deze de procedure, bedoeld in artikel 7, tweede lid, onderdelen b tot en met e.

2. De beheerder betreft bij de overbelastverklaring, bedoeld in het eerste lid, in ieder geval informatie over verwachte capaciteitsaanvragen voor de navolgende jaren uit:

a. de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling;

b. de gesloten kaderovereenkomsten;

c. een nieuw verleende concessie als bedoeld in artikel 20, eerste en derde lid, van de Wet personenvervoer 2000;

d. een onderbouwd verzoek van een concessieverlener in voorbereiding op een nog te verlenen concessie als bedoeld in artikel 20, eerste en derde lid, van de Wet personenvervoer 2000;

e. prognoses van de beheerder of gerechtigden over de ontwikkeling van de te verwachten capaciteitsaanvragen voor de navolgende jaren.

F

In de aanhef van onderdeel b van artikel 8, eerste lid, wordt «een bedieningsfrequentie per uur» vervangen door: een bedieningsfrequentie per uur in beide richtingen.

G

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Indien de benodigde capaciteit voor de beheerder, bedoeld in artikel 6, eerste lid, concurreert met de capaciteitsaanvragen van één of meerdere gerechtigden en tussen de beheerder en de betrokken gerechtigden tijdens de coördinatie geen overeenstemming wordt bereikt, volgt de beheerder de procedure, bedoeld in artikel 7, tweede lid.

2. Het derde lid komt te luiden:

3. Er wordt prioriteit toegekend aan capaciteitsaanvragen met betrekking tot personenvervoer in de spits indien deze concurreren met de benodigde capaciteit voor de beheerder van redelijkerwijs voorzienbaar en planbaar onderhoud ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur aan of nabij de hoofdspoorwegen.

## **ARTIKEL II**

In het Besluit spoorverkeer wordt na artikel 39a een artikel ingevoegd, luidende:

### **Artikel 39b**

1. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld over het onderzoek naar de overeenstemming van de productie van het spoorvoertuig waarvoor een vergunning voor indienstelling respectievelijk aanvullende vergunning voor indienstelling van het type is verleend, met dat type.

2. Bij regeling van Onze Minister worden met inachtneming van het daaromtrent bij of krachtens richtlijn 2008/57/EG bepaalde, regels gesteld over de verlening en aanvraag van:

a. de vergunning voor indienstelling, bedoeld in artikel 36, derde lid, van de wet en van de vergunning voor indienstelling of van de nieuwe vergunning voor indienstelling, bedoeld in artikel 37b, derde lid van de wet;

b. de aanvullende vergunning voor indienstelling, bedoeld in artikel 36, vijfde lid, van de wet en van de aanvullende vergunning voor indienstelling en van de nieuwe aanvullende vergunning voor indienstelling, bedoeld in artikel 37b, zesde lid, van de wet

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen met inachtneming van het daaromtrent bij of krachtens richtlijn 2008/57/EG bepaalde, regels worden gesteld over de afgifte, vorm en inhoud van de EG-keuringsverklaring, bedoeld in artikel 8, vierde lid, onderscheidenlijk artikel 36, zesde lid, van de wet en het informatiedossier, bedoeld in artikel 37b, tweede lid, van de wet.

4. Bij regeling van Onze Minister kunnen met inachtneming van het daaromtrent bij of krachtens richtlijn 2008/57/EG bepaalde, regels worden gesteld over het registreren of bewaren van gegevens over:

a. de afgifte van de EG-keuringsverklaring, bedoeld in artikel 36, zesde lid, van de wet;

b. de afgifte van de verklaring, bedoeld in artikel 36, zevende lid, van de wet of van de verklaring, bedoeld in artikel 37b, negende lid, van de wet;

c. de aanvraag en de verlening van de vergunning voor indienstelling, bedoeld in artikel 36, derde lid, van de wet of van de vergunning voor indienstelling of nieuwe vergunning voor indienstelling, bedoeld artikel 37b, derde lid, van de wet en

d. de aanvraag en de verlening van de aanvullende vergunning voor indienstelling, bedoeld in artikel 36, vijfde lid, van de wet of van de aanvullende vergunning voor indienstelling of nieuwe vergunning voor indienstelling, bedoeld in artikel 37b, zesde lid, van de wet.

5. Bij regeling van Onze Minister kunnen met inachtneming van het daaromtrent bij of krachtens richtlijn 2008/57/EG bepaalde, regels worden

gesteld over:

- a. vorm en inhoud van de EG-verklaringen van conformiteit of geschiktheid voor gebruik als bedoeld in artikel 13, eerste lid, van richtlijn 2008/57/EG, alsmede over het registreren of bewaren van gegevens of documenten over de afgifte, en
- b. het onderzoek naar de overeenstemming van de productie van interoperabiliteitsonderdelen waarvoor goedkeuring van het type is verleend, met het goedgekeurde type.

### **ARTIKEL III**

1. Artikel I van dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2012.

2. Artikel II van dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

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

's-Gravenhage, 23 augustus 2011

Beatrix

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *elfde* oktober 2011

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
I. W. Opstelten

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid j° vijfde lid van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

# NOTA VAN TOELICHTING

## Algemeen deel

### 1. Inleiding

Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (hierna: het Besluit) maakt onderdeel uit van de spoorwetgeving. Het Besluit vormt, tezamen met richtlijn 2001/14/EG<sup>1</sup>, het kader waarmee de beheerder, in samenwerking met de gerechtigden, uitvoering geeft aan de belangrijke opgave van het verdelen van de schaarse capaciteit op de hoofdspoorwegen. De spoorwetgeving is over de periode 2005 – 2007 geëvalueerd door het (toenmalige) ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met de betrokken partijen in de spoorsector. Naar aanleiding van deze evaluatie heeft het kabinet zijn standpunt ingenomen. «Spoor in beweging»<sup>2</sup> (hierna: het kabinetsstandpunt) geeft de visie weer van het kabinet op de spoorsector in het algemeen en op de capaciteitsverdeling op de hoofdspoorwegen in het bijzonder.

Uit de evaluatie is onder meer naar voren gekomen dat de samenwerking tussen de partijen in de spoorsector aanzienlijk is verbeterd, ook ten aanzien van de capaciteitsverdeling. De capaciteitsverdelingsprocedure zoals vastgelegd in wet- en regelgeving lijkt volgens de evaluatie op een goede manier deze samenwerking te stimuleren. Voor de toekomst staat een aanpak centraal die verdere benutting en verbetering van het spoor mogelijk maakt. Om dit mogelijk te maken heeft het kabinet gekozen voor maatregelen ten aanzien van de capaciteitsverdeling voor de korte en voor de middellange termijn.

Voor de middellange termijn wordt in het kader van het «Programma Hoogfrequent Spoorvervoer» gewerkt aan het mogelijk maken van spoorboekloos reizen op diverse hoofdcorridors in samenhang met een toekomstvastе routestrategie voor het goederenvervoer. Dit hangt samen met het vraagstuk op welke wijze de toenemende schaarste op het spoor van invloed is op het regelgevend kader voor capaciteitsverdeling. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzoekt de houdbaarheid van het huidig regelgevend kader. Doel van het onderzoek is om te bepalen op welke wijze een regelgevend kader inclusief de prioriteitsregels en de bijbehorende verantwoordelijkheden kunnen worden bepaald en belegd zodat een robuust, effectief, uitvoerbaar en toepasbaar regelgevend kader ontstaat. Het onderzoek zal een advies bevatten in welke gevallen en op welke wijze het Besluit moet worden aangepast.

Een ontwerp van dit wijzigingsbesluit is bij brief van 13 oktober 2010 bij de Eerste en Tweede Kamer voorgehangen (Kamerstukken II, 29 893, 2010/11, nr. 109). In verband met het amendement Slob (Kamerstukken II, 2010/11, 32 289, nr. 11) is echter de bevoegdheid tot subdelegatie komen te vervallen. Ten gevolge hiervan is het ontwerp-wijzigingsbesluit inhoudelijk gesplitst; een deel wordt met onderhavig wijzigingsbesluit vastgesteld, het andere deel zal wederom aan beide kamers van de Staten-Generaal worden voorgehangen.

Het onderhavige wijzigingsbesluit bevat verbeteringen van de regelgeving op vijf punten om onduidelijkheden weg te nemen en de condities voor betere samenwerking in het capaciteitsverdelingsproces te scheppen. Het gaat om:

- het verruimen van het begrip gemachtigde aanvragers;
- het verplichten van een geschillenregeling;
- het meenemen van het onderhoud bij de capaciteitsverdeling;
- de mogelijkheid om infrastructuur voor de nabije toekomst overbelast

<sup>1</sup> Richtlijn nr. 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van infrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (PbEG L 75).

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2008–2009, 31 987, nr. 1.

te verklaren;

- de afronding van de capaciteitsvergrotingsplannen.

Deze maatregelen moeten leiden tot een verdere verbetering van het capaciteitsverdelingsproces. Naar verwachting zal dit wijzigingsbesluit per 1 januari 2012 in werking treden. De eerste toepassing zal zijn voor de jaardienstregeling 2013.

Op korte termijn zal nog een wijziging van dit Besluit worden voorbereid, die tevens strekt tot uitvoering van het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving. Dit betreft een wijziging die, behalve in dit kabinetsstandpunt, ook al is aangekondigd in de toelichting bij een eerdere wijziging van het Besluit (zie het Besluit van 28 april 2006 tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur; Staatsblad 2006, 239). Deze wijziging strekt ertoe de geluidsemissie door een voorgenomen treindienst als prioriteitscriterium in het Besluit op te nemen. Hiermee wordt bronbeleid gestimuleerd dat gericht is op het stiller maken van het materieelpark, zodat de capaciteit van het spoor binnen de beschikbare geluidruimte beter kan worden benut. Deze wijziging hangt samen met de invoering van de zogenoemde geluidproductieplafonds die medio 2011 is voorzien (zie het wetsvoorstel «modernisering instrumentarium geluidbeleid», Kamerstukken II, 2009–2010, 32 252, nrs. 1–3).

Als onderdeel van onderhavig wijzigingsbesluit wordt naast voornoemde wijzigingen van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur tevens het Besluit spoorverkeer gewijzigd. Deze wijziging ziet op nadere regelgeving voor de (aanvullende) vergunning voor indienststelling van spoorvoertuigen, de keuring van spoorvoertuigen en van de keuring van interoperabiliteitsonderdelen. Het betreft hier regelgeving van zeer technische aard waarvoor richtlijn nr. 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PbEU L 191) veel bepalingen op detailniveau bevat. Artikel 39b van het Besluit spoorverkeer voorziet gezien het bovenstaande in subdelegatie van regelgevende bevoegdheid over de bovenbedoelde technische onderwerpen.

## **2. Wijzigingen van de regels betreffende de capaciteitsverdeling**

Hierna worden de voorgestelde wijzigingen in onderhavig wijzigingsbesluit met betrekking tot de capaciteitsverdeling nader toegelicht.

### *De wijzigingen als gevolg van het verruimen van het begrip gemachtigde aanvragers*

Het sluiten van een toegangsovereenkomst, als onderdeel van de voorwaarden voor het verkrijgen van toegang tot het spoor, is voorbehouden aan zogenaamde gerechtigden zoals bedoeld in artikel 57 van de Spoorwegwet. Dit zijn spoorwegondernemingen, concessieverleners en de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aangewezen bestuursorganen, personen of rechtspersonen. In artikel 2 van het Besluit zijn ook natuurlijke personen of rechtspersonen die een aantoonbaar commercieel belang hebben bij het verwerven van capaciteit voor het doen vervoeren van lading, gerechtigd tot het sluiten van een toegangsovereenkomst en een kaderovereenkomst met de beheerder. In de praktijk gaat het om de zogenaamde verladers, die lading aanbieden aan vervoerders. Zij kunnen dan reeds in het proces van de verdeling van de jaardienst capaciteit verwerven voor het doen vervoeren van hun lading, zonder daar direct een vervoerder bij te hebben gecontracteerd.

In de reizigerswereld is de afgelopen jaren een vergelijkbare behoefte ontstaan. Zo laten touroperators besloten personenvervoer verrichten door spoorwegondernemingen. Voorbeelden hiervan zijn treinen naar de sneeuw in de wintersportperiode. De touroperators zijn voor het verkrijgen van capaciteit afhankelijk van de spoorwegondernemingen, daar zij zelf niet zijn aangemerkt als gerechtigde. De met dit wijzigingsbesluit doorgevoerde aanpassing in artikel 2 van het Besluit voegt natuurlijke personen of rechtspersonen die een aantoonbaar belang hebben bij het vervoeren van personen toe aan de gerechtigden die een toegangs-overeenkomst en een kaderovereenkomst met de beheerder, thans ProRail B.V. (hierna: ProRail), mogen sluiten om uitsluitend besloten personenvervoer te laten verrichten. In de praktijk zal het gaan om enkele touroperators die hiervoor in aanmerking komen.

#### *De wijzigingen als gevolg van het verplichten van een geschillenregeling*

Artikel 21, zesde lid, van richtlijn 2001/14/EG, schrijft voor dat er, onverminderd de bestaande klachtprocedure bij de Nederlandse toezichthouder (NMa) of andere bestaande beroepsprocedures, een geschillenregeling is, die conflicten in het capaciteitsverdelingsproces tijdens de coördinatie, binnen maximaal tien dagen, kan beslechten. Bij de implementatie van deze richtlijn in 2005 is de keuze gemaakt om de aard en inrichting van deze geschillenregeling, conform het uitgangspunt dat partijen in de spoorsector aan zet zijn om uitwerking aan hun samenwerking te geven, aan de betrokken partijen zelf over te laten. In artikel 4 van het Besluit is verwezen naar artikel 21 van richtlijn 2001/14/EG als een artikel dat tijdens de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling in acht moet worden genomen.

De publicatie van de geschillenregeling wordt door de beheerder in de netverklaring gedaan. Uit de nota van toelichting bij het Besluit<sup>1</sup> valt op te maken dat de procedure na opgedane ervaring in de loop der jaren kan worden verbeterd.

Uit de evaluatie van de spoorwetgeving is naar voren gekomen dat er mogelijk de schijn van belangenverstremgeling bij ProRail bestaat in geval van een geschil tussen aanvragen van capaciteit van beheer en verkeer.

Het kabinetsstandpunt stelt dat er in die gevallen een geschillenregeling dient te komen waarin de onafhankelijkheid geborgd is. Hiertoe wordt na artikel 4 van het Besluit een nieuw artikel ingevoegd die de geschillenregeling verankert in de wetgeving. Dit betekent dat expliciet wordt gemaakt dat de beheerder een geschillenregeling dient uit te werken en op te nemen in de netverklaring.

De geschillenregeling is door elke betrokken partij inroepbaar in de coördinatie wanneer zich een conflict voordoet. De geschillenregeling moet beschikbaar zijn gedurende de coördinatie en moet voldoende lang open staan, zodat nog actief kan worden ingespeeld op de vele wijzigingen in de dienstregeling die vlak voor de afronding van de verdeling voor de jaardienst plaats vinden. De geschillenregeling dient ingevolge artikel 21, zesde lid, van richtlijn 2001/14/EG, binnen 10 dagen na het bekend worden van het geschil tot een uitkomst te leiden.

Verder wordt vanuit de opgave om te komen tot een onafhankelijke geschillenregeling bepaald dat bij een geschil tussen de beheerder en een gerechtigde de geschillenregeling voorziet in een procedure waarvan verplichte advisering door een onafhankelijke derde deel uitmaakt. Deze onafhankelijke derde wordt aangewezen door de beheerder met instemming van de betrokken gerechtigde(n). De onafhankelijke derde dient over afdoende kennis en ervaring te beschikken van de capaciteitsverdeling, de logistieke processen en de kaders waarbinnen de verdeling dient plaats te vinden. Het advies is niet bindend. Een bindend advies past niet binnen de verdelingssystematiek zoals beschreven in de artikelen 21 en 22 van richtlijn 2001/14/EG. In artikel 21 van richtlijn 2001/14/EG is de

<sup>1</sup> Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, Staatsblad 2004, nr. 667.



geschillenregeling opgenomen als onderdeel van de coördinatieprocedure. Dit is de fase waarin de beheerder tracht door overleg met betrokken aanvragers eventuele conflicten op te lossen. Het past niet om in deze fase een oplossing op te leggen door bindend advies. Zeker niet in relatie tot artikel 22, eerste lid, van richtlijn 2001/14/EG, dat bepaalt dat de beheerder de betrokken infrastructuur overbelast moet verklaren indien het na coördinatie niet mogelijk is de aanvragen tot tevredenheid van alle betrokkenen af te handelen.

Hoewel het advies niet bindend is, zal de beheerder bij de capaciteitsverdeling in de regel het advies van de onafhankelijke derde volgen. Het is echter denkbaar dat de beheerder toch aanleiding ziet van het advies af te wijken, bijvoorbeeld omdat in het advies naar het oordeel van de beheerder onvoldoende rekening is gehouden met de logistieke processen en de gevolgen daarvan op de verdeling van capaciteit ten behoeve van de overige gerechtigden of omdat het advies volgens de beheerder ingaat tegen bepaalde wet- en regelgeving (b.v. geluidsnormen worden overschreden). Indien de beheerder bij de verdeling het advies niet opvolgt, is hij gehouden om de afwijking gemotiveerd aan de betrokken gerechtigden toe te lichten.

Het is mogelijk dat de betrokken gerechtigde(n) zich niet kan vinden in de voorgestelde capaciteitsverdeling, naar aanleiding van (het al of niet gewijzigd overnemen van) het advies van de onafhankelijke derde door de beheerder. De gerechtigde kan dan aangeven dat hij niet tevreden is met de voorgestelde verdeling. Dit leidt er toe dat de beheerder de betrokken infrastructuur overbelast dient te verklaren en bij de verdeling van capaciteit de minimale bedieningsniveaus en de geldende prioriteitscriteria dient toe te passen.

Voorts kunnen betrokken gerechtigde(n) de toezichthouder ingevolge artikel 71 van de Spoorwegwet verzoeken om te onderzoeken of de beheerder de gerechtigde(n) bij de capaciteitsverdeling oneerlijk heeft behandeld, heeft gediscrimineerd of anderszins heeft benadeeld. Het oordeel van de toezichthouder over de klacht zou aanleiding kunnen zijn de capaciteitsverdeling alsnog aan te passen.

#### *De wijzigingen als gevolg van het meenemen van het onderhoud bij de capaciteitsverdeling*

De beschikbare capaciteit voor spoorwegondernemingen om treinen te laten rijden wordt beïnvloed door vele factoren, waaronder de hoeveelheid capaciteit (onttrekkingen) die de beheerder nodig heeft om het spoor te onderhouden, te vernieuwen en uit te breiden. De benodigde capaciteit voor de beheerder dient te worden meegewogen in het proces van de verdeling van capaciteit. Het kabinetsstandpunt geeft aan dat duidelijkheid gegeven moet worden over de reikwijdte en scope van het begrip onderhoud. Het gewijzigde artikel 6 bepaalt met betrekking tot de reikwijdte en de scope van de begrippen onderhoud en werkzaamheden dat de capaciteitsonttrekkingen die de beheerder nodig heeft voor het uitoefenen van het beheer, onderhoud aan de hoofdspoorwegen, verbetering, vernieuwing, grootschalige (ver)nieuwbouw en aanleg en werkzaamheden voor derden, dienen te worden aangevraagd en te worden afgewogen in het proces van capaciteitsverdeling.

In de praktijk hebben de betrokken partijen inmiddels hun weg gevonden, mede beïnvloed door het richtinggevende besluit van de toezichthouder<sup>1</sup>.

Dit wijzigingsbesluit sluit aan bij de ontstane praktijk en het besluit van de toezichthouder. De betekenis hiervan is dat een aanpassing van artikel 6 van het Besluit noodzakelijk is.

Er wordt onderscheid gemaakt naar gelang het onderhoud en werkzaamheden ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur aan of

<sup>1</sup> Besluit van de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit als bedoeld in artikel 76 van de Spoorwegwet tot het niet opleggen van een last onder dwangsom en/of een bestuurlijke boete aan ProRail B.V., nummer 200070/69, Den Haag, 26 juni 2008.

nabij de hoofdspoorwegen redelijkerwijs voorzienbaar en planbaar is. Onderhoud en werkzaamheden die zowel redelijkerwijs voorzienbaar als planbaar zijn ten tijde van de jaardienstverdeling, dienen in de verdeling van de jaardienst te worden meegenomen. Niet ten tijde van de jaardienstverdeling redelijkerwijs voorzienbaar en/of niet planbaar onderhoud en werkzaamheden kunnen in de ad-hoc fase worden verdeeld. Ten tijde van de jaardienstverdeling redelijkerwijs voorzienbaar en planbaar onderhoud en werkzaamheden mogen dan ook niet in de ad-hoc fase worden verdeeld, deze kunnen pas weer in de volgende verdeling voor de normale dienstregeling meelopen. Onder «planbaar» wordt verstaan werkzaamheden en onderhoud die exact qua tijdstip ingepland kunnen worden en werkzaamheden en onderhoud die qua tijdsbeslag bekend zijn maar waarvan de preciese datum van uitvoering nog moet worden vastgelegd. De procedure voor het nader inplannen gedurende het jaar van in de jaardienst niet precies qua datum planbaar onderhoud en werkzaamheden wordt in de netverklaring uiteengezet. Hierbij geldt nadrukkelijk dat reeds verdeelde capaciteit pas na instemming van de gerechtigde kan worden herverdeeld tenzij sprake is van overmacht.

In aanvulling op bovenstaande vormen van onderhoud, kan er ook nog sprake zijn van acuut onderhoud om storingen te verhelpen die de infrastructuur tijdelijk onbruikbaar hebben gemaakt. In een dergelijk noodgeval vervalt ingevolge artikel 3, onderdeel b, van het Besluit de verdeelde capaciteit en rust op de beheerder ingevolge artikel 23 van het Besluit spoorverkeer de zorg om de veilige en ongestoorde treinenloop zo spoedig mogelijk te herstellen.

In richtlijn 2001/14/EG en de Spoorwegwet zijn geen bepalingen opgenomen over de informatie en onderbouwing die de beheerder moet aanleveren bij zijn capaciteitsaanvraag. Voor een gerechtigde zijn hiervoor overigens ook geen bepalingen opgenomen. De beheerder dient ingevolge richtlijn 2001/14/EG eerlijk en niet-discriminatoir te zijn in zijn werkwijze. Het kabinetsstandpunt voegt hier aan toe, dat de beheerder transparant moet zijn over zijn capaciteitsaanvraag en het proces daarvan. Dit is uitgewerkt in dit Besluit, doordat de beheerder inzicht geeft aan de gerechtigden en de toezichthouder over nut en noodzaak van de capaciteitsaanvraag voor onderhoud en werkzaamheden op het moment dat sprake is van een conflict (inroepen geschillenregeling volgens artikel 4a) of als sprake is van een overbelastverklaring (volgens artikel 9). Verder dient de beheerder een discussie te faciliteren over de te maken afweging tussen aanvragen voor beheer en verkeer en voorafgaand aan zijn aanvraag overleg te hebben met de gerechtigden over zijn intenties.

#### *De wijzigingen als gevolg van de mogelijkheid om infrastructuur overbelast te verklaren voor de nabije toekomst*

De beheerder als verdeler van de aanvragen voor capaciteit voor gerechtigden tracht een uiterste inspanning te leveren om alle aanvragen tot tevredenheid van alle betrokkenen te honoreren. Mocht dit onverhoopt niet lukken, dan dient de beheerder na de coördinatie de betreffende infrastructuur overbelast te verklaren. Artikel 22 van richtlijn 2001/14/EG biedt de beheerder de mogelijkheid om hierbij ook de infrastructuur te betrekken die naar verwachting in de nabije toekomst met onvoldoende capaciteit te kampen zal hebben. Het kabinetsstandpunt heeft bepaald dat de duidelijkheid over de mogelijkheden om infrastructuur overbelast te verklaren voor de nabije toekomst wordt vergroot. Dit mede naar aanleiding van een toezegging van de minister van Verkeer en Waterstaat in reactie op de motie Cramer<sup>1</sup>, waarin verzocht is om het Besluit zodanig aan te passen dat overbelast verklaren voor de nabije toekomst mogelijk wordt. Hiertoe bevat dit wijzigingsbesluit een toevoeging aan het Besluit.

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2007 – 2008, 29 893, nr. 56.

Met artikel E wordt artikel 7a toegevoegd. Dit artikel regelt enkele condities waarbinnen de beheerder daadwerkelijk moet overgaan tot een overbelastverklaring voor de navolgende jaren, conform de intenties van artikel 22, eerste lid, van richtlijn 2001/14/EG. Een overbelastverklaring voor de navolgende jaren heeft met name als bedoeling om anticiperend op een in de nabije toekomst te verwachte ontstane schaarste te studeren en te handelen via het opstellen en uitvoeren van een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan. Daarmee kan tijdig naar de oorzaken van het verwachte capaciteitstekort worden gekeken en kunnen daarop passende (infrastructurele en/of niet-infrastructurele) maatregelen worden getroffen.

Aangezien ook op een overbelastverklaring voor de navolgende jaren formele handelingen van de beheerder volgen, dienen overbelastverklaringen gebaseerd te zijn op betrouwbare informatie over de verwachte aanvragen voor de navolgende jaren.

Ten eerste wordt deze betrouwbare informatie verkregen in de coördinatie van het capaciteitsverdelingsproces. Op dat moment vindt het gesprek tussen betrokkenen plaats over niet passende aanvragen van capaciteit voor het komende dienstregelingsjaar. Een doorkijk naar de nabije toekomst voor de met schaarste te kampen baanvakken ligt hierbij voor de hand.

Ten tweede kan betrouwbare informatie worden afgeleid van afgesloten kaderovereenkomsten tussen de beheerder en een gerechtigde, zoals bedoeld in artikel 60 van de Spoorwegwet en in de richtlijnen 91/440/EEG en 2001/14/EG. Hierin worden de kenmerken opgenomen van de infrastructuurcapaciteit die door de aanvrager is aangevraagd en die hem wordt aangeboden voor een termijn van meer dan een dienstregelingsperiode. Deze overeenkomst verschaft de beheerder inzicht in de capaciteitsbehoefte voor een termijn tot vijf jaar (en mogelijk langer).

Ten derde verkrijgt de beheerder betrouwbare informatie op basis van een nieuw verleende vervoerconcessie zoals bedoeld in artikel 20, eerste en derde lid, van de Wet personenvervoer 2000. In een vervoerconcessie worden veelal langjarige afspraken gemaakt over het bedieningsniveau en te rijden frequenties. Dit geeft voor de beheerder een goed doorzicht in de ontwikkeling van de aanvragen voor capaciteit.

Ten vierde kan informatie worden verkregen uit een onderbouwd verzoek van een concessieverlener in voorbereiding op een nog te verlenen vervoerconcessie als bedoeld in artikel 20, eerste en derde lid, van de Wet personenvervoer 2000. Indien een vervoerconcessie weliswaar nog niet is verleend, maar in de periode in aanloop naar de daadwerkelijke verlening van een vervoerconcessie een reële inschatting kan worden gegeven van de ontwikkeling van de verwachte capaciteitsaanvragen voor de komende jaren, dient de concessieverlener dit met een onderbouwd verzoek aan te geven. Dit kan bijvoorbeeld op basis van het in de markt uitgezette programma van eisen voor de nieuwe vervoerconcessie. Op basis van deze informatie kan de infrastructuurbeheerder een inschatting maken of eventuele additionele aanvragen voor capaciteit op de beschikbare infrastructuur mogelijk zijn.

En ten vijfde heeft de beheerder de mogelijkheid, mede op basis van afgesloten kaderovereenkomsten en nieuwe verleende concessies, op basis van prognoses inzicht te verkrijgen in de ontwikkeling van de aanvragen van capaciteit binnen de termijn van vijf jaar. Deze laatste vorm biedt minder houvast, maar is aanvullend op de overige informatiebronnen relevant. Het is aan de beheerder om in overleg met de gerechtigden te komen tot een betrouwbare invulling. Hierbij past bijvoorbeeld een marktverkenning.

Verder dient de overbelastverklaring in de nabije toekomst betrekking te hebben op een redelijkerwijs overzienbare periode. Deze overzienbare periode is mede gelet op het beschikbare instrumentarium logischerwijs

te koppelen aan de duur van de kaderovereenkomst. Artikel 60 van de Spoorwegwet geeft aan dat een kaderovereenkomst een geldigheidsduur van maximaal vijf jaar mag hebben, tenzij de NMa toestemming geeft voor een langere duur. Een overbelastverklaring voor de nabije toekomst heeft hiermee maximaal betrekking op vijf navolgende jaren.

Tot slot is het voor het overbelast verklaren in de nabije toekomst nodig om een technische-juridische aanpassing door te voeren in het Besluit. Ingevolge het Besluit is de beheerder verplicht na een overbelastverklaring, naast het opstellen en uitvoeren van een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan, de minimale bedieningsniveaus (artikel 8) en de prioriteitscriteria (artikel 10) te hanteren bij het verdelen van de aanvragen. Een overbelastverklaring voor de nabije toekomst is daarentegen vooral bedoeld om anticiperend te studeren en te handelen en dus met name gericht op het opstellen en uitvoeren van een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan. Het is daarbij niet de bedoeling een volgende verdeling voor de jaardienst reeds vooraf te belasten met een verdeling op basis van de minimale bedieningsniveaus en prioriteitsregels. De noodzaak tot toepassing van dit onderdeel van het Besluit moet elk jaar weer blijken uit de verdeling van capaciteit op basis van ingediende aanvragen voor de eerstkomende jaardienst.

#### *De wijzigingen als gevolg van het verduidelijken van het proces na afronding van een capaciteitsvergrotingsplan*

Uit de evaluatie van de spoorwetgeving is gebleken dat er onduidelikheden bestaan over het proces van afronding van een capaciteitsvergrotingsplan zoals bedoeld in artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG en de artikelen 7 en 9 van het Besluit. Het kabinetsstandpunt bepaalt dat de procedure om te komen tot uitvoering van een capaciteitsvergrotingsplan sluitend wordt gemaakt. Een capaciteitsvergrotingsplan dient te volgen binnen 26 weken op een capaciteitsanalyse. Een capaciteitsanalyse is noodzakelijk indien bij het verdelen van de aanvragen voor de jaardienst is gebleken dat sprake is van een overbelaste situatie (voor de nabije toekomst). De procedure voor de capaciteitsanalyse en het capaciteitsvergrotingsplan is geschetst in de artikelen 22, 25 en 26 van richtlijn 2001/14/EG. De te volgen procedure is middels dit wijzigingsbesluit verduidelijkt in termen van doorlooptijd.

Ten tweede is bepaald dat de beheerder de betrokken gerechtigden en de minister van Infrastructuur en Milieu binnen vier weken na de opstelling van het capaciteitsvergrotingsplan informeert over het capaciteitsvergrotingsplan. In dat kader wordt door de beheerder aangegeven welke maatregelen uit het capaciteitsvergrotingsplan daadwerkelijk worden uitgevoerd en de termijn waarop deze maatregelen worden getroffen. Verder worden alle gerechtigden tenminste jaarlijks geïnformeerd over de verdere voortgang van de uitvoering van het vergrotingsplan. Het staat de beheerder vrij deze informatie te integreren in de bestaande vormen van rapportage naar de gerechtigden.

Voor de uitvoering van het capaciteitsvergrotingsplan is de wijze van financiering een belangrijk element. Er zijn drie categorieën van maatregelen gekoppeld aan investeringsvolume. In de eerste plaats zijn er kleine infrastructurele aanpassingen. Hiervoor geldt dat ProRail binnen het haar ter beschikking gestelde budget voor kleine infrastructuraanpassingen een oplossing moet vinden. In de tweede plaats zijn er investeringen die dit budget overstijgen. Voor deze investeringen is instemming van de minister noodzakelijk in het kader van afwegingen in relatie tot andere investeringsbeslissingen. Een capaciteitsvergrotingsplan kan hiermee dan ook een impuls zijn voor de minister om een eventuele MIRT-procedure te starten.

In de derde plaats kunnen maatregelen gefinancierd worden door derden. In de uitwerking van het capaciteitsvergrotingsplan dient de wijze van financiering uitgewerkt te worden. De richtlijn schrijft voor dit binnen de periode van 26 weken te doen. De realiteit leert dat investeringsbeslissingen van grote omvang meer besluitvormingstijd vragen. In die gevallen maakt ProRail dit duidelijk en informeert betrokken partijen over de voortgang.

Een capaciteitsvergrotingsplan kan in de oplossingen ook de betrokken gerechtigden adresseren in de zin van bijvoorbeeld re-routing (andere routes rijden) of re-timing (andere tijden rijden). Hoewel gerechtigden formeel niet verplicht zijn tot uitvoering van deze maatregelen, is het gewenst dat ook zij komen tot een aanpassing van hun gedrag. In die gevallen waar baanvakken herhaaldelijk overbelast (dreigen te) moeten worden verklaard doordat gerechtigden onvoldoende bereid zijn tot het doorvoeren van capaciteitsvergrotenende maatregelen aan hun zijde, kan de beheerder volstaan met het verwijzen naar de eerdere capaciteitsvergrotingsplannen.

De beheerder is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de capaciteitsanalyse en het opstellen van het capaciteitsvergrotingsplan. Op basis van artikel 26, tweede lid, van richtlijn 2001/14/EG dient de beheerder het capaciteitsvergrotingsplan op te stellen na overleg met de gebruikers van de betrokken overbelaste infrastructuur. Dit overleg dient zodanig ingericht te zijn dat de betrokken gerechtigden afhankelijk van hun eventuele behoeften kunnen meedenken over de analyses en de oplossing, zeker daar waar de oplossingen betrekking hebben op de inzet van de gerechtigden. Op deze manier wordt het beschikbare oplossend vermogen en tevens het draagvlak voor de oplossing vergroot waardoor een herhaling van een overbelast verklaring kan worden voorkomen.

### **3. Administratieve lasten en bedrijfseffecten**

Het onderhavige wijzigingsbesluit brengt geen administratieve lasten voor het bedrijfsleven en burgers met zich mee.

### **4. Overlegorganen Verkeer en Waterstaat**

Het ontwerpbesluit is voorgelegd aan de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat (OVW). Door Arriva, Connexxion, EVO, FNV, Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), Nederlandse Spoorwegen (NS), ProRail, Reizigersvereniging ROVER en de Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie (VNPI) is gereageerd. Ten aanzien van de voorgestelde technische verbeteringen in het ontwerpbesluit is over het algemeen met instemming gereageerd. Naar aanleiding van het advies van de OVW hebben enkele aanpassingen in het ontwerpbesluit plaatsgevonden. De bepaling betreffende de gevraagde onderbouw van nut en noodzaak van de benodigde capaciteit voor de beheerder (artikel I, onderdeel D) is aangepast en alleen toegespitst op conflictsituaties en overbelast verklaarde situaties. In artikel I, onderdeel G, waarin de prioriteitsvolgorde tussen beheer en verkeer in geval van een overbelaste situatie wordt geregeld, is deze bepaling louter toegespitst op onderhoud en niet ook op werkzaamheden. Immers, in het laatste geval zouden dan ook aanlegwerkzaamheden tijdens de spits stilgelegd moeten worden en dat is niet de bedoeling gezien de grote implicaties daarvan in doorlooptijd en kosten.

### **5. Uitvoering en handhaving**

De NMA heeft een uitvoerings- en handhavingstoets verricht, ProRail heeft een uitvoeringstoets verricht.

De NMA stelt met instemming vast dat met de voorgestelde wijzigingen van het Besluit mede invulling is gegeven aan de uitkomsten van de

evaluatie van de Spoorwetgeving en daarmee mede aan de opmerkingen die de NMa tijdens de evaluaties heeft gegeven. De NMa heeft ten aanzien van het ontwerpbesluit nog slechts een beperkt aantal opmerkingen. Naar aanleiding daarvan is in de aanhef van het ontwerp alsnog artikel 57 van de Spoorwegwet opgenomen als grondslag voor de voorgestelde wijziging van artikel 2 van het Besluit. Ter verduidelijking wordt hierbij nog opgemerkt dat de vaststelling van het nieuwe artikel 4a (artikel I, onderdeel B) is gebaseerd op artikel 61 van de Spoorwegwet, dat immers een ruime delegatiegrondslag biedt voor de vaststelling van regels over de verdeling van capaciteit.

In reactie op de uitvoeringstoets van ProRail is het ontwerpbesluit op een aantal punten aangepast. Zo voorziet bijvoorbeeld de onafhankelijke geschillenregeling, in geval van een beheer-verkeerconflict, in tegenstelling tot het eerder voorgestelde bindend advies, in een (niet bindend) advies van een geschillenbeslechter, waarvan de beheerder bij de verdeling van capaciteit gemotiveerd kan afwijken. Deze wijziging doet recht aan artikel 22, eerste lid, van richtlijn 2001/14/EG, dat bepaalt dat de beheerder de betrokken infrastructuur overbelast moet verklaren indien het na coördinatie niet mogelijk is de aanvragen tot tevredenheid van alle betrokkenen af te handelen. Voorts zijn enkele artikelen verduidelijkt, zoals bijvoorbeeld artikel 9, derde lid, waarbij werkzaamheden en onderhoud aan of nabij de hoofdspoorwegen zijn bedoeld ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### **Artikel I, onderdeel A (Artikel 2 van het Besluit)**

De wijziging van artikel 2 vloeit voort uit de in het algemeen deel van de toelichting besproken uitbreiding van het aantal gerechtigden tot het sluiten van een toegangsovereenkomst en een kaderovereenkomst met de beheerder. Met voorgestelde wijziging worden natuurlijke personen of rechtspersonen die een aantoonbaar belang hebben bij het vervoeren van personen toegevoegd aan de categorie van gerechtigden die een toegangsovereenkomst en een kaderovereenkomst met de beheerder mogen sluiten om uitsluitend besloten personenvervoer te verrichten.

#### **Artikel I, onderdeel B (Artikel 4a van het Besluit)**

Met dit onderdeel wordt in het eerste lid van het nieuwe artikel 4a vastgelegd dat de netverklaring een geschillenregeling als bedoeld in artikel 21, zesde lid, van richtlijn 2001/14/EG dient te bevatten. Deze geschillenregeling is er op gericht om conflicten in het capaciteitsverdelingsproces in de coördinatie snel, binnen maximaal 10 dagen, te beslechten. Hoewel bij de implementatie van richtlijn 2001/14/EG in 2005 de keuze is gemaakt om de aard en inrichting van de geschillenregeling aan de betrokken partijen zelf over te laten, wordt nu in het tweede lid geregeld dat in geval van een geschil tussen de beheerder en een gerechtigde, de geschillenregeling voorziet in een advies van een onafhankelijke geschillenbeslechter. Ingevolge het derde lid dient de beheerder de onafhankelijke voorzitter aan te wijzen, echter niet dan nadat de betrokken gerechtigde(n) met deze keuze heeft ingestemd.

Voor meer achtergronden over de geschillenregeling wordt verwezen naar het algemeen deel van deze nota van toelichting (paragraaf 2).

#### **Artikel I, onderdeel C (Artikel 6 van het Besluit)**

Dit artikel bepaalt dat de benodigde capaciteit voor de beheerder voor redelijkerwijs voorzienbaar en planbaar onderhoud en werkzaamheden ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur aan of nabij de

hoofdspoorwegen bij de reguliere capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling moet worden verdeeld.

Voor een meer uitgebreide toelichting op de achtergronden bij dit artikel wordt verwezen naar de toelichting in het algemene deel (paragraaf 2).

Het derde lid van artikel 6 ziet toe op de onderbouwing van nut en noodzaak van het tijdsbeslag van de capaciteitsaanvraag van de beheerder in de ad-hoc fase van de capaciteitsverdeling. Het gaat dan om capaciteit ten behoeve van niet redelijkerwijs voorzienbaar of niet planbaar onderhoud en werkzaamheden ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur aan of nabij de hoofdspoorwegen.

#### **Artikel I, onderdeel D (Artikel 7 van het Besluit)**

Deze wijziging betreft een verduidelijking van het proces na afronding van een capaciteitsvergrotingsplan. Ten eerste is hiertoe in onderdeel d van het tweede lid bepaald dat de beheerder betrokken gerechtigden en de minister binnen vier weken na opstelling van het capaciteitsvergrotingsplan informeert over het plan. En ten tweede is in het nieuwe tweede lid, onderdeel e, bepaald dat de beheerder daarnaast tenminste jaarlijks alle gerechtigden en de minister informeert over de voortgang van de uitvoering van het capaciteitsvergrotingsplan.

Het vierde lid wordt aangepast overeenkomstig het nieuw geformuleerde tweede lid.

#### **Artikel I, onderdeel E (Artikel 7a van het Besluit)**

Voor een uitgebreide toelichting op dit artikel wordt allereerst verwezen naar de toelichting in het algemene deel.

Ingevolge het Besluit is de beheerder verplicht na een overbelastverklaring op basis van artikel 7, tweede lid, bij het verdelen van de aanvragen de minimale bedieningsniveaus (artikel 8) en de prioriteitscriteria (artikel 10) te hanteren. Dit geldt niet bij een overbelastverklaring voor de navolgende jaren. Een overbelastverklaring voor de navolgende jaren is namelijk vooral bedoeld om anticiperend te studeren en te handelen en dus met name gericht op het opstellen en uitvoeren van een capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan. Het is daarbij niet de bedoeling een volgende verdeling voor de jaardienst reeds vooraf te belasten met een verdeling op basis van de minimale bedieningsniveaus en prioriteitsregels. In geval de betrokken infrastructuur op grond van artikel 7a, eerste lid, voor de navolgende jaren overbelast is verklaard, dient de beheerder zich te beperken tot het uitvoeren van een capaciteitsanalyse en opstellen van een capaciteitsvergrotingsplan conform de procedure beschreven in artikel 7, tweede lid, onderdelen b tot en met e.

Het tweede lid geeft een niet-limitatieve opsomming van informatiebronnen die de beheerder betreft bij zijn constatering dat het niet mogelijk zal zijn om de verwachte capaciteitsaanvragen van de gerechtigden voor de navolgende jaren adequaat te verdelen, hetgeen leidt tot een overbelastverklaring tot maximaal vijf jaar.

#### **Artikel I, onderdeel F (Artikel 8 van het Besluit)**

Met de wijziging van artikel 8, eerste lid, onderdeel b, wordt het minimale bedieningsniveau voor hogesnelheidspersonenvervoer in lijn gebracht met het bepaalde in onderdeel a en met hetgeen noodzakelijk is, gelet op de bestaande concessie voor het hogesnelheidsvervoer.

### **Artikel I, onderdeel G (Artikel 9 van het Besluit)**

De wijziging van artikel 9, eerste en derde lid, betreft een juridisch-technische aanpassing naar aanleiding van de inhoudelijke wijzigingen van artikel 6.

### **Artikel II (Artikel 39b van het Besluit spoorverkeer)**

De artikelen 37a, 38 en 41 van de Spoorwegwet maken het stellen van regels bij of krachtens algemene maatregel bestuur mogelijk over een aantal technische onderwerpen. Het betreft hier nadere regelgeving voor de (aanvullende) vergunning voor indienststelling van spoorvoertuigen, de keuring van spoorvoertuigen en van de keuring van interoperabiliteitsonderdelen. Het betreft hier regelgeving van zeer technische aard waarvoor richtlijn nr. 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PbEU L 191) veel bepalingen op detailniveau bevat. Artikel 39b van het Besluit spoorverkeer voorziet gezien het bovenstaande in subdelegatie van regelgevende bevoegdheid over de bovenbedoelde technische onderwerpen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus