

1. Prioriteitscriteria voor de toewijzing van de rijpaden na de overbelastingsverklaring (*New Path Requests*, zie punt 4.6.3 van het hoofddocument)

Zodra een sectie van de spoorweginfrastructuur verzadigd is verklaard, wijst Infrabel de infrastructuurcapaciteit op deze sectie toe om de aanvragen voor *New Path Requests* te verdelen op basis van de hieronder beschreven prioriteitscriteria.

1.1 Prioriteitscriteria als bedoeld in lid 1 van het artikel 3 van het Koninklijk besluit van 19 juli 2019 *betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur*

§ 1 De in artikel 43, eerste lid, van de Spoorcodex bedoelde prioriteiten zijn de volgende:

Op de hogesnelheidslijnen:

- 1° de hogesnelheidstreinen;*
- 2° de snelle reizigerstreinen;*
- 3° de andere treinen.*

Op de lijnen hoofdzakelijk bestemd voor goederenvervoer:

- 1° de snelle goederentreinen;*
- 2° de trage goederentreinen;*
- 3° de reizigerstreinen;*
- 4° de andere treinen.*

Op de lijnen hoofdzakelijk bestemd voor reizigersvervoer:

- 1° de hogesnelheidstreinen en de snelle reizigerstreinen;*
- 2° de trage reizigerstreinen;*
- 3° de goederentreinen;*
- 4° de andere treinen.*

Op de gemengde lijnen:

- 1° de hogesnelheidstreinen en de snelle reizigerstreinen;*
- 2° de trage reizigerstreinen en de snelle goederentreinen;*
- 3° de trage goederentreinen;*
- 4° de andere treinen.*

1.1.1 Definitie van de treintypes

Treintype	Definitie van het koninklijk besluit van 19 juli 2019 (artikel 2)	Verduidelijking door Infrabel
hogesnelheidstrein	<i>elke trein ontworpen voor hoge snelheden, vaak rijdend in eigen bedding, en bestaande uit specifiek zelfaangedreven materieel</i>	definitie die geen verdere verduidelijking door Infrabel behoeft
snelle reizigerstrein	<i>elke trein die kan rijden tegen de door de seininrichting toegelaten snelheid en die op de lijn een beperkt aantal haltes heeft</i>	het " <u>beperkt aantal haltes op de lijn</u> " wordt als volgt bepaald: bedienen van minder dan 3/5 van de op de lijn aanwezige stations en/of onbewaakte stopplaatsen (PANG's) (3/5 of meer = stoptrein)
trage reizigerstrein	<i>elke andere trein dan snelle reizigerstrein</i>	definitie die geen verdere verduidelijking door Infrabel behoeft
snelle goederentrein	<i>elke goederentrein die kan rijden tegen een snelheid van meer dan of gelijk aan 100 km/h</i>	definitie die geen verdere verduidelijking door Infrabel behoeft
trage goederentrein	<i>elke andere trein dan snelle goederentrein</i>	definitie die geen verdere verduidelijking door Infrabel behoeft
andere treinen	<i>elke dienst- of werktrein</i>	elke trein die niet onder de bovenstaande treintypen valt (bv. lege ritten)

1.1.2 Specialisatie van de lijnen per type van vervoer op het Infrabel-net

De door Infrabel geïdentificeerde gespecialiseerde lijnen zijn opgenomen in de bijlagen B.4.2.2 (onder de vorm van een lijst) en B.4.2.3 (onder de vorm van een kaart - enkel voor de dienstregeling 2025).

1.2 Prioriteitscriteria als bedoeld in lid 2 van het artikel 3 van het Koninklijk besluit van 19 juli 2019 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

§ 2. Wanneer de toepassing van de voorrangscriteria bedoeld in het eerste lid niet toelaat een capaciteit eerder aan een kandidaat dan aan een andere toe te wijzen, wijst de spoorweginfrastructuurbeheerder de capaciteit toe aan de kandidaat van wie de **capaciteitsaanvraag het hoogste maandelijkse totaalbedrag aan retributie voor het gebruik oplevert op het totale gevraagde traject over de nationale spoorweginfrastructuur**.

Elementen van artikel 3, lid 2 van het koninklijk besluit van 19 juli 2019	Verduidelijking door Infrabel
capaciteitsaanvraag	<p>Infrabel berekent de heffing voor de capaciteitsaanvraag op basis van een rijpad dat hij creëert en dat overeenstemt met deze capaciteitsaanvraag (dus eventueel gecorrigeerd in functie van de infrastructuur en de herberekende rittijden).</p> <p>Alle dagen die overeenkomen met de capaciteitsaanvraag worden in aanmerking genomen, ook al concurreren zij niet allemaal met de andere aanvraag.</p> <p>Indien bijvoorbeeld een capaciteitsaanvraag voor R1 (maandag) conflicteert met een capaciteitsaanvraag N67 (maandag tot vrijdag), betreft het conflict slechts één dag (in dit geval de maandag). In zijn berekening houdt Infrabel rekening met één dag in het geval van de capaciteitsaanvraag R1 en met 5 dagen in het geval van de capaciteitsaanvraag N67.</p>
het hoogste maandelijkse totaalbedrag aan retributie voor het gebruik	<p>Om te vermijden dat een nieuwkomer systematisch voorrang zou verliezen door de toepassing van dit criterium, bepaalt Infrabel dit bedrag op basis van een <u>geraamde</u> vergoeding voor de dienstregeling waarop de capaciteitsaanvraag betrekking heeft.</p> <p>De berekening is gebaseerd op de geraamde vergoeding voor de dienstregeling op basis van de definitie van "capaciteitsaanvraag", gedeeld door 12.</p>
het totale gevraagde traject	Alleen het traject met betrekking tot de gevraagde capaciteit wordt in aanmerking genomen. In dit geval wordt geen rekening gehouden met de daarmee gepaard gaande lege ritten en evenwichtsritten.

1.3 Speciaal geval van meervoudige aanvragen

Indien een aanvraag voor een *New Path Request* concurreert met andere aanvragen voor *New Path Requests* op verschillende secties van de infrastructuur, past Infrabel de bovenstaande criteria achtereenvolgens toe. Het criterium bedoeld in artikel 3, tweede lid, van het koninklijk besluit van 19 juli 2019 wordt dus gebruikt om conflicten op te lossen die niet konden worden opgelost door de toepassing van het eerste criterium. In dat geval zal Infrabel capaciteit toewijzen aan de kandidaten wier capaciteitsaanvragen het hoogste maandelijkse totaalbedrag aan retributie voor het gebruik opleveren voor het totale aangevraagde traject op de nationale spoorweginfrastructuur.

2. Het opleggen om afstand te doen van een rijpad op een overbelaste infrastructuur (zie punt 4.6.3 van het hoofddocument)

De bepalingen van artikel 43, leden 2 en 3, van de Spoorcodex specificeren het volgende:

- *Lid 2 : De infrastructuurbeheerder legt in de netverklaring vast op welke wijze hij bij het vaststellen van de bij de toewijzingsprocedure te hanteren voorrangregels rekening zal houden met de vroegere benuttingsgraden van treinpaden.*
- *Lid 3 : De infrastructuurbeheerder legt op om afstand te doen van een treinpad waarvan het gebruik over een periode van ten minste één maand lager ligt dan een bepaalde drempelwaarde die opgenomen is in de netverklaring, tenzij dit te lage gebruik het gevolg zou zijn van andere dan economische redenen en waarover de betreffende kandidaat geen controle heeft.*

De bepalingen van artikel 43, leden 2 en 3, van de Spoorcodex zijn van toepassing, in het geval van overbelaste infrastructuur:

- zelfs voordat de prioriteitscriteria van deel 1 van dit document worden gebruikt, d.w.z. in het kader van de procedure voor aanvragen van *New Path Requests*;
- tijdens het jaar.

2.1 Toepassing in het kader van de procedure voor *New Path Requests*

Alvorens de in punt 1 van dit document vermelde prioriteitscriteria toe te passen, is het aangewezen om, in voorkomend geval, van de concurrerende capaciteitsaanvragen van *New Path Requests*, de aanvragen uit te sluiten van kandidaten voor wie de benuttingsgraad van de rijpaden lager zou zijn dan de door Infrabel bepaalde drempel; hierdoor kunnen - in bepaalde omstandigheden - conflicten opgelost worden zonder zelfs maar de bovenvermelde prioriteitscriteria te moeten toepassen.

Element van artikel 43, lid 2, van de Spoorcodex	Verduidelijking door Infrabel
vroegere benuttingsgraden van treinpaden	<p>Infrabel past dit criterium enkel toe wanneer concurrerende aanvragen voor <i>New Path Requests</i>, die niet via de coördinatieprocedure konden worden opgelost, worden ingediend door kandidaten aan wie rijpaden werden toegekend voor de dienstregeling die voorafgaat aan de dienstregeling waarin de concurrerende aanvragen voor <i>New Path Requests</i> worden ingediend.</p> <p>In wezen kan dit criterium niet worden toegepast op een nieuwe kandidaat en derhalve niet worden gebruikt om onderscheid te maken tussen concurrerende aanvragen van een kandidaat met een geschiedenis van netwerkgebruik en een nieuwe kandidaten voor wie dergelijke gegevens niet bestaan.</p> <p>De door Infrabel bepaalde benuttingsgraad van de rijpaden bedraagt 80% (d.w.z. het percentage van het effectieve gebruik van de geplande rijpaden). Het is van toepassing op alle rijpaden die aan de</p>

	<p>kandidaat zijn toegewezen voor de dienstregeling die voorafgaat aan die waarin de concurrerende aanvragen voor <i>New Path Requests</i> zijn ingediend.</p> <p>Indien bijvoorbeeld in 2023 - de facto voor de dienstregeling 2024 - concurrerende aanvragen voor <i>New Path Requests</i> worden ingediend, zal Infrabel het effectieve gebruik analyseren van alle rijpaden die voor de dienstregeling 2022 werden toegewezen aan de kandidaten die dergelijke aanvragen hebben ingediend.</p> <p>Indien blijkt dat een kandidaat in de bovengenoemde periode minder dan 80% van zijn rijpaden heeft gebruikt, wordt zijn aanvraag direct uitgesloten.</p>
--	--

2.2 Toepassing tijdens het jaar

Deze bepaling van de Spoorcodex kan ook tijdens het jaar van toepassing zijn:

- op een sectie die verzadigd is verklaard ten gevolge van een verwacht capaciteitsgebrek;
- of op een sectie die in het kader van de procedure voor het aanvragen van *New Path Requests* als verzadigd is verklaard, vanaf het moment dat de toewijzing van rijpaden als bedoeld in punt 1 van dit document heeft plaatsgevonden en deze rijpaden in gebruik worden genomen.

Element van artikel 43, lid 2, van de Spoorcodex	Verduidelijking door Infrabel
vroegere benuttingsgraden van treinpaden	Indien Infrabel vaststelt, op een infrastructuursectie die overbelast werd verklaard, dat een kandidaat tijdens de vorige maand 80% van de rijpaden niet heeft gebruikt, zal Infrabel eisen dat de kandidaat voor de rest van de dienstregeling afstand doet van dit rijpad, tenzij deze onderbenutting te wijten is aan andere dan economische redenen die buiten de controle van de betrokken kandidaat liggen.

3. Verzadigde infrastructuren

De volgende infrastructuren worden verzadigd verklaard:

Infrastructuur	Verzadigingsdag(en)	Uur (uren) van verzadiging	Verzadigingsperiode
Sporen van het station Gent-Sint-Pieters (perrons I t.e.m IX)	Van maandag tot en met vrijdag ----- Op woensdag en vrijdag	Tussen 07.07 u. en 08.46 u. Tussen 21.07 u. en 22.07 u. ----- Tussen 13.11 u. en 13.28 u.	Dienstregeling 2024 (ingevolge overbelastings-verklaring)

	Van maandag tot en met vrijdag	Tussen 07.00 u. en 9.00 u. Tussen 21.00 u. en 22.00 u.	Van 15 december 2024 tot en met 14 juni 2025 (ingevolge capaciteitsanalyse)
	----- Op woensdag en vrijdag	----- Tussen 13.00 u. en 14.00 u.	
	Van maandag tot en met vrijdag	Tussen 07.00 u. en 9.00 u.	Van 15 juni 2025 tot en met 13 december 2025 (ingevolge capaciteitsanalyse)
	Van maandag tot en met vrijdag	Tussen 07.00 u. en 9.00 u. Tussen 21.00 u. en 22.00 u.	Van 14 december 2025 tot juni 2028 [PERT-periode – exacte datum bekend in 2026] (ingevolge capaciteitsanalyse)
	----- Op woensdag en vrijdag	----- Tussen 13.00 u. en 14.00 u.	
	Van maandag tot en met vrijdag	Tussen 07.00 u. en 9.00 u.	Van juni 2028 [PERT-periode – exacte datum bekend in 2026] tot juni 2029 [PERT-periode – exacte datum bekend in 2027] (ingevolge capaciteitsanalyse)