



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

**Advies A-2024-02-S betreffende het ontwerp van netverklaring voor de periode van
14/12/2025 tot 12/12/2026**

Inhoudsopgave

1. Voorwerp van het advies en wettelijke basis	3
2. Analyse	3
3. Advies	11

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 30 augustus 2024 heeft Infrabel op haar website het ontwerp van netverklaring voor de periode van 14/12/2025 tot 12/12/2026 (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 opmerking

Verschillende elementen 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, de verhoging van het tarief voor HST en de volledige procedure voor capaciteitstoeiwijzing). 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. Juridisch statuut en verantwoordelijkheid (1.3.2)

De Dienst Regulering merkt op dat de eerste paragrafen in punt 1.3.2. een herhaling zijn van de tekst in punt 1.2. Het lijkt aangewezen om in punt 1.3.2. enkel te verwijzen naar het juridisch statuut en ook toe te voegen dat het de Infrastructuurbeheerder is die de netverklaring dient op te stellen.

Daarnaast vraagt de Dienst Regulering om in dit onderdeel in de zin “Infrabel zorgt ervoor dat de gemelde afwijkingen ten opzichte van de werkelijke situatie zo snel mogelijk worden gecorrigeerd, **zonder verdere gevolgen voor Infrabel**” het vetgedrukte gedeelte te schrappen.

3. Administratief statuut (1.3.3.1)

De Dienst Regulering vraagt Infrabel om in punt 1.3.3.1. van het ontwerp in het derde streepje achter artikel 23, derde lid, 'van de Spoorcodex' toe te voegen (Het tarifieringssysteem, met inbegrip van de prestatieregeling bedoeld in artikel 23, derde lid van de Spoorcodex, ...).

Daarnaast raadt hij Infrabel aan om in de laatste paragraaf van dit punt de woorden te gebruiken die in de Spoorcodex worden gebruikt, meer bepaald:

- Bewarende maatregelen in plaats van voorzorgsmaatregelen
- bestuurlijke boetes in plaats van administratieve boetes; en
- onder meer in plaats van in het bijzonder.

4. Geldigheidsperiode (1.5.1)

Het lijkt aangewezen om hier te stellen dat de netverklaring geldig is van zondag 14 december 2025 **tot en met** zaterdag 12 december 2026. Zodat het duidelijk is dat zaterdag 12/12 ook nog binnen deze geldigheidsperiode valt.

5. Infrastructuur – Inleiding (2.1)

In dit onderdeel wordt gesteld: “Dit infrastructuurregister is voorzien in de Richtlijn 2016/797 *betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie* die de Richtlijn 2008/57 intrekt en in artikel 211 van de Spoorcodex”.

De Dienst Regulering is van mening dat het gedeelte over de richtlijnen de tekst nodeloos verzwaard en dat het volstaat te verwijzen naar de Spoorcodex : “**Dit infrastructuurregister is voorzien conform artikel 211 van de Spoorcodex.**”

6. Beschrijving van het net - RDEI (2.3)

De Dienst Regulering heeft in zijn advies A-2023-05-S gevraagd om 'RDEI' op te nemen in het glossarium. De Dienst Regulering stelt echter vast dat in het ontwerp dit echter nog niet is opgenomen. De Dienst Regulering herhaalt daarom zijn voorgaande opmerking hierover.

7. Toegelaten last van de treinen (2.3.5)

In het ontwerp wordt gesteld dat het spoornet toegankelijk is voor lasten D4. De Dienst Regulering is van mening dat het aangewezen is om te verwijzen naar de bron waar deze lasten beschreven staan zodat het voor iedereen duidelijk is om welke toegelaten lasten het gaat.

8. Vervoer van gevaarlijke goederen (3.4.4)

In dit onderdeel wordt gesteld dat: “de toewijzingsprocedure van rijpaden voor transport van gevaarlijke goederen wordt beschreven in punt 4.7.2.” Het gaat hier echter niet over de toewijzingsprocedure maar over een specifieke aanvraagprocedure. Het lijkt dan ook aangewezen om de tekst aan te passen. Tekstvoorstel: **De specifieke aanvraagprocedure** voor rijpaden....

9. Applicaties voor het indienen van capaciteitsaanvragen (4.2.2.2)

De tabel in dit punt geeft aan dat indien de toepassing niet beschikbaar is de kandidaat andere opties kan gebruiken.

Indien een toepassing niet beschikbaar is, heeft de kandidaat de mogelijkheid om, indien toegestaan, de andere toepassing of de formulieren in onderstaande bijlagen te gebruiken:

- B.1.1. Capaciteitsaanvragen Reizigers/Technische ritten
- B.1.2. Capaciteitsaanvragen Goederen

Na indiening van het formulier stuurt Infrabel een ontvangstbevestiging.

Het is echter niet duidelijk hoe een dergelijke indiening naar vorm dient te gebeuren (mail, fax,...) en waar (contactgegevens). Het lijkt aangewezen dit te verduidelijken.

10. Maximale bezettingsduur van perronsporen (4.2.2.5)

In het ontwerp wordt gesteld dat de maximale gebruiksduur van een perronspoor in een reizigersstation 20 minuten bedraagt. De Dienst Regulering had graag vernomen op basis waarvan deze termijn werd vastgesteld.

11. Informatie- en publicatietermijnen (4.3.2)

In dit punt wordt gesteld dat kandidaten, indien zij dit wensen, hun standpunt kunnen presenteren en alternatieve oplossingen voorstellen. Het is volgens het ontwerp vervolgens aan de infrastructuurbeheerder om deze alternatieve oplossingen te analyseren en de definitieve oplossing te weerhouden. De Dienst Regulering is van mening dat dit niet volledig in lijn is met punt 6 van Bijlage VII bij Richtlijn (EU) 2012/34 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

De tekst in dit punt 6 stelt:

*“Wat betreft capaciteitsbeperkingen die ten minste 30 opeenvolgende dagen duren en gevolgen hebben voor meer dan 50 % van het geraamde verkeersvolume op een spoorlijn, **verstrekt de infrastructuurbeheerder de aanvragers op hun verzoek tijdens de eerste raadpleging een vergelijking van de omstandigheden die zouden optreden bij ten minste twee alternatieve capaciteitsbeperkingen. De infrastructuurbeheerder ontwerpt die alternatieven samen met de aanvragers en op basis van de input die zij ten tijde van hun verzoek hebben verstrekt. (...)***

Alvorens een keuze te maken tussen de alternatieve capaciteitsbeperkingen raadpleegt de infrastructuurbeheerder de belangstellende aanvragers en houdt hij rekening met de gevolgen van de verschillende opties voor die aanvragers en de gebruikers van hun diensten.”

Het zijn met andere woorden niet de kandidaten die zelf alternatieven dienen uit te werken, maar de infrastructuurbeheerder die de impact van ten minste twee alternatieve capaciteitsbeperkingen dient uit te werken (samen met de aanvragers) en voor te stellen aan de kandidaten.

12. Criteria voor een routewijziging bij Major en High TCR (4.3.2.4)

De Dienst Regulering stelt zich de vraag waarom, indien werd vastgesteld dat het mogelijk zal zijn om alternatieven voor te stellen voor alle NPR, slechts 28 dagen voor het begin van de werken een alternatief wordt voorgesteld.

Rekening houdend met de inhoud en de plaats van dit onderdeel wenst de Dienst Regulering hierover verdere toelichtingen te ontvangen, meer specifiek over de interferentie tussen het proces van toewijzing NPR en het voorliggend proces.

13. Behandeling van capaciteitsaanvragen (4.5)

De tekst in de inleidende opmerkingen stelt dat in het geval van het samenvallen met de in de dienstregeling opgenomen TCR de volgende regels gelden: (...) In het geval van TCR die voor ten minste de duur van een PERT-periode opgenomen zijn in de dienstregeling, wordt uiterlijk aan het einde van de PERT-periode het alternatief voltooid **in de mate van het mogelijke**.... (...) In het geval van het samenvallen met TCR die niet opgenomen zijn in de dienstregeling wordt volgende regel toegepast: Het alternatief wordt **in de mate van het mogelijke in overleg** met de kandidaat uitgewerkt...

De Dienst Regulering is van mening dat, zeker in het tweede geval, de ‘in de mate van het mogelijke’ het overleg lijkt te minimaliseren.

Daarnaast wordt gesteld dat het alternatieve rijpad wordt voorgesteld op basis van de door de kandidaat uitgedrukte commerciële behoeftes. Het is echter niet duidelijk wanneer de kandidaat deze behoeftes dient uit te drukken wanneer het overleg slechts in de mate van het mogelijke wordt toegepast.

Tenslotte wordt er in het stuk over de verplichte samenwerking tussen Infrabel en de exploitanten van de dienstvoorzieningen gesteld dat deze samenwerking geen resultaatsverplichting inhoudt voor Infrabel. De Dienst Regulering vraagt Infrabel om deze zin te schrappen. Zoals de titel duidelijk aangeeft is de samenwerking verplicht, het opnemen van een dergelijke bepaling is hier niet relevant. Het is immers denkbaar dat zowel resultaatsverplichtingen als inspanningsverplichtingen worden overeengekomen tijdens het overleg.

De Dienst Regulering vraagt Infrabel eveneens om omwille van de duidelijkheid het begrip PERT op te nemen in het glossarium in bijlage A.

14. Aanvragen dienstregeling lange termijn (4.5.3.1)

De Dienst Regulering had met betrekking tot dit punt graag vernomen wat er wordt bedoeld met 'supplement' en wat het statuut is van deze aanvragen.

15. Coördinatieprocedures voor concurrerende capaciteitsaanvragen (4.5.5)

Er wordt hier gesteld dat: "Capaciteitsaanvragen zijn concurrerend als, rekening houdend met alle planningsnormen, **meerdere rijpaden** tegelijkertijd hetzelfde **asset** (een wissel, een sectie, een perronspoor, enz.) nodig hebben".

Het lijkt aangewezen om in plaats van het woord 'asset' 'een element van de spoorweginfrastructuur' te gebruiken. Dit om beter aan te sluiten bij de terminologie van de Spoorcodex.

Daarnaast lijkt het aangewezen om ook toe te voegen dat het om meerdere rijpaden van 'verschillende kandidaten gaat'.

16. Regels omtrent annulatie door de kandidaat (4.8.4)

In punt 4.8.4. wordt gesteld dat deze aanvragen dienen te worden ingediend volgens de in punt 4.5. beschreven voorwaarden. Het is voor de Dienst Regulering niet duidelijk naar welke voorwaarden in het punt 4.5. juist verwezen wordt.

17. Directe kost lijn (5.3.2.1)

In dit onderdeel wordt gesteld: "Met de directe kost lijn wordt de kost die rechtstreeks toe te schrijven is aan de exploitatie van de spoorwegdienst bedoeld. Het dekt de marginale kosten van onderhoud, exploitatie **en vernieuwing** van de sporen (met uitzondering van elektrische installaties).

De Dienst Regulering merkt op dat enkel onderhoud en exploitatie worden afgedekt door deze kosten, 'en vernieuwing' dient derhalve geschrapt te worden.

18. Extra heffing Ramsey-Boiteux (5.3.2.2)

De Dienst Regulering verzoekt Infrabel om in overleg te treden over de wijziging van de parameters in bijlage F2 (coëfficiënten die van toepassing zijn op het HST-segment). Onder meer over de aan te wenden procedure.

Coëfficiënten die van toepassing zijn op het Hst-segment
(waarden op 1 januari 2024):

Periode	Daluren	Normale uren	Weekend nacht	Weekend dag	Piek	Piek NZV
Densiteits- klassen	<i>Maandag tot vrijdag [19u, 6u[</i>	<i>Maandag tot vrijdag [9u, 15u[</i>	<i>Zaterdag, zondag en feestdagen [19u, 6u[</i>	<i>Zaterdag, zondag en feestdagen [6u, 19u[</i>	<i>Maandag tot vrijdag [6u, 9u[en [15u, 19u[</i>	<i>Maandag tot vrijdag [6u, 9u[en [15u, 19u[in de NZV</i>
Op het volledige net	2,805114	6,763157	5,692242	11,277662	29,181205	44,623831

De coëfficiënten zijn uitgedrukt in €/TRKM.
Bij de indexering wordt de waarde afgerond tot op 6 decimalen.

19. Directe kost bovenleiding (5.3.3)

Aangezien de wijzigingen van dit tarief onderworpen zijn aan artikel 8 van het Koninklijk besluit van 19 juli 2019 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur wordt Infrabel verzocht om toelichting te geven bij onderdeel 1 van bijlage F3, onder meer over de inschattingformules en de wijze waarop deze gewijzigd kunnen worden.

20. Aanvullende diensten en heffingen (5.4)

De Dienst Regulering herhaalt zijn opmerking uit Advies A-2023-05-S en 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.

21. Geheel of gedeeltelijk onbeschikbare infrastructuur (5.6.4.2)

De Dienst Regulering stelt vast dat Infrabel de tekst heeft aangepast ten opzichte van het vorige ontwerp. Meer bepaald werd toegevoegd dat de heffing niet verschuldigd is 'tenzij de trein vertrokken is, is de heffing verschuldigd voor elk beschikbaar deel opwaarts van de eerste onbeschikbare infrastructuursectie'. Hiermee wordt (deels) tegemoet gekomen aan de opmerking die de Dienst Regulering maakte in zijn Advies A-2023-05-S. Echter is de toevoeging nog niet voldoende duidelijk. Als de trein vertrokken is, maar door de onbeschikbare infrastructuur niet op zijn bestemming geraakt dient er immers nog steeds een heffing betaald te worden ook al heeft de SO geen enkel belang bij het gebruik van deze infrastructuur (dit geldt eveneens voor het punt 5.6.2.).

22. Prestatieregeling (5.7)

De Dienst Regulering maakt voorbehoud bij de door Infrabel aangebrachte wijzigingen. De Dienst Regulering en Infrabel zijn hierover reeds in overleg, er wordt daarom niet verder op ingegaan in dit advies.

23. Toegangsvoorwaarden (7.3.1.4)

De Dienst Regulering herhaalt zijn opmerking uit het advies aangaande het ontwerp van netverklaring van 2025 en vraagt om hier 'toegangsvoorwaarden' aan te passen naar 'gebruiksvoorwaarden'.

24. 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. In zijn advies A-2023-05-S maakte de Dienst Regulering reeds de bemerking dat een dergelijk onderscheid tussen beide soorten dienstvoorzieningen niet duidelijk was. In het voorliggende ontwerp werd er hier echter niets aan veranderd omdat Infrabel niets wil wijzigen aan de gemeenschappelijke structuur van de netverklaring die werd opgesteld door RNE.

De Dienst Regulering neemt hiervan akte, maar acht het aangewezen om minstens in punt 7.3.5 te vermelden dat er geen dergelijke parkeerbundels bestaan op dit ogenblik.

25. Procedure voor aanvragen lokale capaciteit (7.3.4.6.1)

In zijn voorgaande advies vroeg de Dienst Regulering Infrabel dringend werk te maken van een efficiënte procedure voor het aanvragen van lokale capaciteit zodat deze beter kan worden afgestemd op de rijpaden en een efficiënter beheer van de bundels kan worden gegarandeerd. De Dienst Regulering stelt vast dat er ondertussen door Infrabel stappen werden ondernomen om de aanvraagprocedure voor lokale capaciteit te verbeteren. De aanpassingen die nu reeds in de netverklaring werden opgenomen lijken echter, op dit ogenblik, nog onvoldoende. Zo lijkt bijvoorbeeld het invullen van bijlage B.1.4 niet veel meerwaarde te bieden aan de SO, noch aan Infrabel aangezien er in punt 7.3.4.6.3. wordt gesteld dat de aanwijzing van de VOS in de praktijk nog steeds in realtime gebeurt en Infrabel slechts indien mogelijk rekening houdt met de behoeften die door de SO werden geuit via het formulier.

De Dienst Regulering stelt eveneens vast dat er geen gevolg werd gegeven aan de door hem gemaakte opmerking in het advies omtrent NV 2025. Hierin vroeg de Dienst Regulering namelijk om in dit onderdeel een onderscheid te maken 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...*'.

De Dienst Regulering stelt Infrabel voor om verder in overleg te treden met betrekking tot de procedure voor toewijzing lokale capaciteit.

26. Tarieven overbelastingsrisico's (7.3.4.4)

De Dienst Regulering vraagt Infrabel om een eerste evaluatie van de effecten van de invoering van dit tarief in de betrokken bundels over te maken.

27. Coördinatieprocedure (7.3.4.6.7)

De Dienst Regulering vraagt Infrabel om op de hoogte gehouden te worden van alle gevallen waar een SO een spoor niet kreeg toegewezen op basis van de toepassing van de criteria. De Dienst Regulering zal hiertoe een officieel schrijven richten aan de infrastructuurbeheerder.

28. Bijzondere maatregelen bij storing (7.3.4.6.12)

De eerste paragraaf van dit punt lijkt eerder te handelen over foutief gebruik van de toegewezen capaciteit door een SO en niet over een storing. Of wordt een dergelijke situatie ook als een storing beschouwd door Infrabel? De Dienst Regulering had hier graag meer informatie over gekregen.

29. 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 benadrukt dat hij voorbehoud maakt bij de bepalingen in deze bijlage (evenals de bepalingen in onderdeel 4.6.4), meer specifiek met betrekking tot het toepassen van een uniforme drempel voor alle segmenten en de aangewende methode.

Zoals hierboven gesteld is dit een lopend dossier waarover de Dienst Regulering reeds in overleg is met de infrastructuurbeheerder.

30. Verhoging tarief HST (Bijlage F.2)

De Dienst Regulering heeft Infrabel reeds ingelicht van zijn bezorgdheden in verband met deze verhoging. Dit wordt momenteel onderling verder besproken en wordt derhalve in dit advies niet verder uitgewerkt.

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, 4 oktober 2024,

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

Serge DRUGMAND

Directeur