

Netverklaring

Geldig van 15/12/2019 tot 12/12/2020

Versie van 10/07/2019



VERSIES

Versie	Datum	Aanpassingen (Voor de details raadpleeg het document "Netverklaring - Wijzigingen" beschikbaar op de website www.infrabel.be)
1	07.12.2018	Eerste versie <i>Nota bene voor het punt 4.9 en hoofdstuk 6: zoals aangeduid in de inleiding van deze punten dienen de teksten nog te evolueren, na aanpassing van het wettelijk kader en/of na raadpleging van de kandidaten die te gepasten tijde gecontacteerd zullen worden.</i>
2	01.04.2019	De belangrijkste wijzigingen zijn de onderstaande: – Algemeen: actualiseren van juridische referenties en aanpassen van contactgegevens en internetsites; – Punten 1.4.3.3, 2.2.2 en 4.2.2.1.2: aanpassen van de teksten inzake het openstellen van de markt van het nationaal reizigersvervoer conform de wet van 11/01/2019 tot wijziging van de Spoorcodex; – Punt 1.4.3.1: uitbreiding van de bevoegdheden van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal voor wat betreft zijn opdracht inzake de behandeling van klachten, conform de wet van 11/01/2019 tot wijziging van de Spoorcodex; – Erratum punt 4.3.2.2.2: verduidelijking dat de vermelde termijn de uiterlijke publicatietermijn is;
3	16.05.2019	– Punt 1.8.6 <i>Corridor One-Stop-Shop</i>: Er is momenteel geen contactpersoon voor RFC Rhine-Alpine. Aanvragen kunnen gericht worden tot de vermelde functionele mailbox of tot de contactpersonen van de andere RFC's; – Erratum punt 3.3.3.3 <i>Communicatiesystemen</i>: wijziging van de datum waarop de spoorwegonderneming Infrabel dient te informeren over de genomen maatregelen ter voorkoming van interferentie.
4	10.07.2019	– Punt 1.8 <i>Contacten</i>: aanpassing van de contactgegevens; – Punt 2.2.5 <i>Dekking van verantwoordelijkheden</i>: Aanpassing van het koninklijk besluit van 8 december 2013 tot vaststelling van het minimumbedrag voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid voor het rijden op de spoorweginfrastructuur, door het koninklijk besluit van 23 mei 2019; – Punt 3.3.3.3 <i>Communicatiesystemen</i>: Toevoeging van informatie over de normen ETSI TS 102 933-1 en TS 102 933-2; – Punten 3.6, 3.7, 5.3, 5.4, 5.5 en 6.1 <i>Dienstvoorzieningen</i>: verplaatsen van informatie naar de bijlage E.2;

		– Punten 4.5.2 <i>Aard van de Tijdelijke Capaciteitsbeperkingen</i> en 4.5.5 <i>Raadpleging en informatie aan de kandidaten</i>: toevoeging van informatie over het nationaal werkvenster en schrappen van de bijlage B.5.
--	--	--

INHOUDSTAFEL

VERSIES	3
INHOUDSTAFEL	5
1. ALGEMENE INFORMATIE	10
1.1 Inleiding	10
1.2 Doelstelling	11
1.3 Wettelijk kader en reglementering	11
1.4 Juridisch statuut	12
1.4.1 Algemene opmerkingen	12
1.4.2 Verantwoordelijkheid	12
1.4.3 Beroep	12
1.5 Structuur van de netverklaring	14
1.6 Geldigheidsperiode en actualisatie	14
1.6.1 Geldigheidsperiode	14
1.6.2 Actualisatie	14
1.7 Publicatie	14
1.8 Contacten	15
1.8.1 Infrabel	15
1.8.2 Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal	17
1.8.3 Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen	17
1.8.4 Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	17
1.8.5 Omringende infrastructuurbeheerders	18
1.8.6 Corridor One-Stop-Shop (C-OSS)	19
1.9 Internationale spoorwegcorridors voor concurrerend goederenvervoer (<i>Rail Freight Corridors-RFC</i>)	19
1.10 <i>RailNetEurope</i> – Internationale samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders	20
1.10.1 One-Stop-Shop (OSS)	21
1.10.2 RNE-applicaties	21
1.10.3 Pilotprojecten “ <i>TimeTabling Redesign</i> ” (TTR)	22
1.11 Documenten en applicaties	22
1.12 Glossarium	22

2 . VOORWAARDEN OM EEN CAPACITEITSAANVRAAG IN TE DIENEN EN TOEGANGSVORWAARDEN TOT HET NET 24

2.1 Inleiding	24
2.2 Algemene voorwaarden	24
2.2.1 Voorwaarden om capaciteit aan te vragen	24
2.2.2 Voorwaarden om toegang te verkrijgen tot de infrastructuur	25
2.2.3 Vergunning	26
2.2.4 Veiligheidscertificaat	26
2.2.5 Dekking van verantwoordelijkheden	27
2.3 Commerciële voorwaarden	27
2.3.1 Contracten tussen Infrabel en de spoorwegonderneming	27
2.3.2 Contracten tussen Infrabel en de kandidaat niet-spoorwegonderneming	29
2.3.3 Kaderovereenkomst	29
2.4 Operationele regels	29
2.5 Buitengewoon vervoer	29
2.6 Vervoer van gevaarlijke goederen	30
2.7 Toelating van het rollend materieel	30
2.8 Certificering van het boordpersoneel en van de treinbestuurders	31

3 . INFRASTRUCTUUR 32

3.1 Inleiding	32
3.2 Omvang van het net	32
3.2.1 Limieten	32
3.2.2 Verbonden spoorwegnetten	33
3.3 Beschrijving van het net	33
3.3.1 Geografische beschrijving	33
3.3.2 Karakteristieken	33
3.3.3 Verkeerscontrole- en communicatiesystemen	35
3.4 Verkeersbeperkingen	37
3.4.1 Gespecialiseerde infrastructuur	37
3.4.2 Milieubeperkingen	37
3.4.3 Gevaarlijke goederen	37
3.4.4 Tunnels met beperkingen	38
3.4.5 Bruggen met beperkingen	38
3.5 Beschikbaarheid van de infrastructuur	38
3.6 Dienstvoorzieningen	38
3.6.1 Reizigersstations	38
3.6.2 Terminals voor het goederenverkeer	38
3.6.3 Rangeer- en vormingsstations	38

3.6.4 Bundels voor het parkeren	39
3.6.5 Installaties voor onderhoud	39
3.6.6 Technische voorzieningen	39
3.6.7 Zee- en binnenhavenvoorzieningen	39
3.6.8 Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen	39
3.6.9 Tankvoorzieningen	39
3.7 Niet door Infrabel geëxploiteerde dienstvoorzieningen	39
3.8 Ontwikkeling van de infrastructuur	40
4 . TOEWIJZING VAN DE CAPACITEIT	41
4.1 Inleiding	41
4.2 Beschrijving van de procedure	41
4.2.1 Betrokken organismen	41
4.2.2 Procedure voor het aanvragen van capaciteit en het toewijzen van rijpaden	43
4.2.3 Pilootprojecten "TimeTabling Redesign"	48
4.3 Kalender voor de aanvragen van capaciteit en toewijzing van rijpaden	49
4.3.1 Planning voor het opstellen van de dienstregeling	49
4.3.2 Planning voor de aanvragen van capaciteit buiten de procedure voor het opstellen van de dienstregeling	50
4.4 Toewijzingsprocedure voor rijpaden	52
4.4.1 Coördinatieprocedure en behandeling van concurrerende aanvragen	52
4.4.2 Systeem van administratieve regeling van geschillen	54
4.4.3 Overbelaste infrastructuur: definitie, prioriteitscriteria en toewijzingsprocedure	54
4.4.4 Impact van de kaderovereenkomsten	55
4.5 Toewijzing van capaciteit voor onderhoud, vernieuwing en uitbreiding	56
4.5.1 Missie van de infrastructuurbeheerder	56
4.5.2 Aard van de Tijdelijke Capaciteitsbeperkingen	56
4.5.3 Organisatie van de Tijdelijke Capaciteitsbeperkingen	57
4.5.4 Publicatie van de Tijdelijke Capaciteitsbeperkingen	58
4.5.5 Raadpleging en informatie aan de kandidaten	59
4.5.6 Officialisering van de Tijdelijke Capaciteitsbeperkingen en publicatie van het bulletin	59
4.5.7 Dringende werken	59
4.5.8 Annulatie van de werven	59
4.5.9 Weerslag van de werken op de toegewezen capaciteit	60
4.6 Maatregelen wegens niet-gebruik / annulatie	60
4.7 Buitengewoon vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen	60
4.7.1 Buitengewoon vervoer	60
4.7.2 Vervoer van gevaarlijke goederen	60
4.8 Bijzondere maatregelen bij storing	60
4.8.1 Algemene principes	60
4.8.2 Internationaal crisisbeheer	61

4.9 Capaciteitsaanvragen en toewijzing van lokale capaciteit	61
4.9.1 Beschrijving van de procedure	61
4.9.2 Planning voor de aanvragen lokale capaciteit op lange termijn	65
4.9.3 Planning voor de aanvragen van lokale capaciteit op korte termijn en real time	65
4.9.4 Toewijzingsprocedure van lokale capaciteit	66
4.9.5 Toewijzing van lokale capaciteit voor onderhoud, vernieuwing en uitbreiding	67
4.9.6 Maatregelen wegens niet-gebruik	68
4.9.7 Buitengewoon vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen	68
4.9.8 Bijzondere maatregelen bij storing	68
5 . DIENSTEN	69
5.1 Inleiding	69
5.1.1 Categorieën van diensten	69
5.1.2 Diensten geleverd door Infrabel	70
5.1.3 Diensten geleverd door andere exploitanten van dienstvoorzieningen en/of dienstverleners	70
5.2 Minimumdiensten	70
5.3 Toegang tot de dienstvoorzieningen en het verlenen van diensten in deze voorzieningen	71
5.3.1 Toegang tot de dienstvoorzieningen	71
5.3.2 Leveren van diensten in de dienstvoorzieningen	72
5.4 Aanvullende diensten	73
5.4.1 Levering van tractiestroom	73
5.4.2 Diensten voor treinen	75
5.4.3 Diensten voor buitengewoon vervoer en gevaarlijke goederen	75
5.4.4 Prestaties buiten de openingsuren	75
5.5 Ondersteunende diensten	76
5.5.1 Toegang tot het telecommunicatienetwerk	76
5.5.2 Levering van aanvullende informatie	76
5.5.3 Technische keuring van het rollend materieel	76
5.5.4 Diensten in verband met ticketverkoop in de reizigersstations	76
5.5.5 Voorzieningen voor groot onderhoud	77
6 . HEFFINGEN	78
6.1 Principes van tarificatie	78
6.1.1 Minimumdiensten	81
6.1.2 Toegang via het spoor tot de dienstvoorzieningen	81
6.1.3 Diensten geleverd in dienstvoorzieningen	83
6.1.4 Aanvullende diensten	83
6.1.5 Ondersteunende diensten	84
6.1.6 Heffing in geval van overbelasting	84
6.2 Samenstelling van de gebruiksheffing	85

6.3 Tarificatie	85
6.3.1 Minimumdiensten	85
6.3.2 Toegang via het spoornet tot de dienstvoorzieningen	86
6.3.3 Levering van de diensten in dienstvoorzieningen	89
6.3.4 Aanvullende diensten	89
6.3.5 Ondersteunende diensten	90
6.4 Financiële sancties en kortingen	90
6.4.1 Sancties voor niet-gebruikte / geannuleerde capaciteit	90
6.4.2 Korting voor kaderovereenkomsten	90
6.4.3 Korting voor ERTMS	91
6.5 Prestatieregeling	91
6.6 Wijzigingen van de heffing	91
6.7 Modaliteiten voor het innen van de gebruiksheffing	91
6.7.1 Voorafbetaling van de gevraagde capaciteit	91
6.7.2 Facturatie	91
6.8 Waarborg	92
6.9 Diabolo – passagiersvergoeding – bijdrage van de spoorwegondernemingen	92
6.9.1 Passagiersvergoeding	92
6.9.2 Bijdrage van de spoorwegondernemingen	92
BIJLAGEN	94

1.

ALGEMENE INFORMATIE

1.1 Inleiding

Infrabel is een naamloze vennootschap van publiek recht. Zijn missie wordt vastgelegd in een beheerscontract met de federale overheid en bestaat uit opdrachten van openbare dienstverlening. Binnen het Europese spoornet wil Infrabel bijdragen tot een duurzame mobiliteit ten dienste van de Belgische economische en sociale ontwikkeling.

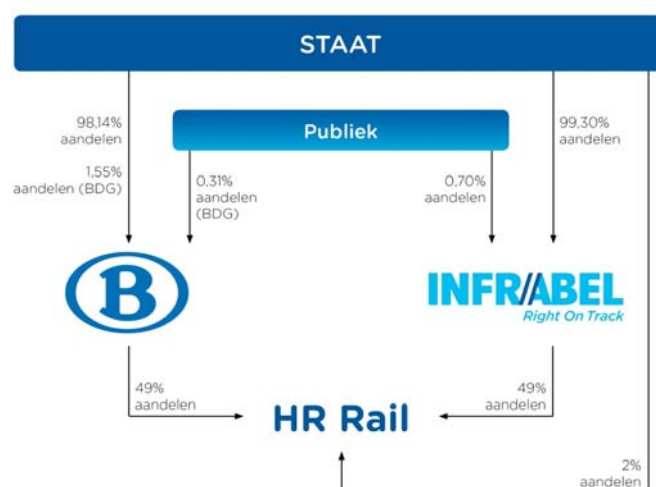
Infrabel heeft zowel het statuut van infrastructuurbeheerder als van exploitant van dienstvoorzieningen. Binnen het kader van deze twee statuten, biedt Infrabel zijn klanten een competitieve spoorinfrastructuur, alsook kwalitatieve diensten aan, aangepast aan hun behoeften. In dit document dient Infrabel beschouwd te worden:

- als exploitant van dienstvoorzieningen wanneer wordt verwezen naar de dienstvoorzieningen;
- als infrastructuurbeheerder wanneer wordt verwezen naar de andere infrastructuurelementen.

Naast het dagelijks beheer, het onderhoud en de verdere ontwikkeling van de infrastructuur, staat Infrabel ook in voor de regeling en de veiligheid van alle treinverkeer.

De wet van 30 augustus 2013 *houdende de Spoorcodex* (artikels 20 tot 22) geeft de opdracht aan de infrastructuurbeheerder om de netverklaring op te stellen en te publiceren, na raadpleging van het toezichthoudende orgaan, de kandidaten (zie definitie in bijlage A.1) die capaciteit wensen te bekomen en de spoorwegondernemingen die het net gebruiken.

Aan de hand van het onderstaande organigram wordt de positie van Infrabel in de Belgische spoorwegsector voorgesteld:



BDG = Bewijzen van DeelGerechtigheid



1.2 Doelstelling

De netverklaring heeft als doel de kandidaten, de overheid of andere geïnteresseerde partijen te informeren over de infrastructuur van de infrastructuurbeheerder en over de algemene voorwaarden voor de toewijzing van de capaciteit en het gebruik ervan.

De netverklaring stelt de diensten voor die Infrabel als infrastructuurbeheerder of exploitant van dienstvoorzieningen, alsook de andere exploitanten van de dienstvoorzieningen verbonden aan het netwerk en dienstverleners, aanbieden en deelt mee waar deze diensten toegankelijk zijn, wat de voorwaarden zijn om toegang te krijgen tot de diensten, hoe de toewijzing van de diensten verloopt en welke kosten eraan verbonden zijn.

1.3 Wettelijk kader en reglementering

De netverklaring is gebaseerd op de onderstaande geconsolideerde regelgeving en reglementeringen:

- Verordening (EU) 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 *inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer*;
- Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 *inzake veiligheid op het spoor (herschikking)*;
- Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 *betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) 881/2004*;
- Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 *betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking)*;
- Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 *tot instelling van één Europese spoorwegruimte*;
- Richtlijn (EU) 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 *tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur*;
- Gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen van de hierboven genoemde richtlijnen (met name de Technische Specificaties van Interoperabiliteit (TSI));
- Wet van 30 augustus 2013 *houdende de Spoorcodex* (hierna 'Spoorcodex') en de bijhorende koninklijke besluiten en ministriële besluiten;
- Verschillende reglementeringen opgesteld door Infrabel, de UIC, ...

Onderstaande tabel geeft een overzicht van alle bronnen waarop het juridisch en reglementair kader betrekking heeft:

Wettelijk en reglementair kader	Consultatieadressen
Verordeningen, richtlijnen en gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen (met name de Technische Specificaties van Interoperabiliteit (TSI))	Europese recht: eur-lex.europa.eu/nl/index.htm
Wetten, Koninklijke Besluiten (KB) en Ministeriële Besluiten (MB)	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer: www.mobiliteit.belgium.be of Belgisch Staatsblad: www.just.fgov.be



Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID)

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer:
[mobiliteit.belgium.be/nl/spoorwegverkeer/gevaarlijke_g
oederen/wetgeving](https://mobiliteit.belgium.be/nl/spoorwegverkeer/gevaarlijke_goederen/wetgeving)

Fiches Union Internationale des Chemins de fer (UIC)

Union Internationale des Chemins de fer :
www.uic.org
Om deze documenten te kunnen consulteren,
dienen de kandidaten een aanvraag te richten aan
de UIC.

1.4 Juridisch statuut

1.4.1 Algemene opmerkingen

Conform artikel 3, 22° van de Spoorcodex is de netverklaring een document waarin op gedetailleerde wijze de beschrijving van het net, de algemene verkeersregels, de termijnen, de procedures en de criteria in verband met de regelingen voor de heffing van gebruiksrechten en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit zijn vastgelegd. Dit document bevat verder alle andere gegevens die nodig zijn om de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in te dienen.

De netverklaring beschrijft eveneens de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur, en bevat informatie over de voorwaarden voor toegang tot de betreffende spoorweginfrastructuur. De netverklaring bevat ook informatie over de voorwaarden voor toegang tot dienstvoorzieningen, al dan niet geëxploiteerd door Infrabel, die zijn aangesloten op het net van Infrabel en voor de dienstverlening in die voorzieningen, of een verwijzing naar een internetsite waarop deze informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangeboden, conform artikel 21 van de Spoorcodex.

1.4.2 Verantwoordelijkheid

Bepaalde in deze netverklaring verstrekte gegevens kunnen evolueren in functie van de omzetting van de Europese richtlijnen in Belgische wetgeving. Het is echter vastgelegd dat de wettelijke of reglementaire teksten die goedgekeurd worden na de publicatie van de netverklaring, automatisch van toepassing zijn volgens hun modaliteiten zonder de noodzakelijke actualisering van de netverklaring. Infrabel verbindt zich er echter toe om binnen een maand na hun publicatie de netverklaring aan te passen bij elke wijziging aan de wetgevende of regelgevende teksten.

Als er ondanks de inspanningen van Infrabel om correcte informatie te verstrekken, verschillen zouden blijken te bestaan met de regelgeving, dan is deze laatste doorslaggevend.

Infrabel zal er in het bijzonder op toezien dat elke gemelde fout zo snel mogelijk rechtgezet wordt, zonder enig ander gevolg voor hem.

Infrabel is echter niet verantwoordelijk voor de informatie in de netverklaring die wordt aangeleverd door derden.

1.4.3 Beroep

1.4.3.1 Administratief beroep

Conform artikel 62§5 van de Spoorcodex, teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudende orgaan (Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal, adres: zie punt 1.8.2) door elke kandidaat schriftelijke klachten worden ingediend door middel van een aangetekende zending, met name om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, indien van toepassing, de



spoorwegonderneming of de exploitant van een dienstvoorziening wanneer hij denkt het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot:

- de voorlopige en de definitieve versie van de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;
- de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit, haar resultaten en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;
- het tarifieringssysteem, met inbegrip van de prestatieregeling bedoeld in artikel 23, derde lid, de hoogte of de structuur van heffingen voor het spoorweginfrastructuurgebruik en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;
- de in artikelen 5, 6, 7, 1° en 3°, 8 en 9 in de Spoorcodex opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur;
- de in artikel 9 opgenomen bepalingen in de Spoorcodex inzake toegang tot dienstinstallaties;
- de uitvoering van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156 quater, §1 van de wet van 21 maart 1991 *betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven*;
- het verkeersbeheer;
- de vernieuwingsplanning en het gepland of niet-gepland onderhoud;
- de naleving van de voorschriften bedoeld in de artikelen 4/2/1, 26/1 en 26/2 van de Spoorcodex.

Het administratief beroep schorst de aangevochten beslissing niet, behoudens andersluidende, gemotiveerde beslissing van het toezichthoudende orgaan op verzoek van de klagende partij.

1.4.3.2 Administratief afhandelen van geschillen

Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, is het toezichthoudende orgaan bevoegd om, conform artikel 62§4 van de Spoorcodex, een beslissing te nemen:

- binnen de tien werkdagen, inzake de geschillen over de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit, op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van een kandidaat en dit zonder afbreuk te doen aan de bestaande beroepsmogelijkheden. De te respecteren procedure is beschreven in het koninklijk besluit van 21 maart 2007 (artikel 2 t.e.m. artikel 5);
- binnen de dertig werkdagen, over de uitvoering van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 *betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen* op verzoek van de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming;
- binnen de tien werkdagen, over de geschillen in verband met de prestatieregeling, onverminderd de bestaande beroepsprocedures, op vraag van de infrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming.

1.4.3.3 Bepaling van de mogelijkheid dat een reizigersvervoersdienst het economische evenwicht van een openbaredienstcontract in gevaar kan brengen

Teneinde zijn controleopdracht te vervullen en in overeenstemming met artikel 62§3,5°, bepaalt het toezichthoudende orgaan, op verzoek van de minister, de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming die het betrokken openbaredienstcontract uitvoert, of de uitoefening van het toegangsrecht tot het net voor de exploitatie van reizigersvervoerdiensten het economische evenwicht van een openbaredienstcontract in gevaar kan brengen wanneer de uitoefening van dat recht betrekking heeft op hetzelfde traject als het betrokken openbaredienstcontract of een alternatief traject.



Voor meer informatie zie punt 4.2.2.1.2.

1.5 Structuur van de netverklaring

De structuur van deze netverklaring volgt de 'Network Statement Common Structure' die is goedgekeurd door de Europese infrastructuurbeheerders die behoren tot *RailNetEurope* (zie punt 1.10), op basis van het toepasselijke rechtskader. Dit document wordt jaarlijks herzien en de recentste versie is beschikbaar op de website van RNE (www.rne.eu/organisation/network-statements). Het doel van deze gemeenschappelijke structuur is dat alle kandidaten en geïnteresseerde partijen dezelfde informatie op dezelfde plaats kunnen vinden in de netverklaringen van de verschillende landen.

De netverklaring is opgebouwd uit zes hoofdstukken die samen het hoofddocument vormen en bijlagen die bijkomende informatie geven:

- Hoofdstuk 1 geeft algemene informatie over de netverklaring en contactpersonen;
- Hoofdstuk 2 definieert de wettelijke vereisten en de voorwaarden voor de toegang tot het spoorwegnet;
- Hoofdstuk 3 beschrijft de belangrijkste technische en functionele kenmerken van het spoorwegnet;
- Hoofdstuk 4 bepaalt de procedure voor de toewijzing van de capaciteiten;
- Hoofdstuk 5 geeft een overzicht van de diensten die Infrabel en exploitanten van dienstvoorzieningen verbonden aan het net van Infrabel aanbieden;
- Hoofdstuk 6 gaat over de tarificatie van de aangeboden diensten.

1.6 Geldigheidsperiode en actualisatie

1.6.1 Geldigheidsperiode

Deze netverklaring geldt voor de dienstregelingperiode van zondag 15 december 2019 tot zaterdag 12 december 2020.

1.6.2 Actualisatie

Infrabel raadpleegt de kandidaten, de spoorwegondernemingen die op de Belgische spoorweginfrastructuur rijden en het toezichthoudende orgaan over het ontwerp van de netverklaring ten laatste twee maanden voor de uiterste publicatiedatum. Zij beschikken over een termijn van één maand om hun bevindingen te formuleren.

Infrabel dient er voor te zorgen dat de netverklaring steeds actueel is. Elke wijziging aan dit document in de loop van het jaar zal worden aangekondigd in het document "Netverklaring - Wijzigingen" op de website www.infrabel.be/nl/professionals/spoorwegondernemingen/netverklaring. Bij elke belangrijke wijziging zullen de spoorwegondernemingen, de kandidaten en het toezichthoudende orgaan per brief of e-mail worden verwittigd.

1.7 Publicatie

De netverklaring wordt gepubliceerd ten laatste vier maanden vóór de door de infrastructuurbeheerder vastgelegde uiterste datum van de capaciteitsaanvragen voor de spoorweginfrastructuur (zie punt 4.3.1). De publicatie van de netverklaring wordt aangekondigd door een bericht in het Belgisch Staatsblad.

De netverklaring kan elektronisch worden geraadpleegd op www.infrabel.be/nl/professionals/spoorwegondernemingen/netverklaring en dit geheel kostenloos.



De netverklaring wordt in het Nederlands, Frans en Engels opgesteld. In geval van verschil of interpretatiemoeilijkheden tussen de verschillende versies, zijn enkel de Franstalige en de Nederlandstalige versie doorslaggevend.

1.8 Contacten

1.8.1 Infrabel

Bevoegdheid	Contactgegevens
Algemene contacten netverklaring	Directie <i>Traffic Management & Services</i> 10-31 I-TMS.514 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 28 19 E-mail: customercare@infrabel.be
Account management (Key Account Managers)	Directie <i>Traffic Management & Services</i> 10-31 I-TMS.511 Marcel Broodthaersplein 2B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 28 27 E-mail: accountmanagement@infrabel.be
Rijpdaanvragen en aanpassingen van de dienstregeling op lange termijn (LT) 	Directie <i>Traffic Management & Services</i> 10-30 I-TMS.351 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Goederen Tel: + 32 2 432 28 44 E-mail: longterm.freight@infrabel.be Reizigers Tel: + 32 2 432 27 83 E-mail : network.passengers.path.allocation@infrabel.be
Aanpassingen van de dienstregeling op korte termijn (KT) en rijpad-aanvragen voor buitengewone vervoeren 	Directie <i>Traffic Management & Services</i> 10-30 I-TMS.353 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-mail: shortterm.traffic@infrabel.be bv.te@infrabel.be (buitengewoon vervoer)
Aanpassingen van de dienstregeling in real time (RT) 	Directie <i>Traffic Management & Services</i> 10-06 I-TMS.461 Barastraat 110 B-1070 Brussel E-mail: trafficcontrol.trainpathmanager@infrabel.be



Bevoegdheid	Contactgegevens
Coördinatie werken Noord en Centrum	Directie <i>Traffic Management & Services</i> 10-30 I-TMS.343 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-Mail: coordinatiewerken.coordinationtravaux@infrabel.be
Coördinatie werken Zuid en Centrum	Directie <i>Traffic Management & Services</i> 10-30 I-TMS.344 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-mail: coordinatiewerken.coordinationtravaux@infrabel.be
Lokale capaciteit 	Directie <i>Traffic Management & Services</i> 10-30 I-TMS.351.C Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-mail: yourshunts@infrabel.be
Heffingen	Directie <i>Traffic Management & Services</i> 10-31 I-TMS.512 Marcel Broodthaersplein 2B-1060 Brussel E-mail : 41423.gebruiksrechtdevance@infrabel.be
Organisatie van de buitengewone vervoeren: Studies en toelatingen 	Directie <i>Traffic Management & Services</i> 10-30 I-TMS.144 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-mail: yourxxl@infrabel.be
TTR Pilot & One-Stop-Shop (OSS) Infrabel	Directie <i>Traffic Management & Services</i> 10-30 I-TMS.352 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 57 19 E-mail: oss-rne@infrabel.be
Arbitrage stiptheid	Directie <i>Traffic Management & Services</i> 10-30 I-TMS.22 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 28 35 E-mail: arbitration_punctuality@infrabel.be
Tractie-energie 	Directie <i>Asset Management</i> 10-40 I-AM.24 Frankrijkstraat 85 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 525 27 66 E-mail: yourpower@infrabel.be



Bevoegdheid	Contactgegevens
Technische keuring van het rollend materieel (buiten rijpad)	Directie <i>Traffic Management & Services</i> 10-30 I-TMS.143 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 29 41 E-mail: homat@infrabel.be
Toelating van het rollend materieel (in rijpad)	Directie <i>Traffic Management & Services</i> 10-30 I-TMS.145 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 57 48 E-mail: homat@infrabel.be

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

Contactpersoon	Contactgegevens
Dhr. Serge DRUGMAND, directeur	Kruidtuinlaan 50 bus 72 B-1000 Brussel Tel: + 32 2 277 45 22 www.regul.be E-mail: info@regul.be

1.8.3 Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen

Contactpersoon	Contactgegevens
Dhr. François BELLOT	E. Blerotstraat 1 B-1070 Brussel Tel: + 32 2 238 28 00 E-mail: info@bellot.fed.be

1.8.4 Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Bevoegdheid	Contactpersoon	Contactgegevens
Algemene diensten	Dhr. Eugene VAN CRAEYVELT, Voorzitter van het Directiecomité a.i.	City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel Tel: + 32 2 277 31 11 E-mail: eugeen.vancraeyvelt@mobilite.fgov.be



Bevoegdheid	Contactpersoon	Contactgegevens
Vergunningen	Dhr. François TOUSSAINT, adviseur	City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid – Directie Spoorbeleid Tel: + 32 2 277 31 59 E-mail: francois.toussaint@mobilite.fgov.be
Veiligheids-certificaten, certificering van het personeel en van het rollend materieel	Mevr. Martine SERBRUYNS, directeur	City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor (DVIS) Tel: + 32 2 277 36 33 E-mail: martine.serbruyns@mobilite.fgov.be

1.8.5 Omringende infrastructuurbeheerders

Informatie over de spoorweginfrastructuur van de omringende landen maakt eveneens het onderwerp uit van een netverklaring. Deze kan u verkrijgen op de volgende adressen:

Land	Infrastructuur-beheerder	Contactgegevens
Nederland		ProRail B.V. www.prorail.nl www.prorail.nl/vervoerders/network-statement
Duitsland		DB Netze AG http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-en http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-en/customers/network_statement/network_statement/
Luxemburg		Administration des Chemins de Fer (Toewijzingsinstantie) www.mt.public.lu www.mt.public.lu/ministere/services/direction_chemins_fer/ACF/Document_reference/index.html
Luxemburg		Société Nationale des chemins de fer Luxembourgeois (Infrastructuurbeheerder) www.cfl.lu/ (zie netverklaring van ACF)
Frankrijk		SNCF Réseau www.sncf-reseau.fr www.sncf-reseau.fr/en/rail-network-access/toolbox/national-rail-network-statement

De netverklaringen van de leden van *RailNetEurope* zijn raadpleegbaar via www.rne.eu/organisation/rne-network-members.

De contactgegevens van de OSS RNE zijn terug te vinden via www.rne.eu/organisation/oss-c-oss.



1.8.6 Corridor One-Stop-Shop (C-OSS)

Bevoegdheid	Contactpersoon	Contactgegevens
RFC Rhine-Alpine	Aan te duiden	<i>Corridor One-Stop-Shop</i> Mainzer Landstraße 201-203 D-60326 Frankfurt am Main Tel.: + 49 69 265 26 771 Mobile: Fax: + 49 69 625 30 503 E-mail : oss@corridor-rhine-alpine.eu www.corridor-rhine-alpine.eu/c-oss.html
RFC North Sea-Mediterranean	Dhr. Thomas VANBEVEREN	<i>Corridor One-Stop-Shop</i> 10-30 Corridor NSM Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel.: + 32 2 432 28 08 Mobile: + 32 492 91 49 76 E-mail: oss@rfc2.eu www.rfc-northsea-med.eu/en/page/capacity
RFC North Sea - Baltic	Mevr. Felicia RIEDL	<i>Corridor One-Stop-Shop</i> Mainzer Landstraße 201-203 D-60326 Frankfurt am Main Tel.: + 49 69 265 26 778 Mobile: + 49 160 97 45 75 24 Fax: + 49 69 265 30 503 E-mail: coass@rfc8.eu http://rfc8.eu/corridor/organization/c-oss/

1.9 Internationale spoorwegcorridors voor concurrerend goederenvervoer (Rail Freight Corridors-RFC)

De Verordening 913/2010 inzake een Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer werd van toepassing op 9 november 2010. Krachtens deze verordening dienden de lidstaten internationale spoorwegcorridors voor concurrerend goederenvervoer (hierna “goederencorridors”) tot stand te brengen om de volgende doelstellingen te bereiken:

- de versterking van de samenwerking tussen infrastructuurbeheerders met betrekking tot belangrijke aspecten zoals de toewijzing van rijpaden, de invoering van interoperabele systemen en de ontwikkeling van infrastructuur;
- het vinden van het juiste evenwicht tussen goederen- en reizigersvervoer op de goederencorridors, door te zorgen voor voldoende capaciteit voor het goederenvervoer in overeenstemming met de behoeften van de markt en door ervoor te zorgen dat de gemeenschappelijke punctualiteitsdoelstellingen voor goederentreinen worden gehaald;
- de bevordering van intermodaliteit tussen spoorvervoer en andere vervoerswijzen door terminals in het corridorbeheersproces te integreren.

Infrabel is betrokken bij de onderstaande goederencorridors, aangezien deze België doorkruisen:



RFC	Lidstaten	Hoofdtraject
<i>Rhine-Alpine</i>	NL, BE, DE, IT, CH	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano-Genova
<i>North Sea – Mediterranean</i>	NL, BE, LU, FR, UK, CH	Glasgow/Edinburgh/Southampton/Felixstowe/London/Dunkerque/Lille/Liège/Paris/Amsterdam-Rotterdam-Zeebrugge/Antwerpen-Luxemburg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille
<i>North Sea – Baltic°</i>	DE, NL, BE, PL, LT, LV*, EE*, CZ	Wilhelmshaven/Bremerhaven/Hamburg/Amsterdam/Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warschau-Terespol (Pools-Wit-Russische grens)/Kaunas-Riga*-Tallinn*/Falkenberg–Praha/Wroclaw–Katowice

/ Betekent alternatieve routes.

* Uiterlijk in november 2020

° Zolang de Rail Baltica met een nominale spoorbreedte van 1.435 mm niet is voltooid, zullen bij de totstandbrenging en het gebruik van deze corridor de specifieke kenmerken van systemen met een andere spoorbreedte in aanmerking worden genomen.

Algemene informatie en een gedetailleerde beschrijving van de goederencorridors waarbij Infrabel betrokken is, kan op volgende websites gevonden worden:

- RFC Rhine-Alpine: www.corridor-rhine-alpine.eu
- RFC North Sea – Mediterranean: www.rfc-northsea-med.eu
- RFC North Sea – Baltic: www.rfc-northsea-baltic.eu

De specifieke regels voor deze goederencorridors zijn beschreven in het *Corridor Information Document* (CID) dat een gemeenschappelijke structuur volgt, door RNE uitgewerkt in het document 'Corridor Information Document – Common Structure' die zich bevindt op de website van RNE (www.rne.eu/rail-freight-corridors/corridor-information-documents).

De CID worden jaarlijks in januari gepubliceerd. De CID zijn beschikbaar op volgende websites:

- RFC Rhine-Alpine: www.corridor-rhine-alpine.eu/corridor-information-platform.html
- RFC North Sea – Mediterranean: www.rfc-northsea-med.eu/en/page/corridor-information-document
- RFC North Sea – Baltic: rfc8.eu/corridor-information-document/

Regels met betrekking tot de toewijzing van capaciteit (van tevoren geregelde rijpaden - *Pre-arranged Paths* - of reservecapaciteit) voor de goederencorridors bevinden zich in *Book 4* van het CID. De contactgegevens van de *Corridor One-Stop-Shops* zijn terug te vinden in punt 1.8.6.

1.10 RailNetEurope – Internationale samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders



RailNetEurope (RNE) ging in januari 2004 van start op initiatief van een aantal Europese infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties die een gemeenschappelijke, pan-Europese organisatie wilden oprichten om hun internationale activiteiten te bevorderen.

Deze doelstelling kan worden bereikt door oplossingen te ontwikkelen die alle RNE-leden, alsook de spoorwegondernemingen, de kandidaten niet-spoorwegondernemingen en andere belanghebbende partijen ten goede komen. De rol van RNE bestaat er dan ook in steun te verlenen bij de naleving van het Europese rechtskader. Dit omvat de ontwikkeling van geharmoniseerde internationale



bedrijfsprocessen, templates, handboeken en richtlijnen. Bovendien worden specifieke IT-tools waar nodig gestroomlijnd en geharmoniseerd.

Meer informatie over RNE is te vinden op www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure.

1.10.1 One-Stop-Shop (OSS)

Een netwerk van *One-Stop-Shops* (OSS) vertegenwoordigt de infrastructuurbeheerders in het internationale verkeer. Deze *One-Stop-Shops* vormen één aanspreekpunt voor het gehele internationale traject, vanaf de eerste vragen over de toegang tot het net tot internationale aanvragen voor rijpaden en prestatiebeoordelingen na een treinrit.

Een lijst van OSS-contactpersonen in Europa is beschikbaar op www.rne.eu/organisation/oss-c-oss. De adresgegevens van de Belgische OSS zijn terug te vinden in punt 1.8.1 hierboven.

Naast de OSS bestaan er ook *Corridor One-Stop-Shops* (C-OSS, zie punt 1.9) die de specifieke capaciteit op de goederencorridors toewijzen. Bijgevolg, indien een kandidaat een van tevoren geregeld rijpad of reservecapaciteit op de goederencorridors wenst te reserveren, moet hij zich richten tot de C-OSS van de betreffende goederencorridor. De contactgegevens zijn terug te vinden in punt 1.8.6.

1.10.2 RNE-applicaties

De IT-systemen van RNE worden hieronder voorgesteld:

- *Path Coordination System* (PCS) - <http://pcs.rne.eu>

PCS is een internationaal systeem voor spoorwegondernemingen en andere kandidaten, infrastructuurbeheerders, toewijzende instanties en goederencorridors dat de rijpadaanvragen coördineert. De internettoepassing optimaliseert de internationale rijpadcoördinatie door ervoor te zorgen dat rijpadaanvragen en -aanbiedingen door alle betrokken partijen worden geharmoniseerd. Bovendien is PCS het enige instrument voor de publicatie van het bindende aanbod van de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit (zie hoofdstuk 4), alsook voor het beheer van internationale rijpadaanvragen op de goederencorridors.

De toegang tot PCS is gratis. Een gebruikersaccount kan worden aangevraagd via de RNE PCS-ondersteuning: support.pcs@rne.eu.

- *Charging Information System* (CIS) - <http://cis.rne.eu>

CIS is een webapplicatie die indicatieve informatie biedt over de heffingen betreffende het gebruik van de Europese spoorweginfrastructuur en geeft een schatting van de prijs voor het gebruik van een internationaal rijpad. Het is een overkoepelende applicatie voor de verschillende nationale infrastructuurheffingssystemen.

De toegang tot CIS is gratis en zonder gebruikersregistratie.

- *Train Information System* (TIS) - <http://tis.rne.eu>

TIS is een webapplicatie die internationaal treinbeheer ondersteunt door het leveren van realtime gegevens over internationale treinen. Op deze manier kan een trein gemonitord worden van begin tot eind, over de grenzen heen.

Terminalexploitanten kunnen ook toegang tot het TIS bekomen.

De toegang tot TIS is gratis. Een gebruikersaccount kan worden aangevraagd via de RNE TIS-ondersteuning: support.tis@rne.eu.



1.10.3 Pilootprojecten “TimeTabling Redesign” (TTR)

Om de dienstregelingsprocedures tussen Europese landen verder te harmoniseren, hebben RailNetEurope (RNE) en Forum Train Europe (FTE) in samenwerking met de European Rail Freight Association (ERFA) het project “vernieuwing van het internationale dienstregelingsproces” (TTR, *TimeTabling Redesign*) gelanceerd. De basisgedachte van het TTR-project is beter tegemoet te komen aan de behoeften van de verschillende kandidaten. Zo kan bijvoorbeeld infrastructuurcapaciteit beschikbaar worden gesteld voor specifieke doeleinden en is deze gewaarborgd zodat de aangevraagde capaciteit beter afgestemd is op het effectieve gebruik van het rijpad (*rolling planning requests*).

Het TTR-project wordt in verschillende fases uitgerold. Er vinden drie pilootprojecten plaats om de TTR-componenten te testen. Infraabel maakt samen met Prorail – zijn Nederlandse tegenhanger – deel uit van het pilootproject “Antwerp-Rotterdam”. De pilootprojecten zullen operationeel zijn tijdens de dienstregeling 2020. Het doel hiervan is na te gaan of het nieuwe proces aan de verwachtingen beantwoordt en tevens de mogelijkheid biedt om de details verder uit te werken en eventuele aanpassingen door te voeren voor de volledige uitrol ervan in Europa.

Een beschrijving van het pilootproject “Antwerp-Rotterdam” is terug te vinden in punt 4.2.3. Meer informatie over het TTR-project is beschikbaar op <http://www.rne.eu/sales-timetabling/ttr/>, alsook bij de TTR-verantwoordelijke binnen Infraabel. De contactgegevens zijn terug te vinden in punt 1.8.1.

1.11 Documenten en applicaties

Infraabel stelt onderstaande documenten en applicaties ter beschikking van de kandidaten.

Documenten en applicaties	Consultatieadres
– VeiligheidsVoorschriften betreffende de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur – VVESI; – Plaatselijke protocollen - deel 1; – Schematische Seinrichtingsplannen – SSP (<i>Draw In</i>); – Reservatie van rijpaden (<i>Book In</i>); – Reservatie van lokale capaciteit (<i>Shunt In</i>); – Raadplegen van facturen verbonden aan de gebruiksheffing (<i>Rob In</i>); – ...	De kandidaten kunnen al deze documenten en toepassingen consulteren en gebruiken op de <i>Business Corner</i>. Op deze beveiligde website, te bereiken via partners.infraabel.be, kunnen capaciteiten online gereserveerd worden, reglementen en administratieve documenten gedownload worden, transportgegevens en facturen geconsulteerd worden,.. Om gebruik te maken van de <i>Business Corner</i> dienen de kandidaten een aanvraag te richten tot hun <i>Key Account Manager</i> (zie punt 1.8.1).

1.12 Glossarium

Bijlage A.1 bevat de definitie van de specifieke termen en de verklaring van de gebruikte afkortingen in dit document.





2.

VOORWAARDEN OM EEN CAPACITEITSAANVRAAG IN TE DIENEN EN TOEGANGSVORWAARDEN TOT HET NET

2.1 Inleiding

Dit tweede hoofdstuk bespreekt de voorwaarden waaraan een kandidaat spoorwegonderneming moet voldoen om capaciteit aan te vragen en toegang te verkrijgen tot de Belgische spoorweginfrastructuur, alsook de voorwaarden waaraan een kandidaat niet-spoorwegonderneming moet voldoen om een capaciteitsaanvraag in te dienen. Deze voorwaarden zijn eveneens van toepassing op het Belgische deel van de goederencorridors die het Belgisch spoorwegnet doorkruisen.



2.2 Algemene voorwaarden

2.2.1 Voorwaarden om capaciteit aan te vragen

De capaciteit kan betrekking hebben op een rijpad (dienst [YourMoves](#)) of een lokale capaciteit (dienst [YourShunts](#)). De kandidaten moeten deze twee diensten zelf combineren en aparte aanvragen indienen voor elke dienst.

De spoorweginfrastructuurcapaciteit die aan een kandidaat wordt toegewezen, mag niet worden overgedragen aan een andere kandidaat of een andere dienst.

2.2.1.1 Kandidaten spoorwegondernemingen

De kandidaten die spoorwegonderneming zijn, kunnen een capaciteitsaanvraag indienen bij Infrabel.

De te vervullen vereisten voor een spoorwegonderneming om toegang te verkrijgen tot de Belgische spoorweginfrastructuur zijn beschreven in punt 2.2.2, waar ook meer informatie omtrent de houders van een toegangsrecht te vinden is.



2.2.1.2 Kandidaten niet-spoorwegondernemingen

De andere kandidaten, met name de kandidaten die geen spoorwegonderneming zijn, kunnen een capaciteitsaanvraag indienen bij Infrabel. Deze capaciteit wordt pas toegekend op voorwaarde dat er een capaciteitsovereenkomst is afgesloten met Infrabel (zie bijlage B.9).

Vooraleer de capaciteit kan gebruikt worden, dient de kandaat die geen spoorwegonderneming is, een spoorwegonderneming aan te duiden, conform de capaciteitsovereenkomst.

De kandidaten die geen spoorwegonderneming zijn moeten contact opnemen met *Account Management* van Infrabel ten laatste drie maanden voor het indienen van de rijpdaanvraag, zodat Infrabel de tijd heeft zijn IT-applicaties aan te passen.

2.2.2 Voorwaarden om toegang te verkrijgen tot de infrastructuur

Hebben toegang tot de spoorweginfrastructuur onder eerlijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden:

- de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de exploitatie van al haar vervoersactiviteiten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage 1, punt 2 bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen;
- elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van elk type van goederenvervoersdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage 1, punt 2 bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen;
- elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van reizigersvervoersdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen verbindt;
- elke toeristische onderneming die ritten verricht voor toeristische doeleinden met historisch materieel en daartoe erkend is.

Om toegang te hebben tot de spoorweginfrastructuur moet een spoorwegonderneming in het bezit zijn van:

- een vergunning die bestemd is voor het type diensten dat ze aanbiedt, afgeleverd door de bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie (zie punt 2.2.3) ;
- van een veiligheidscertificaat (zie punt 2.2.4) ;
- beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit toegekend door de infrastructuurbeheerder of door de *Corridor One-Stop-Shop* in naam van de infrastructuurbeheerder (zie hoofdstuk 4) of aangeduid zijn door een kandidaat niet-spoorwegonderneming om diens spoorwegcapaciteit te gebruiken (zie punt 2.3.2) ;
- een dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid voor een minimumbedrag dat de Koning bepaalt (zie punt 2.2.5).

Elke spoorwegonderneming die de spoorwegcapaciteit wil gebruiken moet op voorhand een gebruiksovereenkomst afgesloten hebben met Infrabel waarin de rechten en plichten van de beide partijen worden gedefinieerd (punt 2.3.1.1).

Elke spoorwegonderneming die de lokale spoorweginfrastructuur (bundels, ...) wil gebruiken moet op voorhand in het bezit zijn van een plaatselijk protocol afgesloten met Infrabel waarin de rechten en plichten van de beide partijen worden gedefinieerd (punt 2.3.1.2).



De infrastructuurbeheerder verplaatst zich vrij, voor het onderhoud, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur, met naleving van de veiligheidsmaatregelen die aan elke gebruiker van de spoorweginfrastructuur worden opgelegd en met naleving van de rijpaden die werden toegewezen aan de kandidaten.

2.2.3 Vergunning

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 1.8.3). Deze vergunning is onoverdraagbaar en beschrijft het type diensten waarvoor ze geldig is. Ze is van toepassing op het gehele grondgebied van de Europese Unie.

De afgifte van de vergunning wordt vastgelegd in hoofdstuk II van Titel 3 van de Spoorcodex en in artikelen 3 en 4 van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 *betreffende de vergunning van spoorwegonderneming*.

Alle bijkomende informatie met betrekking tot de spoorwegvergunning kan verkregen worden bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid – Directie Spoorbeleid (zie punt 1.8.4).

2.2.4 Veiligheidscertificaat

Om toegang te hebben tot de Belgische spoorweginfrastructuur, moet de spoorwegonderneming in het bezit zijn van een veiligheidscertificaat deel A in het land van oorsprong en van een veiligheidscertificaat deel B in België, dat geldig is op het gehele net of op een deel van de Belgische spoorweginfrastructuur.

Het veiligheidscertificaat bestaat uit twee delen:

- Deel A: Een certificering die bevestigt dat het veiligheidsbeheerssysteem van de spoorwegonderneming is goedgekeurd.

De spoorwegonderneming, waarvan de exploitatiezetel gevestigd is in België, moet een aanvraag indienen bij de veiligheidsinstantie per aangetekend schrijven (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor - DVIS, zie punt 1.8.4). Bij de aanvraag wordt een dossier gevoegd met het veiligheidsbeheerssysteem en een afschrift van de vergunning indien zij door een andere lidstaat van de Europese unie werd toegekend.

Dit eerste deel vermeldt het type en de draagwijdte van de spoorwegactiviteiten waarvoor het geldt.

Het is geldig in de hele Europese Unie voor gelijkwaardige spoorvervoeractiviteiten.

- Deel B: Een certificering die bevestigt dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke eisen om veilig op het betrokken net te kunnen opereren, zijn goedgekeurd.

De eisen kunnen betrekking hebben op de toepassing van de TSI en de nationale veiligheidsvoorschriften, in het bijzonder deze in verband met het veiligheidspersoneel en het rollend materieel.

Dit tweede deel - het nationale certificaat - wordt door de veiligheidsinstantie afgeleverd aan de spoorwegonderneming die in België of een ander land van de Europese Unie gevestigd is en welke van plan is spoorwegvervoerdiensten te exploiteren op het Belgische net.

Het veiligheidscertificaat wordt afgeleverd volgens de voorwaarden beschreven in het koninklijk besluit van 16 januari 2007 *betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag*.



Alle informatie op het gebied van het veiligheidscertificaat kan worden verkregen bij de veiligheidsinstantie (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen - DVIS, zie punt 1.8.4).

2.2.5 Dekking van verantwoordelijkheden

De verantwoordelijkheden van de spoorwegondernemingen worden beschreven in de gebruiksovereenkomst (zie bijlage B.3).

Conform de Spoorcodex:

- zijn de aanvragers van een vergunning van spoorwegonderneming verplicht om in het bezit te zijn van een burgerlijke aansprakelijkheidsdekking (artikel 13§1). Het koninklijk besluit van 8 december 2013 *tot vaststelling van het minimumbedrag voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid voor het rijden op de spoorweginfrastructuur*, zoals gewijzigd door het koninklijk besluit van 23 mei 2019, voorziet dat dit minimumbedrag wordt vastgesteld op 50 miljoen euro per gebeurtenis. Vervolgens is er ook een bedrag vastgesteld op 70 miljoen euro per gebeurtenis voor de verlening van spoorvervoerdiensten voor reizigers en voor spoorwegondernemingen die over een veiligheidscertificaat B beschikken die hen toelaat gevaarlijke goederen te vervoeren.
- is het in het bezit zijn van een dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid een voorwaarde om toegang tot de infrastructuur te verkrijgen (artikel 7, 4°). Het bedrag voor deze dekking dient door de Koning te worden bepaald. Hij heeft ervoor gekozen om deze bedragen in overeenstemming te brengen met de hierboven vermelde bedragen (artikel 1 van het koninklijk besluit van 23 mei 2019 *tot wijziging van het koninklijk besluit van 8 december 2013 tot vaststelling van het minimumbedrag voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid voor het rijden op de spoorweginfrastructuur*).

De verantwoordelijkheden en hun dekking van de kandidaten niet-spoorwegonderneming worden beschreven in de capaciteitsovereenkomst (zie bijlage B.9).

2.3 Commerciële voorwaarden

2.3.1 Contracten tussen Infrabel en de spoorwegonderneming

2.3.1.1 Gebruiksovereenkomst

Elk gebruik van de spoorweginfrastructuur door een spoorwegonderneming wordt voorafgegaan door het afsluiten van een overeenkomst tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten verricht, waarin de respectievelijke rechten en verplichtingen van elke partij worden vastgelegd. De bepalingen van deze overeenkomst zijn niet-discriminerend, transparant en in overeenstemming met de van kracht zijnde wettelijke en reglementaire voorschriften. Naar dit contract wordt verder verwezen als gebruiksovereenkomst.

De gebruiksovereenkomst bepaalt inzonderheid de nadere regels van de tenuitvoerlegging van de veiligheidsvoorschriften.

De gebruiksovereenkomst wordt afgesloten volgens de voorwaarden van artikel 23 van de Spoorcodex. De partijen kunnen het toezichthoudende orgaan om advies vragen over de verenigbaarheid van deze overeenkomst met de bepalingen van de Spoorcodex en de bijhorende KB's. De algemene voorwaarden van de gebruiksovereenkomst zijn opgenomen in bijlage B.3.



2.3.1.2 Plaatselijke protocollen

De spoorwegonderneming dient met de lokale leider van het exploitatieorgaan (manager I-TMS Area) een plaatselijk protocol af te sluiten voor de installatie of de groep van installaties waarop ze bewegingen wil uitvoeren.

Het plaatselijk protocol regelt de praktische modaliteiten betreffende het gebruik van de Belgische spoorweginfrastructuur.

Het plaatselijke protocol beschrijft het operationeel gebruik van de lokale installaties: rangeerzones, haveninstallaties, reizigersstations etc. Meer specifiek de bewuste sporen, de bewegingen (zoals in- en uitrit van de sporen) en de communicatie op het terrein. Door de ondertekening van het protocol verbindt de spoorwegonderneming zich ertoe de gebruiksvoorwaarden van deze installatie(s) te respecteren.

Een spoorwegonderneming mag niet op het Belgische spoornet rijden met tractiematerieel, met of zonder voertuigen, zonder een door de infrastructuurbeheerder toegewezen rijpad aan haar of aan de kandidaat niet-spoorwegonderneming die haar heeft aangeduid.

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 handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spooraansluiting*, kan daarvan echter afgeweken worden indien de spoorwegonderneming op voorhand ritten aanvraagt via de betrokken Area I-TMS. De Area 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 spooraansluiting en een spoorweginstallatie, ofwel in en tussen de bundels 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 plaatselijk protocol is een afzonderlijk contract naast de gebruiksovereenkomst. Het moet te allen tijde ondergeschikt zijn aan de toepasselijke reglementering, met inbegrip van de netverklaring. Het plaatselijk protocol is onderworpen aan het behoud door de spoorwegonderneming van de relevante spoorweginfrastructuurcapaciteit (rijpaden). Verliest de spoorwegonderneming deze, dan komt er op de datum van dit verlies automatisch een einde aan het protocol.

Zowel de spoorwegonderneming als Infrabel kunnen het plaatselijk protocol opzeggen met inachtneming van een opzegtermijn van drie maanden.

Infrabel kan het plaatselijk protocol onmiddellijk opzeggen indien blijkt dat de spoorwegonderneming zich schuldig maakt aan inbreuken, ongeacht de aard of het belang van deze inbreuken, wanneer deze de veiligheid van het verkeer of de bewegingen in het gedrang brengen of kunnen brengen. Elke opzeg gebeurt per aangetekend schrijven met ontvangstbevestiging, waarbij de toepassingsdatum deze is van de ontvangst van het aangetekend schrijven.

In geval van strijdigheid tussen de bepalingen van het plaatselijk protocol en 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, in geval van wijziging van de gebruiksovereenkomst, geldig.

Indien een bepaling van het plaatselijk protocol strijdig zou zijn met de toepasselijke reglementering met inbegrip van de netverklaring, dan zullen de partijen zodra 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 voege op de datum van de ondertekening door de spoorwegonderneming en Infrabel.

Deel 1 van de plaatselijke protocollen zijn raadpleegbaar op de *Business Corner*. Voor de opmaak van de overige delen van de plaatselijke protocollen kan een spoorwegonderneming zich wenden tot de I-TMS Area waartoe de installatie behoort. De adressen van de I-TMS Areas zijn vermeld in bijlage D.10 (Lijst 34 van Deel III van de BVT) en de kaart met de grenzen van de I-TMS Areas is terug te vinden in bijlage C.1.

2.3.2 Contracten tussen Infrabel en de kandidaat niet-spoorwegonderneming

De kandidaten niet-spoorwegondernemingen kunnen een capaciteitsaanvraag indienen bij Infrabel.

De capaciteit wordt pas toegekend als de kandidaat een capaciteitsovereenkomst afgesloten heeft met Infrabel (zie bijlage B.9). De capaciteitsovereenkomst bepaalt de respectievelijk rechten en plichten van elke partij, met name de modaliteiten met betrekking tot de aangeboden producten en de facturatie ervan.

In het geval van een discrepantie tussen een bepaling in de netverklaring en een bepaling in de capaciteitsovereenkomst, dan is deze laatste doorslaggevend.

2.3.3 Kaderovereenkomst

De kaderovereenkomst is een overeenkomst die de rechten en plichten van een kandidaat en van de infrastructuurbeheerder vastlegt en die betrekking heeft op de toe te wijzen spoorweginfrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingtijdvak. Zij wordt gesloten volgens de voorwaarden van artikel 24 van de Spoorcodex en de Uitvoeringsverordening (EU) 2016/545 van de Commissie 7 april 2016 *betreffende procedures en criteria voor kaderovereenkomsten tot toewijzing van spoorinfrastructuurcapaciteit*.

Infrabel biedt zijn klanten momenteel geen kaderovereenkomst aan.

2.4 Operationele regels

De operationele regels die door het treinpersoneel tijdens hun dagelijkse werkzaamheden dienen te worden gerespecteerd, zijn opgenomen in de verschillende boeken van de VeiligheidsVoorschriften betreffende de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur (VVESI), opgesteld door de infrastructuurbeheerder. Deze documenten kunnen geraadpleegd worden door de spoorwegondernemingen en de kandidaten op de *Business Corner* (zie punt 1.11).

2.5 Buitengewoon vervoer

Een buitengewoon vervoer is een vervoer waarbij het spoorwegmaterieel:

- niet in regel is met de homologatievoorschriften ;
- het vrijruimteprofiel (in hoogte en/of breedte) niet respecteert ;
- de toegelaten maximumlast en/of maximumlengte overschrijdt.

Dergelijk transport is onderworpen aan specifieke voorwaarden. De reglementaire voorschriften die gelden voor het verkeer van buitengewone vervoeren zijn beschreven in de volgende documenten:

- het VVESI 4.4 – *Buitengewone vervoeren en ladingen* ;



- het VVESI 5.3 – *Verkeer van buitengewone vervoeren*.

Gegevens over het proces van capaciteitstoewijzing voor buitengewoon vervoer zijn terug te vinden in punt 4.7.1 en gegevens over de diensten betreffende buitengewoon vervoer in punt 5.4.3.

De contactgegevens van het verantwoordelijk bureau voor de organisatie van de buitengewone vervoeren (studies en toelatingen) zijn terug te vinden in punt 1.8.1.

2.6 Vervoer van gevaarlijke goederen

Het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor is wettelijk geregeld door het koninklijk besluit van 2 november 2017 *betreffende het vervoer per spoor van gevaarlijke stoffen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen* en door het Reglement betreffende het Internationale spoorvervoer van gevaarlijke goederen (RID). Dit document vermeldt de gevaarlijke goederen (dat wil zeggen grondstoffen of objecten) waarvan het internationaal vervoer wordt uitgesloten en de gevaarlijke goederen waarvan het internationaal vervoer wordt gemachtigd alsook de voorwaarden opgelegd aan deze goederen.

In België is het vervoer per spoor van bepaalde gevaarlijke goederen onderworpen aan de wettelijke bepalingen vermeld in het VVESI 4.1 - *Voorschriften voor treinen*.

Het proces van capaciteitstoewijzing voor transport van gevaarlijke goederen wordt hernomen in punt 4.7.2. De bijbehorende diensten worden verder uitgelegd in punt 5.4.3.



2.7 Toelating van het rollend materieel

Het rollend materieel dat rechtstreeks op de sporen (sporen in of buiten dienst) rijdt en/of werkt dient te beschikken over een verkeerstoelating. Voor het behalen van een verkeerstoelating wordt de conformiteit van het betrokken materieel met de hiervoor geldende wettelijke voorschriften nagegaan.

De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) staat in voor de toekenning van een attest tot indienststelling voor het rollend materieel dat rijpaden gebruikt, conform het koninklijk besluit van 1 juli 2014 *tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden*. Deze vereisten betreffen namelijk de *Electromagnetic Compatibility* (EMC), de specificaties voor ETCS-remcurven en de functionele beschrijving van TBL1+. De betrokken documenten zijn terug te vinden op de website van Infrabel (www.infrabel.be/nl/toelating-rollend-materieel).



De infrastructuurbeheerder is belast met de technische keuring van rollend materieel ingezet voor ritten zonder het gebruik van rijpaden op zijn spoorweginfrastructuur, 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 handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spooraansluiting.

Verdere inlichtingen zijn te bekomen bij de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (zie punt 1.8.4) of bij Infrabel (zie punt 1.8.1).

2.8 Certificering van het boordpersoneel en van de treinbestuurders

De wetgeving die van toepassing is, wordt hernomen:

- in de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex;
- in het koninklijk besluit van 22 juni 2011 betreffende de vergunning voor treinbestuurders en de registers van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen ;
- in het koninklijk besluit van 12 september 2011 betreffende de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en de erkenning van opleidingscentra. De lijst van opleidingscentra kan via volgende link teruggevonden worden: http://mobilit.belgium.be/nl/Resources/publicaties/spoorvervoer/pub_dvis_certificering_opleidngscentra.jsp ;
- in het koninklijk besluit van 9 juli 2013 tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel.
- in het koninklijk besluit van 30 juli 2018 tot bepaling van de regels met betrekking tot medische onderzoeken en bedrijfspsychologische onderzoeken voor treinbestuurders en van de criteria voor erkenning van centra belast met deze onderzoeken.

3.

INFRASTRUCTUUR

3.1 Inleiding

De punten 3.2 tot en met 3.6 van dit hoofdstuk geven een beschrijving van de functionele en technische kenmerken van de door Infrabel geëxploiteerde spoorinfrastructuur. Het punt 3.7 gaat over de dienstvoorzieningen die niet door Infrabel worden geëxploiteerd.

Informatie betreffende de spoorinfrastructuur op Europees niveau is terug te vinden in het infrastructuurregister (RINF). Dit infrastructuurregister werd geïntroduceerd met de Richtlijn 2008/57 *betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap* en biedt transparantie met betrekking tot de belangrijkste kenmerken van de Europese spoorweginfrastructuur. Deze geïnformatiseerde applicatie, die toegang geeft naar de gegevens van de nationale infrastructuurregisters, werd opgezet en beheerd door het Spoorwegbureau van de Europese Unie. Deze is beschikbaar via <http://rinf.era.europa.eu/rinf>.



3.2 Omvang van het net

3.2.1 Limieten

De spoorweginfrastructuur wordt beschreven als alle elementen welke bedoeld zijn in bijlage 23 van de Spoorcodex.

De kaart van de Belgische spoorinfrastructuur (zie bijlage C.1) geeft een overzicht van het net. Lijst 1 van deel III van het BVT (zie bijlage D.1) bevat de benaming van de lijnen, hun belangrijkste kenmerken en hun bijzonderheden.

Hoewel ze deel uitmaken van de Belgische spoorweginfrastructuur, mogen onderstaande installaties niet door een spoorwegonderneming worden gebruikt:

- de sporen buiten dienst ;
- de aansluitingen op de installaties van de technische diensten van Infrabel ;
- de aansluitingen op de installaties van de technische diensten van een andere spoorwegonderneming ;
- de installaties waarvoor Infrabel een bezettingstoelating heeft gegeven ;

- de sporen voorbehouden voor de technische diensten van Infrabel, een spoorwegonderneming of elke andere onderneming.

3.2.2 Verbonden spoorwegnetten

De Belgische spoorweginfrastructuur geeft toegang tot de spoorweginfrastructuren van de buurlanden. De grenspunten en de aangrenzende infrastructuurbeheerder worden vermeld in lijst 33 deel III van het BVT (zie bijlage D.5). De contactgegevens van de aangrenzende infrastructuurbeheerder staan in punt 1.8.5.

3.3 Beschrijving van het net

3.3.1 Geografische beschrijving

3.3.1.1 Typologie van de lijnen

De kaart van de Belgische spoorweginfrastructuur (zie bijlage C.1) toont een overzicht van de verschillende lijnen, terwijl lijst 3 van deel III van het BVT de enkelspoor- en dubbelspoorbaanvakken en de baanvakken met meer dan twee sporen (zie bijlage D.2) vermeldt.

3.3.1.2 Spoorbreedte

Alle sporen van de Belgische spoorweginfrastructuur hebben een standaardspoorbreedte van 1,435 m. De details betreffende de spoorbreedte zijn beschreven in UIC Fiche 510 *Wagons - Loopwerk - Normalisering* en het VVESI 1.2 – *Sporen, vrijruimteprofiel en kunstwerken*.

3.3.1.3 Stations en knooppunten

Lijst 13 van deel III van het BVT (zie bijlage D.3) somt de stations op. Bijlage E.1 geeft de afstand tussen de stations en de knooppunten voor elke lijn of referentie. Aan de hand van de kaart van de Belgische spoorweginfrastructuur (zie bijlage C.1) kan men deze stations en knooppunten lokaliseren.

3.3.2 Karakteristieken

3.3.2.1 Vrijruimteprofiel

De begrippen met betrekking tot het vrijruimteprofiel en het laadprofiel komen aan bod in het VVESI 1.2 – *Sporen vrijruimteprofiel en kunstwerken*. Bij overschrijding van het laadprofiel is er sprake van buitengewoon vervoer. Bijkomende informatie over buitengewone vervoeren  is terug te vinden in:

- het VVESI 5.3 – *Verkeer van buitengewone vervoeren* ;
- het VVESI 4.4 – *Buitengewone vervoeren en ladingen*.

De UIC-fiche 505 bevat de regels voor het gabariet G1 voor wat betreft de hoge delen en het gabariet GI1 en GI2 voor wat betreft de lage delen. De regels voor de gabarieten GA, GB, GC, GB1 en GB2 voor de hoge delen en het gabariet GI3 voor de lage delen staan in de Europese norm EN 15273. Deze gabarieten zijn van toepassing voor het goederentransport.

Bovenstaande gabarieten zijn allemaal interoperabel. Op het Infrabelnetwerk zijn de gabarieten BE1, BE2, BE3 en BE4 van toepassing.

Voor het intermodaal transport is de kaart van lijst 5 van deel III van het BVT van toepassing. Deze kaart geeft de codificatie van het gecombineerd vervoer dat toegelaten wordt op de Belgische spoorweginfrastructuur (zie bijlage C.2).

Wat betreft de belasting, is het net toegankelijk voor lasten D4.

3.3.2.2 Toegelaten last van de treinen

3.3.2.2.1 Toegelaten lasten

Voor de goederentreinen zijn de maximale toegelaten lasten op het netwerk gedefinieerd. Deze zijn raadpleegbaar volgens lijnsectie en per type materieel via de applicatie *Limit In*, op de *Business Corner*.

De maximale lasten worden bepaald op basis van:

- de karakteristieken van het krachtvoertuig (met name adhesie en kracht) ;
- de karakteristieken van de lijn (waarde en lengte van de helling en de bochten) ;
- de gekende exploitatievoorwaarden van de betrokken lijn (dubbel- of enkelspoor, gespecialiseerde of gemengde lijn, aantal treinen, ...) ;
- het aanvaardbare pannerisico.

Als de kandidaat van mening is dat de lasten voor sommige voertuigen of secties onderschat worden, mag hij een herziening vragen.

In dat geval moet hij de volgende gegevens leveren aan de infrastructuurbeheerder:

- massa en lengte van het krachtvoertuig ;
- aantal drijfassen ;
- tractiecurve (kracht aan de haak volgens de snelheid) ;
- maximaal vermogen van het krachtvoertuig.

De infrastructuurbeheerder zal zo spoedig mogelijk antwoorden en eventueel de applicatie *Limit In* aanpassen.

3.3.2.2.2 Last per strekkende meter

De informatie met betrekking tot de last per strekkende meter staat in het VVESI 4.4 - *Buitengewone vervoeren en ladingen*.

3.3.2.3 Hellingen

Zowel de hellingen als de hoogte van de stations en de knooppunten zijn aangeduid op de lengteprofielen. De bijzondere voorschriften die van toepassing zijn voor de hellingen van lijn 36 tussen Luik-Guillemins en Ans staan in het VVESI 5.2 - *Exploitatievoorschriften voor de lijnen*.

De kandidaten kunnen de lengteprofielen raadplegen via de *Business Corner (Draw In)*.

3.3.2.4 Snelheid

Lijst 1 van deel III van het BVT (zie bijlage D.1) bevat de refertesnelheid van de lijnen.

De door de seininrichting toegelaten snelheden worden in detail vermeld op de Schematische Seininrichtingsplannen. De kandidaten kunnen deze plannen raadplegen via de *Business Corner (Draw In)*.

De infrastructuurbeheerder kan striktere of minder strikte snelheden opleggen op basis van de exploitatiemogelijkheden of om technische redenen.

3.3.2.5 Maximale lengte van de trein

De lengte van de reizigerstreinen is als volgt beperkt:

- getrokken stellen: 430 m of 16 voertuigen ;
- motorstellen: 12 rijtuigen ;
- hogesnelheidstreinen: 18 rijtuigen.

De lengte van de goederentreinen is in principe beperkt tot 750 m, (sleep)locomotief(ven) inbegrepen. Elke lengte die meer bedraagt dan 650 m moet in elk geval goedgekeurd worden door de infrastructuurbeheerder.

De infrastructuurbeheerder kan minder of meer beperkende lengtes opleggen op basis van de exploitatiemogelijkheden of om technische redenen. De gedetailleerde regels zijn beschreven in het VVESI 4.1 – *Voorschriften voor treinen*.

Lijst 15 van deel III van het BVT (zie bijlage D.6) bevat de lengte van de perrons in de reizigersstations. De lengte van de kruis- en wijksporen staat in lijst 3 van deel III van het BVT (zie bijlage D.2).

3.3.2.6 Geëlektrificeerde lijnen

Het systeem van de elektrische voeding is beschreven in het VVESI 2.1 – *Vaste installaties van de elektrische tractie*.

De meeste lijnen van de Belgische spoorweginfrastructuur zijn geëlektrificeerd met 3 kV gelijkspanning. Enkele lijnen zijn geëlektrificeerd met 25 kV – 50 Hz. De lijn 24 is geëlektrificeerd met 15 kV tussen Montzen en de Duitse grens. De technische netkaart (zie bijlage C.3) geeft een overzicht van de geëlektrificeerde lijnen en van de bovenleidingspanning. De details staan in lijst 1 van deel III van het BVT (zie bijlage D.1).

De kaart in bijlage C.4 geeft de maximale stroomsterkte die door een trein mag worden afgenomen op elke lijn of baanvak.

Infrabel stelt de spoorwegonderneming installaties 3 kV ter beschikking voor de voorverwarming van de treinstellen. Deze dienst wordt uitgelegd in punt 5.4.2.



3.3.3 Verkeerscontrole- en communicatiesystemen

3.3.3.1 Seininrichtingssystemen

Alle lijnen van de Belgische spoorweginfrastructuur zijn uitgerust met seinen langs het spoor, behalve indien anders vermeld op de kaart in bijlage C.5. De verschillende seininrichtingssystemen zijn beschreven in het boek 3 van het VVESI – *Besturing en seingeving* en het boek 6 – *Exploitatie en Verkeersleiding – Boekdeel Seingeving*.



Lijst 1 van deel III van het BVT (zie bijlage D.1) vermeldt de bijzonderheden van de lijnen inzake seininrichting.

3.3.3.2 Systemen van verkeerscontrole

Het verkeersleidingscentrum (*Traffic Control*) heeft als doel de treinen in real time op het volledige net te volgen en corrigerende maatregelen te nemen in geval van storingen. Het is uitgerust met hoogstaande technologische systemen, zoals bv. de grafische schermen die een volledig overzicht geven van alle treinlijnen en zich automatisch in real time aanpassen, alsook met de modernste communicatiemiddelen.

De systemen van verkeerscontrole worden hernomen in de verschillende boeken van het VVESI.

3.3.3.3 Communicatiesystemen

Het Belgische spoorwegnet is uitgerust met *GSM for Railways* (GSM-R). Het is een gestandaardiseerd, internationaal, digitaal radiocommunicatiesysteem binnen Europa met als doel de interoperabiliteit tussen de spoorwegnetten te vergroten, volgens de Richtlijn 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 *betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie*.

Het GSM-R-netwerk moet gebruikt worden voor alle veiligheidscommunicaties tussen de treinbestuurder en *Traffic Control*. GSM-R is beschikbaar op alle lijnen van het Infrabelnetwerk.

Het ondersteunt de spraak- en datadiensten en biedt radio-ondersteuning voor het Europese seinstelsel ETCS (*European Train Control System*) level 2. Tot voor kort werd ETCS level 2 alleen gebruikt op de hogesnelheidslijnen L.3 en L.4, Infrabel is gestart met de ontplooiing van dit seininrichtingssysteem op het conventionele net.

Om toegang te krijgen tot het GSM-R-netwerk van Infrabel, moet het materieel uitgerust zijn met een GSM-R-cabineradio, gecertificeerd conform de nationale vereisten en een Infrabelsimkaart of een simkaart van een andere infrastructuurbeheerder waarvan het GSM-R-netwerk gekoppeld is aan het *UIC GSM-R ENIR Overlay Network*. Zeventien infrastructuurbeheerders maken deel uit van dit netwerk: Oostenrijk, België, Zwitserland, Tsjechië, Duitsland, Denemarken, Spanje, Frankrijk, Italië, Noorwegen, Nederland, Zweden, Slowakije, Groot-Brittannië, Slovenië, Hongarije en Luxemburg. Een overzicht van de roamingmogelijkheden tussen de verschillende GSM-R-netwerken is terug te vinden in bijlage E.4.

De simkaart moet geconfigureerd zijn conform de EIRENE-normen (*European Integrated Railway Radio Enhanced Network*). Om een Infrabelsimkaart te verkrijgen, moet de spoorwegonderneming zich richten tot haar *Key Account Manager*. Bij haar aanvraag dient de spoorwegonderneming te preciseren voor welk materieel de simkaart bestemd is. De Infrabelsimkaarten voor cabineradio's zijn gratis.

Indien een spoorwegonderneming het GSM-R-netwerk wenst te gebruiken voor andere doeleinden dan de bovenvermelde veiligheidscommunicatie en radio-ondersteuning van ETCS, dient zij voorafgaand het akkoord te verkrijgen van Infrabel. Het staat Infrabel vrij om andere toepassingen te weigeren ter bescherming van de prioritaire veiligheids- en verkeersfuncties.

De breedbandnetwerken van de operatoren van publieke mobiele netwerken en die van GSM-R bestaan naast elkaar in de 900 MHz-band. Vanaf 1 augustus 2019 zal, ten gevolge van een beslissing van het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie (BIPT), een verhoogd risico op interferentie bestaan. Infrabel moedigt de spoorwegondernemingen daarom aan de radio-ontvangers aan boord van hun treinen bestand te maken tegen interferentie door middel van *improved receivers* en/of filters voor de Cabine Radio en EDOR Radio. Op Europees vlak werden eveneens de nodige initiatieven genomen en is er met de TSI CCS (*Control Command and Signalling* - EU 2016/919) een wetgevend kader om deze apparatuur aan boord te verplichten voor nieuw rollend materieel of bij belangrijke wijzigingen

ervan. Indien op 1 augustus 2019 deze apparatuur nog niet geïnstalleerd werd aan boord van het rollend materieel, dient de betreffende spoorwegonderneming aan Infrabel te melden welke maatregelen inzake interferentie zij genomen heeft.

Onverminderd andere bepalingen nemen de aanvragers van toelatingen voor indiensstellingen en de spoorwegondernemingen de nodige beschikkingen zodat GSM-R boorduitrusting, zowel voor vocale transmissie als voor transmissie van gegevens nodig voor verkeer in ETCS niveau 2 FS, voldoet aan de normen ETSI TS 102 933-1 (versie 2.1.1 of hoger) en TS 102 933-2 (versie 2.1.1 of hoger).

3.3.3.4 Hulpmiddelen bij het besturen en stuurpostseininrichtingsystemen

De hulpmiddelen bij het besturen zijn beschreven in het VVESI 3.2 – *Hulp bij het besturen*.

Kaart C.5 in bijlage geeft een overzicht van de locaties van de hulpmiddelen bij het besturen en de stuurpostseininrichtingsystemen en lijst 1 van deel III van het BVT (zie bijlage D.1) geeft de details ervan.

De stand van zaken voor de uitrusting van het net met ETCS staat in bijlage C.6.

3.4 Verkeersbeperkingen

3.4.1 Gespecialiseerde infrastructuur

De beperkingen die gelden voor het verkeer op bepaalde lijnen staan vermeld in VVESI 5.2 – *Exploitatievoorschriften voor de lijnen*. De bijzondere voorschriften die van toepassing zijn op bepaalde lijnen en voor bepaalde voertuigen, staan vermeld in lijst 24 van deel III van het BVT (zie bijlage D.8).

De lijst met de lijnen die gespecialiseerd zijn voor goederenvervoer is terug te vinden in bijlage B.8.

Er is geen voorbestemde hoofdlijn. De lijnen met een nummer groter dan 200 krijgen de benaming ‘industriële lijnen’ en worden voor goederenverkeer gebruikt.

3.4.2 Milieubeperkingen

Bepaalde milieubeperkingen kunnen door Infrabel worden opgelegd in het kader van het respecteren van de inhoud van bouw- en/of milieuvergunningen, afgeleverd door de Gewesten. Deze beperkingen betreffen ofwel het rollend materieel ofwel de capaciteit (toegelaten verkeer, treincategorie, dag, nacht, weekend, ...).

Infrabel mag in dit geval en in functie van de inhoud van deze bouw- en/of milieuvergunningen capaciteit weigeren, op bepaalde momenten van de dag, zelfs indien de betreffende lijnen niet verzadigd verklaard zijn.

3.4.3 Gevaarlijke goederen

De voorschriften die gelden voor het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen staan in het koninklijk besluit van 2 november 2017 betreffende *het vervoer per spoor van gevaarlijke stoffen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen* en in het Reglement betreffende het Internationaal spoorvervoer van gevaarlijke goederen (RID).

De maatregelen die genomen moeten worden in geval van een ongeval waarin één of meerdere RID wagon(s) betrokken is (zijn), worden besproken in het VVESI 5.5 – *De maatregelen te nemen in geval van een ongeval, een hindernis of een noodgeval*.

Het vervoer van gevaarlijke goederen is verboden op bepaalde lijnen. De details zijn terug te vinden in lijst 1 deel III van het BVT (zie bijlage D.1).

3.4.4 Tunnels met beperkingen

De tunnels op het net zijn terug te vinden op de technische netkaart (zie bijlage C.3).

De beperkingen die gelden voor het verkeer in de tunnels op bepaalde lijnen staan in het VVESI 5.2 – *Voorschriften voor de exploitatie van lijnen*. De bijzondere voorschriften die gelden op bepaalde lijnen en voor bepaalde voertuigen worden beschreven in lijst 24 van deel III van het BVT (zie bijlage D.8).

3.4.5 Bruggen met beperkingen

De mobiele bruggen op het net zijn terug te vinden op de technische netkaart (zie bijlage C.3).

De sluitsuren van deze bruggen voor het treinverkeer zijn beschikbaar bij de infrastructuurbeheerder. Lijst 24 van deel III van het BVT (zie bijlage D.8) behelst de bijzondere voorschriften die gelden op bepaalde lijnen en voor bepaalde voertuigen.

3.5 Beschikbaarheid van de infrastructuur

Een deel van de capaciteit is toegekend aan de Infrabel voor het onderhoud, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur. Uitgebreide informatie over dit onderwerp is terug te vinden in de punten 4.5 en 4.9.5.

3.6 Dienstvoorzieningen

Dit punt vermeldt de dienstvoorzieningen die door de infrastructuurbeheerders kunnen geëxploiteerd worden in overeenstemming met de Richtlijn 2012/34/EU, en waartoe hun spoornetten toegang verlenen. Infrabel exploiteert enkele van deze voorzieningen.

De dienstvoorzieningen die door derden worden geëxploiteerd, staan beschreven in punt 3.7 hieronder.

Bijlage E.2 geeft een overzicht van de dienstvoorzieningen van alle exploitanten.

De toegang tot de dienstvoorzieningen en het leveren van diensten in deze voorzieningen worden verder besproken in punt 5.3.

3.6.1 Reizigersstations

Infrabel exploiteert de reizigersstations niet.

In overeenstemming met bijlage 23 van de Spoorcodex, maken de perrons daarentegen deel uit van de infrastructuur van Infrabel, aan wie toegang tot de perrons dient gevraagd te worden via een capaciteitsaanvraag. Lijst 15 van deel III van het BVT (zie bijlage D.6) bevat de stations die uitgerust zijn met reizigersperrons, alsook de lengte van deze perrons.

3.6.2 Terminals voor het goederenverkeer

Infrabel exploiteert geen intermodale goederenterminals.

3.6.3 Rangeer- en vormingsstations

Infrabel exploiteert verschillende bundels voor het vormen en rangeren van treinen, alsook voor het parkeren van rollend materieel.

De plaatselijke protocollen voor het gebruik van de infrastructuur vermelden de maximale lengte van de treinen die toegang krijgen tot een bundel. Deel 1 van de plaatselijke protocollen is raadpleegbaar via de *Business Corner*. De overige delen van de plaatselijke protocollen kunnen worden opgevraagd bij de I-TMS Area waartoe de installatie behoort. De adressen van de I-TMS Areas zijn vermeld in bijlage D.10 (lijst 34 van Deel III van de BVT) en de kaart met de grenzen van de I-TMS Areas is terug te vinden in bijlage C.1.

3.6.4 Bundels voor het parkeren

Zie punt 3.6.3.

3.6.5 Installaties voor onderhoud

Infrabel exploiteert geen installaties voor onderhoud van het rollend materieel.

3.6.6 Technische voorzieningen

Infrabel beschikt over technische voorzieningen, met name voor het leveren van elektriciteit, water en perslucht. De lijst van die voorzieningen en hun locatie is vermeld in bijlage F.1.

3.6.7 Zee- en binnenhavenvoorzieningen

Infrabel exploiteert geen voorzieningen in de zee- en binnenhavens.

3.6.8 Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen

Infrabel beschikt niet over hulp- en ondersteuningsvoorzieningen.

3.6.9 Tankvoorzieningen

Infrabel stelt aan de spoorwegondernemingen tankplatformen ter beschikking, al dan niet uitgerust met een vaste tankinstallaties geëxploiteerd door een derde (bijv. Zeebrugge, Genk-Goederen, Gent-Zeehaven en Antwerpen-Noord). Deze staan vermeld in bijlage D.7.

3.7 Niet door Infrabel geëxploiteerde dienstvoorzieningen

Zowel de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex als de uitvoeringsverordening 2017/2177 leggen de exploitanten van dienstvoorzieningen verbonden aan het Infrabel-net en/of de dienstverleners in deze voorzieningen op om informatie te verstrekken over de voorwaarden en de tarieven voor de toegang tot hun installaties, alsook voor het verlenen van diensten.

Deze informatie dient opgenomen te worden in de netverklaring van Infrabel, eventueel via een link naar een website (eigen website of een common portal) waar deze informatie gratis ter beschikking wordt gesteld.

Om de exploitanten van dienstvoorzieningen en dienstverleners te ondersteunen voor de beschrijving van hun installaties en/of prestaties, heeft de spoorwegsector een template ontwikkeld die alle voorwaarden van de voorgenoemde uitvoeringsverordening weerspiegelt. Deze template mag gebruikt worden door de exploitanten en dienstverleners, als ze dat wensen. Deze template is beschikbaar in het Engels, Nederlands en Frans. De publicatie van de informatie dient te gebeuren in twee talen van de Europese Unie.

- [Gemeenschappelijke template voor dienstvoorzieningen \(NL\)](#)
- [Gemeenschappelijke template voor dienstvoorzieningen \(FR\)](#)
- [Gemeenschappelijke template voor dienstvoorzieningen \(ENG\)](#)

Infrabel nodigt de exploitanten van de dienstvoorzieningen verbonden aan het Belgische spoorwegnet en de dienstverleners uit om hun informatie te sturen naar customercare@infrabel.be.

Infrabel is niet verantwoordelijk voor de informatie aangeleverd door exploitanten of dienstverleners.

Bijlage E.2 geeft een overzicht van de dienstvoorzieningen die geëxploiteerd worden door derden.



3.8 Ontwikkeling van de infrastructuur

Infrabel moderniseert voortdurend zijn infrastructuur. De huidige en toekomstige projecten omvatten het GEN-project, dat het toenemende verkeer van en naar Brussel moet opvangen, projecten met als einddoel de intermodaliteit zee-spoor in de belangrijkste havens te bevorderen, ... Deze verschillende projecten staan beschreven op de website www.infrabel.be/nl/buurtbewoners/onze-werven.

De communicatiekanalen tussen Infrabel en zijn klanten m.b.t. de werken (of de tijdelijke capaciteitsbeperkingen) zijn terug te vinden in de punten 4.5 en 4.9.5.



4.

TOEWIJZING VAN DE CAPACITEIT

4.1 Inleiding

De procedure voor het toewijzen van capaciteit wordt in dit vierde hoofdstuk beschreven. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds capaciteit op het vlak van rijpaden [YourMoves](#) (zie punten 4.2 tot en met 4.8, Infrabel als infrastructuurbeheerder) en anderzijds lokale capaciteit [YourShunts](#) (zie punt 4.9, Infrabel als exploitant van dienstvoorzieningen).

De voorwaarden die van toepassing zijn op de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors, vermeld in punt 1.9, met inbegrip van de toewijzing van rijpaden door de desbetreffende C-OSS zijn beschreven in *Book 4* van het *Corridor Information Document* van elke goederencorridor.



4.2 Beschrijving van de procedure

4.2.1 Betrokken organismen

4.2.1.1 Kandidaten

Kandidaten spoorwegondernemingen (zie punt 2.2.1.1) en kandidaten niet-spoorwegondernemingen (zie punt 2.2.1.2) kunnen een capaciteitsaanvraag of een aanvraag voor een capaciteitsstudie indienen. Hoofdstuk 2 beschrijft de nodige vereisten om een capaciteitsaanvraag in te dienen.

De capaciteitsaanvragen voor kandidaten niet-spoorwegondernemingen dienen te gebeuren conform de capaciteitsovereenkomst (zie bijlage B.9).

4.2.1.2 Infrastructuurbeheerder

De infrastructuurbeheerder is het orgaan dat verantwoordelijk is voor het toewijzen van rijpaden op de spoorweginfrastructuur.



Alle capaciteitsaanvragen moeten aan dit orgaan worden overgemaakt, met uitzondering van de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors volgens Verordening 913/2010 (zie punt 4.2.1.3).

In geval van concurrentiële capaciteitsaanvragen stelt de infrastructuurbeheerder een coördinatieprocedure in zoals beschreven in het punt 4.4.1.

Volgens artikel 28 van de Spoorcodex, is de infrastructuurbeheerder voortdurend in staat om aan elke belanghebbende partij de nog beschikbare capaciteit mee te delen.

4.2.1.3 Corridor One-Stop-Shop

Conform Verordening 913/2010 wordt de beslissing over de toewijzing van de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors genomen door de betrokken C-OSS (zie punt 1.8.6) in naam van de infrastructuurbeheerders en worden de betrokken infrastructuurbeheerders, alsook de kandidaten, hiervan op de hoogte gebracht.

De voorwaarden die van toepassing zijn op de goederencorridor, vermeld onder punt 1.9, zijn beschreven in *Book 4* van het *Corridor Information Document* van elke goederencorridor.

4.2.1.4 Toezichthoudende orgaan – de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal

De Spoorcodex bepaalt in de artikelen 62 tot 66 de opdrachten en bevoegdheden van het toezichthoudende orgaan. Het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 *tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal en tot vaststelling van zijn samenstelling en het statuut dat van toepassing is op zijn leden*, schrijft in artikel 2 bis voor dat deze dienst het toezichthoudende orgaan is.

In punt 1.4.3 worden enkele bevoegdheden van het toezichthoudende orgaan besproken, met name met betrekking tot de toewijzing van spoorcapaciteit. De volledige lijst van bevoegdheden kan worden teruggevonden in de Spoorcodex en op de website van het toezichthoudende orgaan (www.regul.be/nl/content/spoorwegen/bevoegdheden).



4.2.2 Procedure voor het aanvragen van capaciteit en het toewijzen van rijpaden

De tabel hieronder herneemt de verschillende termen die gebruikt worden in dit hoofdstuk teneinde een duidelijk verband tussen de verschillende fases te bewerkstelligen:

Haalbaarheids- studies	Capaciteits- aanvragen binnen termijn voor het opstellen van de dienstregeling		Capaciteitsaanvragen buiten de termijn voor het opstellen van de dienstregeling	
	Feasibility Studies Tot en met de derde maandag van januari A-1	New Path Requests Vanaf 15 december A-2 tot en met de tweede maandag van april A-1	Late Path Requests Vanaf de tweede dinsdag van april A-1 tot en met de tweede of derde maandag van oktober A-1	Ad Hoc Requests Vanaf de tweede of derde dinsdag van oktober A-1 tot en met de tweede zaterdag van december A-1
Lange termijn	Lange termijn	Lange termijn	Lange termijn	Ad Hoc Requests Vanaf de tweede zondag van december A-1 tot en met de tweede zaterdag van december A
				Lange termijn (tussentijdse wijzigingen) Korte termijn Real time

A = jaar van de dienstregeling van de huidige netverklaring.

De procedure voor de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors is terug te vinden in *Book 4* van het *Corridor Information Document* van de betreffende goederencorridor.

4.2.2.1 Indiening van de rijpadaanvraag

4.2.2.1.1 Algemene principes

Elke aanvraag voor een capaciteitsstudie of elke capaciteitsaanvraag kan betrekking hebben op één van de volgende categorieën:

- goederentreinen (waaronder buitengewoon vervoer);
- losse ritten van goederentreinen;
- reizigerstreinen (waaronder ritten met historisch materieel);
- losse ritten van reizigerstreinen;
- technische treinen, andere dan deze gevraagd door Infrabel (transfers van leeg rollend materieel, homologatieritten en testritten van rollend materieel).

Het indienen van een capaciteitsaanvraag of aanvraag voor een capaciteitsstudie voor bovengenoemde categorieën moet volgens onderstaande regels gebeuren:



	Lange termijn	Korte termijn	Real time
Internationale aanvragen	– Ofwel via de toepassing PCS (<i>Path Coordination System</i>); – Ofwel via de toepassing <i>Book In</i>.		Verplicht via de toepassing <i>Book In</i> .
	Dubbele aanvragen zijn niet toegestaan.		
	Indien bovenstaande toepassingen niet beschikbaar zijn moeten de capaciteitsformulieren in bijlage gebruikt worden:		
	– B.1.1 (goederen) – B.1.3 (reizigers / technische ritten)	– B.1.2 (goederen) – B.1.3 (reizigers / technische ritten)	– B.1.2 (goederen) – B.1.3 (reizigers / technische ritten)
	Voor de van tevoren geregelde rijpaden en reservecapaciteit (goederencorridors) moet de toepassing PCS worden gebruikt.		Conform de capaciteitsovereenkomst (zie bijlage B.9) kan een kandidaat niet-spoorwegonderneming geen realtimeaanvraag indienen, enkel de spoorwegonderneming aangeduid door de kandidaat niet-spoorwegonderneming, kan dit indienen.
Nationale aanvragen	Verplicht via de toepassing <i>Book In</i> , behalve als die niet beschikbaar is. In dat geval moeten de capaciteitsformulieren in bijlagen B.1.1, B.1.2 en B.1.3 gebruikt worden.		
			Conform de capaciteitsovereenkomst (zie bijlage B.9) kan een kandidaat niet-spoorwegonderneming geen realtimeaanvraag indienen, enkel de spoorwegonderneming aangeduid door de kandidaat niet-spoorwegonderneming, kan dit indienen.

Elke capaciteitsaanvraag of aanvraag voor een capaciteitsstudie die via een andere weg wordt ingediend (telefoon, e-mail zonder formulier van aanvraag, ...) zal worden geweigerd door de infrastructuurbeheerder.

De toepassing *Book In* is beschikbaar op de *Business Corner* van Infrabel. De kandidaten kunnen via hun *Key Account Manager* toegang krijgen tot deze toepassing.

De toepassing *Path Coordination System* (PCS) is beschikbaar op de website van *RailNetEurope* (www.rne.eu); om er gebruik van te kunnen maken, moeten toegangscode gevraagd worden aan



RailNetEurope. Het gebruik van deze toepassing wordt ten eerste aanbevolen voor internationale capaciteitsaanvragen en is verplicht voor aanvragen met betrekking tot de van tevoren geregelde rijpaden en reservecapaciteit (goederencorridors).

Een capaciteitsaanvraag of aanvraag voor een capaciteitsstudie die wegens onbeschikbaarheid van de toepassingen *Book In* of PCS wordt ingediend, op basis van een capaciteitsformulier, zoals voorzien in bijlage B, wordt per e-mail overgemaakt aan het bevoegd bureau (zie punt 1.8.1).

De infrastructuurbeheerder onderzoekt de ontvankelijkheid van de aanvraag en maakt de technische studie.

Elke kandidaat die capaciteit aanvraagt voor een goederentrein met vertrek vanuit of aankomst in een installatie, die niet het vertrekpunt of de bestemming van de wagons is, dient bepaalde bijkomende informatie te leveren. Daartoe dient hij in de toepassing *Book In*, de toepassing *Path Coordination System* of op het capaciteitsaanvraagformulier de volgende gegevens te vermelden:

- de oorsprong en/of de bestemming van de wagons zelfs als deze zich voordoet/voordoen in partnerschap met een andere operator;
- de voorziene verblijfsduur in deze installatie;
- de naam van de andere spoorwegonderneming die het vervoer zal verzekeren bij het vertrek of bij de aankomst van de trein.

Voor ad-hoc aanvragen die betrekking hebben op internationaal vervoer en die ingediend worden voor aanpassing van de treindienst op korte termijn of in real time, wordt omwille van operationele redenen aanbevolen dat de kandidaten deze vooraf vervullen met het internationale treinnummer dat de bevoegde infrastructuurbeheerder toegekend heeft. De bevoegde infrastructuurbeheerders, alsook hun contactgegevens zijn terug te vinden in lijst 35 van deel III van het BVT (zie bijlage D.11).

Indien een kandidaat internationale capaciteit aanvraagt, dient hij ervoor te zorgen dat voor het/de betrokken grenspunt(en) een samenhangende en vergelijkbare aanvraag aan de betrokken infrastructuurbeheerder(s) wordt gestuurd. Hiermee wordt bedoeld:

- zelfde grenspunt;
- zelfde ritkarakteristieken aan de grens (zelfde ritdagen);
- zelfde grenstijden;
- zelfde technische parameters.

4.2.2.1.2 Reizigersvervoer

Conform de Spoorcodex (artikel 31) en volgens de voorziene modaliteiten in de Uitvoeringsverordening EU nr.869/2014 van de Commissie van 11 augustus 2014 *inzake nieuwe spoorvervoersdiensten voor passagiers*, wanneer een kandidaat voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een reizigersvervoersdienst, stelt hij de infrastructuurbeheerder en het toezichthoudende orgaan daarvan minstens achttien maanden voor de inwerkingtreding van de dienstregeling waarop de capaciteitsaanvraag betrekking heeft, in kennis.

De minister, de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming die het betreffende openbaredienstcontract uitvoert kunnen binnen één maand vanaf de ontvangst van deze informatie bij het toezichthoudende orgaan een verzoek indienen om na te gaan of de uitoefening van dit recht het economische evenwicht van het openbaredienstcontract in gevaar zou brengen wanneer de uitoefening van dit recht betrekking heeft op hetzelfde traject als het openbaredienstcontract in kwestie of op een alternatief traject.

Het toezichthoudende orgaan motiveert zijn besluit en vermeldt, indien de voorgestelde reizigersvervoerdienst het economische evenwicht van het openbaredienstcontract in gevaar zou



brengen, de mogelijke aanpassingen die aan deze dienst kunnen worden aangebracht opdat dit recht zou kunnen worden uitgeoefend.

In dat geval brengt hij onmiddellijk de minister hiervan op de hoogte, die kan voorstellen om, bij koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een beslissing aan te nemen om dat toegangsrecht te beperken. Daartoe wordt voormeld koninklijk besluit ter kennis gebracht van de infrastructuurbeheerder uiterlijk twee maanden nadat de beslissing van het toezichthoudende orgaan werd meegedeeld aan de minister.

4.2.2.1.3 Internationaal goederenvervoer

Wanneer internationaal goederenvervoer plaatsvindt in partnerschap tussen twee of meer spoorwegondernemingen, is het wenselijk dat, in het kader van de harmonisatie van de rijpaden en wanneer de applicatie *Book In* gebruikt wordt, de kandidaat op het Belgisch spoorwegnet in zijn capaciteitsaanvraag de naam of namen vermeldt van de spoorwegonderneming(en) die verantwoordelijk is/zijn voor het genoemde transport op de aangrenzende netten. Deze informatie kan in het commentaarveld van de capaciteitsaanvraag in *Book In* worden ingevoerd.

Tevens, wanneer de applicatie *Book In* gebruikt wordt en het internationaal goederenvervoer in partnerschap tussen twee spoorwegondernemingen een binnenlandse dienst inhoudt, is het wenselijk dat de kandidaten in hun respectieve capaciteitsaanvragen de naam vermelden van de - naar gelang het geval - overnemende of overdragende spoorwegonderneming. Deze informatie kan in het commentaarveld van de capaciteitsaanvraag in *Book In* worden ingevoerd.

In navolging van een door de infrastructuurbeheerder SNCF-Réseau verleende bevoegdheidsdelegatie is Infrabel verantwoordelijk voor de toewijzing van de internationale goederentreinnummers voor de relatie Nederland-België en omgekeerd. Voor alle verkeer dat voorbij deze twee landen gaat, is deze toewijzing niet langer de verantwoordelijkheid van Infrabel. Opdat het internationaal treinnummer voor de gehele rit correct zou worden toegewezen, dient iedere kandidaat in de capaciteitsaanvraag het vertrekstation van zijn rijpad, alsook het aankomststation te vermelden.

Het wordt ten sterkste aangeraden dat de kandidaten voor elke capaciteitsaanvraag, die een reisweg via het grenspunt Montzen bevat, de uurkadans vermelden. De kadans die overeengekomen werd tussen Infrabel en DB Netze omvat vijf rijpaden per uur en per richting:

Grenspunt Montzen	
Richting Duitsland - België	Richting België - Duitsland
xx.13 u.	xx.17 u.
xx.25 u.	xx.26 u.
xx.37 u.	xx.37 u.
xx.49 u.	xx.50 u.
xx.01 u.	xx.01 u.



Ingeval er in de capaciteitsaanvraag geen uurkadans aan de grens vermeld is, zal dit de behandeling van deze aanvraag door Infrabel complexer maken omwille van de harmonisatie met DB Netze.

4.2.2.1.4 Eigenschappen van het rijpad

Op het moment van de capaciteitsaanvraag moet de kandidaat alle nodige eigenschappen (lengte, last, tractiematerieel, ...) opgeven om de infrastructuurbeheerder toe te laten een correct rijpad toe te kennen.

4.2.2.2 Toewijzing van de rijpaden

De infrastructuurbeheerder kent het gevraagde rijpad toe indien het beschikbaar is. Zo niet stelt hij – in de mate van het mogelijke en indien de hem toegeleverde informatie volstaat – een alternatief rijpad voor, gebaseerd op de commerciële behoeften uitgedrukt door de kandidaat. In voorkomend geval wordt het dossier beschouwd als één en dezelfde aanvraag.

De aanvragen voor capaciteit worden ingediend en behandeld met naleving van het tijdsschema en de fases opgenomen in punt 4.3. De coördinatieprocedure in geval van concurrerende aanvragen wordt toegelicht in punt 4.4.1.

De infrastructuurbeheerder deelt de toewijzingen van de rijpaden mee via e-mail. De toewijzing van de rijpaden, alsook de dienstregelingen kunnen geraadpleegd worden op de *Business Corner (Book In, ...)* en in voorkomend geval in het *Path Coordination System*.

Wat de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit (goederencorridors) betreft, neemt de C-OSS de beslissing voor de toewijzing van de rijpaden in naam van de infrastructuurbeheerder en deelt deze mee via PCS.

De infrastructuurbeheerder wijst de rijpaden toe voor een maximale duur die overeenstemt met één enkele dienstregelingperiode.

De nummering van de treinen wordt toegelicht in bijlage D.11 (lijst 35 van Deel III van het BVT). De treinnummers kunnen worden aangevuld met ontdebellingstekens (/1, /2, ...) voor puur operationele redenen.

De houder van een rijpad dient te allen tijde het toegewezen rijpad te respecteren. Dit impliceert in het bijzonder het respecteren van de toegewezen rittijden en het zorgen voor de overeenstemming van het materieel met de karakteristieken van de reisweg.

Meer informatie over het opstellen en publiceren van de dienstregelingen is te vinden in bijlage B.4.

4.2.2.3 Wijziging van de toegewezen rijpaden

Voor elke wijziging van een reeds toegewezen rijpad, en in het bijzonder elke wijziging aan de samenstelling van de trein en/of het traject, waarbij het onmogelijk is om het toegewezen rijpad te respecteren, dient een aanvraag tot wijziging van het rijpad te worden ingediend. Deze aanvraag zal behandeld worden als een nieuwe rijpadaanvraag, zoals beschreven in punt 4.2.2.1 en de administratieve kosten zullen worden gefactureerd conform de regels gedefinieerd in bijlage F.4.

4.2.2.4 Schorsing of intrekking van de rijpaden

De infrastructuurbeheerder heeft het recht om het toegekende rijpad te schorsen of in te trekken zonder voorafgaande kennisgeving, bij hoogdringendheid of in geval van absolute noodzaak wegens storingen die de spoorweginfrastructuur tijdelijk onbruikbaar maken, en dit voor de duur nodig om de installatie opnieuw in werking te stellen (artikel 44 van de Spoorcodex).



De infrastructuurbeheerder brengt de houder van het rijpad daarvan op de hoogte via e-mail.

4.2.2.5 Annulatie van de rijpaden

Elke houder van rijpaden kan afzien van het gebruik van de volledige of van een gedeelte van de toegekende capaciteit. Hij oefent dit recht uit onder de voorwaarden vermeld in punt 6.4.1.

Iedere aanvraag tot een volledige of gedeeltelijke annulatie van capaciteit moet worden ingediend volgens de modaliteiten bepaald in punt 4.2.2.1.

De capaciteit die vrijkomt na volledige of gedeeltelijke annulatie wordt opnieuw als beschikbaar beschouwd.

De infrastructuurbeheerder kan aldus aan elke kandidaat deze beschikbaar geworden capaciteit toekennen voor zover deze laatste voldoet aan het geheel van voorwaarden die aan het gebruik voorafgaan.

4.2.3 Pilootprojecten “TimeTabling Redesign”

In de dienstregeling 2020 worden pilootprojecten opgezet om de processen te testen van het project tot herziening van het internationale dienstregelingsproces (TTR, *TimeTabling Redesign*, zie punt 1.10.3). De spoorlijnen op het Belgische net waarop het pilootproject “Antwerp – Rotterdam” van toepassing is, zijn:

Lijn	Baanvakken
L12	Y Mariaburg – Essen Grens
L12/1	Y Driehoekstraat – Y Sint-Mariaburg
L27A	Y Driehoekstraat – Y Schijn
L12	Y Luchtbal – Y Sint-Mariaburg
L25*	Antwerpen Centraal – Y Luchtbal
L4*	Y Luchtbal – Meer Grens

* uitgesloten voor de rolling planning.

De pilootprojecten omvatten twee pijlers: de aanvragen voor de jaarlijkse planning en de aanvragen voor de *rolling planning*.

Voor de *rolling planning* is er capaciteit gewaarborgd (*safeguarded capacity*) en kunnen aanvragen worden ingediend ten vroegste vier maanden en ten laatste één maand vóór de eerste ritdag. Dit om voldoende tijd te geven voor de voorbereiding van een kwalitatief aanbod. De aanvragen zullen mogelijk zijn vanaf augustus 2019. Na deze deadlines wordt de ongebruikte gewaarborgde capaciteit toegevoegd aan de resterende capaciteit. De aanvragen moeten voldoen aan de karakteristieken van het gepubliceerde rijpad.

Het is eveneens mogelijk om aanvragen in te dienen voor de jaarlijkse planning. Dit zal verlopen volgens de modaliteiten beschreven in de punten 4.2.2.1 en 4.3.1.2 van de netverklaring.

Meer details over de capaciteit die gewaarborgd wordt voor de *rolling planning* is terug te vinden op <https://cms.rne.eu/ttr-communication-platform>

Op de website <http://www.rne.eu/sales-timetabling/ttr/> kan meer informatie gevonden worden over de TTR-pilootprojecten en de wijze waarop de aanvragen kunnen ingediend worden.

4.3 Kalender voor de aanvragen van capaciteit en toewijzing van rijpaden

4.3.1 Planning voor het opstellen van de dienstregeling

4.3.1.1 Wettelijke voorschriften

De opgelegde termijnen voor de capaciteitsverdeling zijn voorzien in Hoofdstuk 4 van Titel 3 van de Spoorcodex. Deze wet bepaalt dat de dienstregeling van kracht wordt op de tweede zaterdag van december om middernacht.

Om de wettelijke voorschriften van de Spoorcodex om te zetten en aan te vullen, legt *RailNetEurope* jaarlijks een precieze planning vast voor elke voorbereidende fase van de dienstregeling.

4.3.1.2 Jaarlijkse planning bepaald door *RailNetEurope*

Voor het opstellen van de jaardienstregeling 2020, bepaalde RNE de volgende richtdata en periodes:

Haalbaarheidsstudies		
Uiterste datum voor het indienen van aanvragen voor een haalbaarheidsstudie	21 januari 2019	Kandidaat
Uiterste datum voor het antwoorden op aanvragen voor een haalbaarheidsstudie	18 maart 2019	Infrabel

Initiële rijpadaanvragen		
Finalisering van de catalogi van tevoren geregelde rijpaden	14 januari 2019	Infrabel
Indienen van de capaciteitsaanvragen (New Path Requests)*	Van 15 december 2018 tot 8 april 2019	Kandidaat
Opstellen van het ontwerp van dienstregeling	Van 9 april 2019 tot juli 2019	1 Infrabel
Technische vergadering	Van 11 juni 2019 tot 14 juni 2019	Infrabel en spoorweg-ondernemingen
Publicatie van het ontwerp van internationale dienstregeling	1 juli 2019 **	Infrabel
Vaststellingen en opmerkingen	Van 2 juli 2019 tot augustus 2019 ***	2 Kandidaat
Uiterste datum om een definitief antwoord te leveren	19 augustus 2019	Infrabel

Begin van de geldigheid	
Begin van de geldigheid van de dienstregeling 2020	15 december 2019 om 00u01

*Indien de tweede maandag van april op Paasmaandag valt, wordt de richtdatum een werkdag uitgesteld

**De maximumtermijn die in de Spoorcodex voorzien is, bedraagt vier maanden vanaf de uiterste datum voor de indiening van de aanvragen.



***De kandidaten hebben altijd een wettelijke termijn van één maand vanaf de publicatie van het ontwerp van de dienstregeling om hun bemerkingen en opmerkingen in te dienen.

Het bureau I-TMS.351 is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen. De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.1, moeten afgeleverd worden bij dit bureau. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.8.1.

De capaciteitsaanvragen ingediend bij de C-OSS van de goederencorridors in het kader van het opmaken van de jaarlijkse dienstregeling volgen in grote lijnen dezelfde principes als de planning van RNE. Voor meer informatie, zie het *Corridor Information Document* (punt 1.9).

4.3.2 Planning voor de aanvragen van capaciteit buiten de procedure voor het opstellen van de dienstregeling

4.3.2.1 Aanvraag buiten termijn voor de volgende dienstregeling

De aanvragen die binnen de vooropgestelde termijnen zijn ingediend (*New Path Requests*), hebben voorrang op de aanvragen die erbuiten werden ingediend (*Late Path Requests* en *Ad Hoc Requests*), i.e. na de tweede maandag van april A-1. In geval van conflict tussen een aanvraag ingediend buiten de termijnen en een aanvraag ingediend binnen de termijnen, stelt de infrastructuurbeheerder alternatieven voor voor de aanvragen ingediend buiten de termijnen.

<i>Late Path Requests</i>		
Eerste dag voor het indienen van de <i>Late Path Requests</i>	9 april 2019	Kandidaat
Eerste dag om te antwoorden op de <i>Late Path Requests</i>	20 augustus 2019	Infrabel
Laatste dag voor het indienen van de <i>Late Path Requests</i>	21 oktober 2019	Kandidaat
Laatste dag om te antwoorden op de <i>Late Path Requests</i>	18 november 2019	Infrabel
<i>Ad Hoc Requests</i>		
Eerste dag voor <i>Ad Hoc Requests</i>	22 oktober 2019	Kandidaat

Het bureau I-TMS.351 is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen. De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.1, moeten afgeleverd worden bij dit bureau. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.8.1.

De capaciteitsaanvragen die de infrastructuurbeheerder ontvangt op minder dan tien werkdagen vóór het inwerking treden van de dienstregeling, worden conform de procedure in punt 4.3.2.2 behandeld alsof het gaat om een in de lopende dienstregeling te programmeren capaciteitsaanvraag.

4.3.2.2 In de lopende dienstregeling te programmeren capaciteitsaanvragen

4.3.2.2.1 Aanpassing van de dienstregeling op lange termijn

Tijdens zijn geldigheidsperiode is de dienstregeling onderhevig aan wijzigingen, die ingaan op welbepaalde data. Die wijzigingen worden aangeduid als tussentijdse wijzigingen. De lijst met de data van de tussentijdse wijzigingen kan geraadpleegd worden bij de infrastructuurbeheerder (bureau I-TMS.351, contactgegevens zie punt 1.8.1). Deze data worden vastgelegd bij gemeenschappelijk akkoord tussen de verschillende infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen tijdens de vergaderingen van RNE en FTE (*Forum Train Europe*) en worden ook gepubliceerd op de websites www.forumtraineurope.eu en www.rne.eu.

Het bureau I-TMS.351 is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen. De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.1, moeten afgeleverd worden bij dit bureau. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.8.1.

4.3.2.2.2 Aanpassing van de dienstregeling op korte termijn

De kandidaten kunnen aanpassingen aan de treindienst vragen waarbij wordt afgeweken van de voorziene data inzake tussentijdse wijzigingen.

Deze aanpassingen op korte termijn worden elektronisch gepubliceerd via een bulletin.

Het bulletin bevat gegevens die betrekking hebben op de dienstregeling van de treinen en losse ritten, alsook alle andere informatie van de infrastructuurbeheerder en deze gevraagd door de kandidaat, die nuttig zijn voor het rijden van de betrokken treinen en losse ritten. De datum waarop het bulletin van toepassing wordt, is de datum van het eerste rijpad waarop het bulletin betrekking heeft.

De ontvangstermijn voor de capaciteitsaanvragen op korte termijn is vastgelegd op D-2 (werkdagen) om 10 u. Voor de capaciteitsaanvragen die deze ontvangstermijn respecteren, zal het organisatiebulletin uiterlijk op D-1 (werkdag), 12 u. gepubliceerd worden, behalve in geval van overmacht, incidenten met een grote impact op het treinverkeer of stakingen.

Capaciteitsaanvragen die na deze ontvangstermijn ingediend worden of die omwille van een uitzonderlijke situatie niet tijdig verwerkt kunnen worden, zullen behandeld worden in real time (zie punt 4.3.2.2.3 hieronder).

Op deze algemene regel zijn volgende uitzonderingen van toepassing:

Type van de aanvraag	Uiterlijke ontvangstermijn van de aanvraag (werkdagen)	Publicatie van het bulletin (werkdagen)
Buitengewoon vervoer met beperkingen	Tot D-6 om 10 u.	Ten laatste D-2 om 12 u.
Gewoon en buitengewoon vervoer zonder beperkingen (gevraagde snelheid ≤ 60 km/u) ¹	Tot D-4 om 10 u.	Ten laatste D-1 om 12 u.
Aanpassingen ten gevolge Belgische feestdagen en feestdagen in het buitenland	Tot D-4 om 10 u.	Ten laatste D-1 om 12 u.
Aanpassingen ten gevolge van werken op een aangrenzend net die een weerslag hebben op de dienstregeling voor reizigers	Tot D-2 om 10 u.	Ten laatste D-1 om 12 u.

¹ Cf. Ritten met historisch materieel

Wanneer voor de in bovenstaande tabel vermelde types van aanvragen de uiterlijke ontvangstermijn niet gerespecteerd wordt, kan geen tijdige publicatie van het organisatiebulletin gegarandeerd worden en zullen de aanvragen mogelijks in real time behandeld worden. Met uitzondering van de 'Buitengewone vervoeren met beperkingen', waarvoor geldt dat de aanvragen die buiten de ontvangstermijn ingediend werden, geweigerd zullen worden en dit omwille van exploitatie- en veiligheidsredenen.



Het bureau I-TMS.353 is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen. De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.1, moeten afgeleverd worden bij dit bureau. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.8.1.

4.3.2.2.3 Aanpassingen aan de dienstregeling in real time

De spoorwegondernemingen (al dan niet aangeduid door een kandidaat niet-spoorwegonderneming) kunnen aanpassingen aan de treindienst vragen buiten de voorgeschreven termijnen voor de aanpassingen op korte termijn (zie punt 4.3.2.2.2), met uitzondering van buitengewoon vervoer met beperkingen.

Het bureau I-TMS.46 is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen (contactgegevens zie punt 1.8.1).



4.4 Toewijzingsprocedure voor rijpaden

4.4.1 Coördinatieprocedure en behandeling van concurrerende aanvragen

Wanneer de infrastructuurbeheerder capaciteitsaanvragen ontvangt om een internationaal rijpad te vormen, stemt hij dit af met de betrokken infrastructuurbeheerders, met als doel geharmoniseerde capaciteit aan te bieden, in de mate van het mogelijke. Deze harmonisatie verloopt in het kader van de samenwerking binnen RNE.

Bovendien organiseert de infrastructuurbeheerder de coördinatie van concurrerende aanvragen in het kader van de toewijzing van de rijpaden. De C-OSS behandelt de concurrerende aanvragen in het kader van de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors. Deze principes worden hieronder uitgelegd.

4.4.1.1 Concurrerende aanvragen in het kader van de toewijzing van de rijpaden binnen de periode voor het opstellen van de dienstregeling (New Path Requests)

Wanneer de infrastructuurbeheerder tijdens de programmeringsprocedure op met elkaar concurrerende aanvragen stuit, tracht hij door coördinatie van deze aanvragen de meest geschikte oplossing uit te werken, conform de bepalingen beschreven in artikel 40 van de Spoorcodex.

Hij stelt eventueel andere capaciteit voor dan de gevraagde. In geval van weigering van deze capaciteit door de kandidaten, zijn deze verplicht om binnen de vijf werkdagen na de kennisgeving van het voorstel van de infrastructuurbeheerder, een schriftelijk antwoord (brief of e-mail) te geven.



Binnen de vijf werkdagen die volgen op de dag dat de infrastructuurbeheerder de weigering van de kandidaten ontvangt, formuleert de infrastructuurbeheerder een ander voorstel aan de betrokken kandidaten.

Wanneer de kandidaten niet tot een oplossing kunnen komen omdat ze de varianten die de infrastructuurbeheerder voorstelt weigeren, past de infrastructuurbeheerder de prioriteitscriteria uit volgende tabel toe:

1e criterium	De infrastructuurbeheerder kent de infrastructuurcapaciteit toe rekening houdend met de volgende prioriteiten: – Op de hogesnelheidslijnen en lijnen ingericht als hogesnelheidslijn: 1 de hogesnelheidstreinen; 2 de snelle reizigerstreinen; 3 de andere treinen. – Op de gespecialiseerde goederenlijnen: 1 de snelle goederentreinen; 2 de trage goederentreinen; 3 de reizigerstreinen van openbare dienst; 4 de andere treinen. – Op de gespecialiseerde reizigerslijnen: 1 de hogesnelheidstreinen die binnenlandse bestemmingen aandoen en de snelle treinen van de gewone dienst die het binnenlands vervoer verzekeren; 2 de andere hogesnelheidstreinen en de andere snelle reizigerstreinen; 3 de trage reizigerstreinen; 4 de goederentreinen; 5 de andere treinen. – Op de gemengde lijnen: 1 de hogesnelheidstreinen die binnenlandse bestemmingen aandoen en de snelle treinen van de gewone dienst die het binnenlands vervoer verzekeren; 2 de andere hogesnelheidstreinen en de andere snelle reizigerstreinen; 3 de trage reizigerstreinen en snelle goederentreinen; 4 de trage goederentreinen; 5 de andere treinen. De definitie van de lijntypes en van de treintypes staat in bijlage B.7. De lijst van de lijntypes in bijlage B.8.
2e criterium	De infrastructuurbeheerder kent de capaciteit toe aan de kandidaat van wie de capaciteitsaanvraag de hoogste totale maandelijkse gebruiksvergoeding oplevert voor het totale aangevraagde traject op de Belgische spoorweginfrastructuur.

In het geval dat de genoemde criteria niet toelaten om tot een beslissing te komen tussen de kandidaten, of indien een kandidaat de door de infrastructuurbeheerder voorgestelde alternatieve capaciteit weigert



op basis van de toepassing van deze criteria, verklaart de infrastructuurbeheerder de betrokken infrastructuursectie overbelast. Deze principes worden in detail besproken in punt 4.4.3.

4.4.1.2 Concurrerende aanvragen in het kader van de van tevoren geregelde treinpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors

De C-OSS past in het geval van concurrerende aanvragen de prioriteitsregels toe zoals beschreven in het *Framework for Capacity Allocation* van de goederencorridors. Dit document kan geraadpleegd worden via de website van elke corridor en meer bepaald in *Book 4* van het *Corridor Information Document* (zie punt 1.9).

4.4.1.3 Concurrerende aanvragen in het kader van de toewijzingsprocedure voor rijpaden buiten de procedure voor het opstellen van de dienstregeling en tijdens de lopende dienstregeling (*Late Path Requests* en *Ad Hoc Requests*)

In het geval van concurrerende aanvragen in het kader van de toewijzingsprocedure voor rijpaden buiten de procedure voor het opstellen van de dienstregeling en tijdens de lopende dienstregeling, houdt de infrastructuurbeheerder rekening met het tijdstip van het indienen van de aanvraag (principe First In First Served - FIFS).

Desondanks kan er afgeweken worden van dit principe door de complexiteit van de rijpadaanvragen (Bijvoorbeeld: de aanvraag bevat meerdere treinen en/of meerdere riddagen, er is harmonisatie aan de grens nodig, er dienen aansluitingen verzekerd te worden, er is bijkomende afstemming nodig met de kandidaat, ...).

4.4.2 Systeem van administratieve regeling van geschillen

Op verzoek van een kandidaat of de infrastructuurbeheerder neemt de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal (contactgegevens zie punt 1.8.2) binnen de tien werkdagen een beslissing over elk geschil inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit (artikel 62§4 van de Spoorcodex), teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen. De in dit geval te respecteren procedure is beschreven in het koninklijk besluit van 21 maart 2007 (artikel 2 t.e.m. 5).

4.4.3 Overbelaste infrastructuur: definitie, prioriteitscriteria en toewijzingsprocedure

Wanneer na afloop van de coördinatie van de capaciteitsaanvragen het onmogelijk blijkt om aan alle aanvragen een gunstig gevolg te geven, verklaart de infrastructuurbeheerder de betrokken infrastructuursectie als zijnde overbelast.

Op een overbelaste infrastructuursectie, en zonder afbreuk te doen aan de gereserveerde capaciteit voor het geplande onderhoud van het net, wijst de infrastructuurbeheerder de infrastructuurcapaciteit toe, rekening houdend met de volgende prioriteiten:

- Op de hogesnelheidslijnen en de aangepaste hogesnelheidslijnen:
 - 1** de hogesnelheidstreinen;
 - 2** de snelle reizigerstreinen;
 - 3** de andere treinen.
- Op de gespecialiseerde goederenlijnen:
 - 1** de snelle goederentreinen;
 - 2** de trage goederentreinen;
 - 3** de reizigerstreinen van openbare dienst;



- 4 de andere treinen.
- Op de gespecialiseerde reizigerslijnen:
 - 1 de hogesnelheidstreinen voor het aandoen van binnenlandse bestemmingen en de snelle treinen van de gewone dienst die het binnenlands vervoer verzekeren;
 - 2 de andere hogesnelheidstreinen en de andere snelle reizigerstreinen;
 - 3 de trage reizigerstreinen;
 - 4 de goederentreinen;
 - 5 de andere treinen.
- Op de gemengde lijnen:
 - 1 de hogesnelheidstreinen voor het aandoen van binnenlandse bestemmingen en de snelle treinen van de gewone dienst die het binnenlands vervoer verzekeren;
 - 2 de andere hogesnelheidstreinen en de andere snelle reizigerstreinen;
 - 3 de trage reizigerstreinen en de snelle goederentreinen;
 - 4 de trage goederentreinen;
 - 5 de andere treinen.

De overbelaste lijnen worden vermeld in bijlage B.6. De beschrijving van de lijn- en van de treintypes is opgenomen in bijlage B.7, de lijst met lijntypes bevindt zich in bijlage B.8.

Bij het bepalen van de prioriteiten in het kader van de toewijzingsprocedure houdt de infrastructuurbeheerder rekening met het vorige gebruik van de rijpaden. Hij kan, na overleg met de kandidaat, het recht om het rijpad te gebruiken schorsen of intrekken. Dit kan in het geval van onvoldoende gebruik van het toegewezen rijpad door de houder en:

- indien de houder van het rijpad de spoorweginfrastructuur niet gebruikt volgens de modaliteiten bepaald in de gebruiksovereenkomst of capaciteitsovereenkomst afgesloten met de infrastructuurbeheerder ;
- indien de houder van het rijpad het optimale gebruik van de spoorweginfrastructuur verstoort ;
- indien het gemiddelde gebruik van de capaciteit gedurende de vorige dienstregeling minder is dan 80% van het aantal voorziene wekelijkse bewegingen.

Deze maatregel is niet van toepassing indien het onvoldoende gebruik te wijten is aan andere dan economische redenen buiten de wil van de houder van het rijpad.

Wanneer het volgens de toepassing van de voorrangscriteria niet mogelijk is een capaciteit eerder aan de ene kandidaat toe te wijzen dan aan een andere, kent de infrastructuurbeheerder de capaciteit toe aan de kandidaat waarvan de capaciteitsaanvraag het hoogste maandelijkse totaalbedrag aan heffingen oplevert op het totale gevraagde traject op de Belgische spoorweginfrastructuur.

4.4.4 Impact van de kaderovereenkomsten

Niet van toepassing.



4.5 Toewijzing van capaciteit voor onderhoud, vernieuwing en uitbreiding

4.5.1 Missie van de infrastructuurbeheerder

De Belgische infrastructuurbeheerder is onder meer belast met het onderhoud, de vernieuwing, de uitbreiding en de modernisering van zijn net.

De uitdaging voor de infrastructuurbeheerder bestaat er dus in om de vele infrastructuurwerken te plannen en te coördineren en tegelijkertijd het spoorverkeer te blijven beheren. Daartoe neemt hij in het kader van het capaciteitsbeheer alle passende maatregelen om ervoor te zorgen dat alles vlot verloopt.

Om de Europese terminologie te respecteren, wordt voortaan de term ‘tijdelijke capaciteitsbeperking’ (TCR - *Temporary Capacity Restriction*) gebruikt, aangezien deze een bredere betekenis heeft dan het begrip ‘werken’,

4.5.2 Aard van de Tijdelijke Capaciteitsbeperkingen

Met het oog op de internationale harmonisatie van de processen voor de coördinatie en publicatie van de TCR is in bijlage VII van Richtlijn 2012/34/EG de aard van de infrastructuurwerken ingedeeld in verschillende categorieën (MAJOR, HIGH, MEDIUM of MINOR) op basis van hun duur en impact op het spoorwegverkeer.

Onder de MAJOR en HIGH TCR bevinden zich grootschalige infrastructuurwerken, zoals alle vernieuwings- of uitbreidingswerken van het net, die doorgaans een grote impact hebben op het spoorverkeer en/of de capaciteit en een relatief lange tijdsduur. Deze werken worden over het algemeen op lange termijn geïntegreerd in de dienstregeling (jaarlijkse dienst) in de vorm van capaciteitsreserveringen. Deze TCR worden gepubliceerd volgens het door RNE vastgestelde tijdschema (zie punt 4.5.4).

Onder de MEDIUM TCR vallen de infrastructuurwerken die minder impact hebben op het spoorverkeer en/of de beschikbare capaciteit. Deze werken worden zoveel mogelijk geïntegreerd in de dienstregeling (jaarlijkse dienst). Deze TCR worden gepubliceerd volgens het door RNE vastgestelde tijdschema (zie punt 4.5.4).

MINOR TCR zijn andere capaciteitsbeperkingen die eveneens een geringere impact hebben, maar waarvan de duur onbepaald is of die op een occasionele basis worden georganiseerd. Deze werken vereisen aanpassingen aan de dienstregeling, in samenspraak met de verschillende betrokken kandidaten, hetzij via aanpassingen van de huidige dienstregeling, hetzij via een bulletin “aanpassing treindienst”, in overeenstemming met de vereisten van VVESI 7.4 - Coördinatie van de werken en het verkeer. Deze TCR worden gepubliceerd volgens het door RNE vastgestelde tijdschema (zie punt 4.5.4).

Ten slotte zijn er TCR die niet zijn opgenomen in bijlage VII:

- de kleinere infrastructuurwerken die worden aangekondigd tijdens de huidige dienstregeling en waarvan de impact op het geplande verkeer beperkt of onbestaande is (ad hoc TCR). Eventuele aanpassingen van de treindienst moeten in overleg met de kandidaten worden uitgevoerd volgens de methode die voor de MINOR TCR wordt gebruikt;
- de infrastructuurwerken die eerder in de dienstregeling zijn opgenomen via het nationaal werkvenster dat gebruikt wordt voor de planning van de TCR zonder impact op de treindienst.

Het nationaal werkvenster is een geprogrammeerde capaciteitsbeperking, die tijdens een verkeersvrije periode is voorbehouden aan Infrabel om werken uit te voeren. Dit laat Infrabel toe een zekere flexibiliteit op zijn netwerk in te bouwen, om te kunnen beantwoorden aan de behoeften (waarborgen van de veiligheid) van de assets in het geval van bijzondere omstandigheden of storingen. Tijdens deze periode is het niet mogelijk om capaciteit of een capaciteitsstudie voor rijpaden aan te vragen. Dergelijk werkvenster berust op volgende principes:

- de toegekende capaciteit is voorbehouden aan Infrabel op zondag tussen 01.00 u. en 05.00 u., ongeacht de gebruiksintensiteit van de lijn, en dit voor het volledige net;
- het valt buiten het coördinatieproces van de MAJOR, HIGH en MEDIUM TCR, én aldus buiten het proces voor de communicatie van aanpassingen aan de treindienst;
- het heeft geen invloed op de reeds toegewezen capaciteit aan de kandidaten;
- het wordt toegepast volgens het principe van een totale lijnonderbreking (TLO);
- het dient in het bijzonder om herstellingswerken (dringende werken) uit te voeren, die de exploitatieveiligheid niet onmiddellijk in het gedrang brengt.

De infrastructuurbeheerder publiceert en actualiseert de TCR-lijst op de *Business Corner*.

4.5.3 Organisatie van de Tijdelijke Capaciteitsbeperkingen

Om al deze capaciteitsbeperkingen te plannen en te organiseren, dient de infrastructuurbeheerder rekening te houden met veel interne randvoorwaarden, namelijk:

- de veiligheid van de medewerkers op het terrein te waarborgen;
- een samenvoeging van werken op basis van specialiteiten, indien mogelijk (= massificatie van werken);
- de productiviteit van de werven te verhogen;
- de vermindering van de kosten voor onderhoud en vernieuwing.

De uitdaging voor de infrastructuurbeheerder bestaat erin de effectieve duur van de werkperiodes te verlengen en ervoor te zorgen dat deze zo veel mogelijk overdag tijdens de week of 's nachts kunnen plaatsvinden, met een minimale impact op het verkeer van de verschillende kandidaten. Deze werkperiodes zijn afhankelijk van de aard van het werk en de gebruiksintensiteit van de lijnen.

De volgende principes zijn ontwikkeld om TCR te organiseren die met een zekere regelmaat kunnen worden uitgevoerd en daarom kunnen geïntegreerd worden in het werkschema voor het jaar A+1:

Organisatieprincipe	Aard van de werken	Impact op het verkeer	Frequentie
P1	Onderhoudswerken op lijnen met veel en gemiddeld verkeer	Dienst op enkelspoor (venster van 6 netto-uren, buiten de piekuren)	1x per maand tijdens de week, overdag
P2	Onderhoudswerken aan lijnen met weinig verkeer	Totale lijnonderbreking (venster van 6 netto-uren, niet tijdens de piekuren)	1x per maand tijdens de week, overdag
P3	Vernieuwingswerken op alle lijnen van het netwerk	Dienst op enkelspoor of totale lijnonderbreking (venster van 7 netto-uren)	Werken die 's nachts worden uitgevoerd



P4	Grote vernieuwingswerken op alle lijnen van het netwerk	Totale lijnonderbreking	Tijdens weekends of schoolvakanties of meerdere opeenvolgende dagen
-----------	--	-------------------------	--

Er dient te worden opgemerkt dat bij de toepassing van deze organisatieprincipes varianten mogelijk zijn, die met de kandidaten zijn overeengekomen (bijv. nachtwerk in plaats van dagwerk voor een bepaald organisatieprincipe). Deze verschillende principes zijn opgenomen in het *final offer* van de dienstregeling van het jaar A+1, dat in augustus van het jaar A naar alle kandidaten wordt gestuurd (zie punt 4.3.1.2).

De TCR die niet volgens deze principes kunnen worden georganiseerd, worden aan de kandidaten meegedeeld in overeenkomst met de termijnen in punt 4.5.4, na een raadplegings- en informatieproces (zie punt 4.5.5).

4.5.4 Publicatie van de Tijdelijke Capaciteitsbeperkingen

Bijlage VII van de Richtlijn 2012/34/EU heeft de verschillende TCR ingedeeld volgens hun duurtijd en de gevolgen ervan voor het treinverkeer (= ramingen van geannuleerde en omgeleide treinen, alsook treinen vervangen door andere vervoersmiddelen).

Impact van de TCR	Duur van de werken	Impact op het treinverkeer
MAJOR TCR ⁽¹⁾	Meer dan 30 opeenvolgende dagen	> 50% van het geraamde verkeersvolume op een spoorlijn per dag
HIGH TCR ⁽¹⁾	Meer dan 7 opeenvolgende dagen	> 30% van het geraamde verkeersvolume op een spoorlijn per dag
MEDIUM TCR ⁽¹⁾	7 of minder opeenvolgende dagen	> 50% van het geraamde verkeersvolume op een spoorlijn per dag
MINOR TCR ⁽²⁾	Onbepaald	≥ 10% van het geraamde verkeersvolume op een spoorlijn per dag
Ad Hoc TCR	Onbepaald	< 10% van het geraamde verkeersvolume op een spoorlijn per dag

(1) Bijlage VII van de Richtlijn 2012/34/EU, artikel (11)

(2) Bijlage VII van de Richtlijn 2012/34/EU, artikel (12)

Concreet betekent dit voor de dienstregeling 2020, dat de infrastructuurbeheerder conform de kalender van RNE⁽³⁾ verplicht is om de gekende TCR te publiceren binnen de volgende termijnen:



Impact van de TCR	12/2018	08/2019
MAJOR TCR	X (tweede publicatie)	
HIGH TCR	X (tweede publicatie)	
MEDIUM TCR	X (internationale impact)	X (nationale impact)
MINOR TCR		X

(3) In geval van wijzigingen van de principes die in de RNE-richtlijnen zijn opgenomen, kan deze tekst worden aangepast.

4.5.5 Raadpleging en informatie aan de kandidaten

De infrastructuurbeheerder organiseert regelmatig vergaderingen met kandidaten om hen op de hoogte te brengen van de geplande TCR en om samen met hen de aanpassingen te analyseren die aan de treindienst dienen te gebeuren met het oog op de uitvoering van de werken. Tijdens deze vergaderingen kunnen kandidaten hun standpunt presenteren en alternatieve oplossingen voorstellen. De infrastructuurbeheerder analyseert vervolgens deze alternatieve oplossingen en hun impact op de organisatie van de werken en weerhoudt de definitieve oplossing, waardoor de werken onder de beste omstandigheden kunnen worden uitgevoerd en er gewaakt wordt over de belangen van de betrokken partijen.

Alle TCR worden aangekondigd met inachtneming van de in punt 4.5.4 vermelde termijnen, met uitzondering van de TCR die eerder in de dienstregeling werden opgenomen via de nationale werkvensters die gebruikt worden voor de planning van de TCR zonder impact op de treindienst (zie punt 4.5.2).

De contactgegevens van de bureau's die instaan voor de coördinatie van de werken zijn opgenomen in punt 1.8.1.

4.5.6 Officialisering van de Tijdelijke Capaciteitsbeperkingen en publicatie van het bulletin

Alle TCR worden geofficialiseerd aan de hand van de publicatie van een bulletin "werken" door de infrastructuurbeheerder.

De werken die aanpassingen aan de treindienst met zich meebrengen worden aan de kandidaten gemeld via een bulletin "aanpassingen treindienst".

Deze twee soorten bulletins worden ten laatste 28 dagen voor de aanvang van de werken opgesteld en verzonden naar de kandidaten. De bulletins zijn ook beschikbaar op de *Business Corner* via de applicatie *Daily In*.

4.5.7 Dringende werken

Zie punt 4.8.

4.5.8 Annulatie van de werven

In het geval dat werken geannuleerd worden, raadpleegt Infrabel de kandidaten over de eventuele herroeping van de aangepaste treindienst die in aanloop naar de werken werd opgesteld. In dat geval dient Infrabel, in overleg met de kandidaat:

- ofwel het bulletin "aanpassingen treindienst" te annuleren en, indien mogelijk, via een ander bulletin de seizoensdienstregeling te herstellen;
- ofwel de overeengekomen aanpassing van de treindienst te handhaven.

4.5.9 Weerslag van de werken op de toegewezen capaciteit

De VVESI 7.4 – *Coördinatie werken en verkeer* beschrijft de maatregelen die worden genomen wanneer de werken niet kunnen worden uitgevoerd zonder de toegewezen capaciteiten te wijzigen.

Zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van de gebruiksovereenkomst of van de capaciteitsovereenkomst, geven de beperkingen of storingen die het verkeer beïnvloeden wegens werken, geen recht op enige vergoeding aan de houder van de capaciteiten door de infrastructuurbeheerder. De gebruiksheffing is verschuldigd voor de oorspronkelijke toegewezen capaciteit, behalve in het geval van een afschaffing van het verkeer. In geval van een gedeeltelijke afschaffing van het verkeer, is de gebruiksheffing slechts verschuldigd voor het effectieve gebruikte deel van de capaciteit.

4.6 Maatregelen wegens niet-gebruik / annulatie

De facturatieprincipes toepasbaar in geval van niet-gebruik / annulatie van rijpaden zijn beschreven in punt 6.1.

4.7 Buitengewoon vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen

4.7.1 Buitengewoon vervoer

Elke kandidaat geeft in zijn capaciteitsaanvraag aan of hij van plan is om al dan niet buitengewoon vervoer op te nemen in zijn treinen. Zo ja, duidt hij het type buitengewoon vervoer aan en in het bijzonder het voorlopig toelatingsnummer toegekend door de infrastructuurbeheerder (zie punt 5.4.3.1) of de codificatie in geval van gecombineerd vervoer (zie bijlage C.2).

4.7.2 Vervoer van gevaarlijke goederen

Elke kandidaat van een capaciteit geeft in zijn aanvraag aan of hij van plan is gevaarlijke goederen te vervoeren met zijn treinen of niet.

4.8 Bijzondere maatregelen bij storing

4.8.1 Algemene principes

Wanneer het treinverkeer afwijkt van wat overeenstemt met de toegewezen rijpaden, past de infrastructuurbeheerder de capaciteitsverdeling aan teneinde zo snel mogelijk tot een capaciteitsgebruik te komen dat overeenkomt met de toegewezen rijpaden.

De toegewezen rijpaden kunnen door de infrastructuurbeheerder worden gewijzigd:

- ofwel naar aanleiding van noodzakelijke werken om de normale toestand te herstellen na een storing van het treinverkeer ingevolge een technisch defect of een ongeval op de spoorweginfrastructuur;
- ofwel naar aanleiding van een noodgeval, absolute noodzaak of overmacht.

De infrastructuurbeheerder brengt de houder van de betrokken capaciteit daarvan zo snel mogelijk op de hoogte. De infrastructuurbeheerder stelt alles in het werk om de frequentie, de omvang en de duur van de storingen die het treinverkeer beïnvloeden te beperken.

De exploitatiebeperkingen en –mogelijkheden van rijpaden worden ter kennis gebracht van de kandidaten en in onderling overleg wordt naar alternatieven gezocht.

Wanneer de toegewezen rijpaden volledig onbruikbaar zijn en er geen enkele alternatieve oplossing kan worden uitgewerkt, kan de infrastructuurbeheerder zonder voorafgaande kennisgeving de betrokken rijpaden schrappen gedurende de tijd die nodig is om de infrastructuur te herstellen. Hij brengt de houder van de betrokken rijpaden daarvan op de hoogte.

Zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van de gebruiksovereenkomst en de capaciteitsovereenkomst, geven de storingen die het verkeer beïnvloeden geen recht op enige vergoeding aan de houder van de capaciteit door de infrastructuurbeheerder. De gebruiksheffing is verschuldigd voor de oorspronkelijk toegekende capaciteit, behalve in het geval van afschaffing van het verkeer. Ingeval een gedeeltelijke afschaffing van het verkeer, is de gebruiksheffing slechts verschuldigd voor het effectieve gebruikte deel van de capaciteit.

4.8.2 Internationaal crisisbeheer

Indien er zich ernstige incidenten met een aanzienlijke internationale impact voordoen, is een internationale coördinatie van het incidentenbeheer vereist.

Voor internationale storingen die langer dan 3 dagen duren en die een grote impact op het internationaal treinverkeer hebben, is het internationaal crisisbeheer, zoals beschreven in het handboek voor internationaal crisisbeheer, van toepassing:

[http://www.rne.eu/rneinhalt/uploads/International Contingency Management Handbook final v1.5.pdf](http://www.rne.eu/rneinhalt/uploads/International%20Contingency%20Management%20Handbook%20final%20v1.5.pdf).

Dit handboek beschrijft enerzijds de normen die toelaten om het verkeer op zijn hoogst mogelijke capaciteit te behouden ondanks een internationale storing. Anderzijds verzekert het handboek transparantie inzake de status van de storing en de impact hiervan op de verkeersstromen voor alle relevante stakeholders in Europa. Het omschrijft storingsbeheer en communicatieprocessen, die de bestaande nationale procedures voor incidentenbeheer niet vervangen, maar aanvullen, om de internationale samenwerking tussen infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties te verbeteren. De spoorwegondernemingen zijn in de processen betrokken, in overeenstemming met de nationale procedures voor incidentenbeheer. Zij zijn ook verantwoordelijk voor het communiceren van treinspecifieke informatie aan hun klanten.

Goederencorridors treden op als faciliteerder voor het storingsbeheer en het communicatieproces. Zij hebben samen met de betrokken infrastructuurbeheerders overzichten voor het omleiden van treinen uitgewerkt, alsook operationele scenario's. Deze zijn raadpleegbaar in hoofdstuk 5 van Book 4 van het *Corridor Information Document* (zie punt 1.9 van deze netverklaring).

4.9 Capaciteitsaanvragen en toewijzing van lokale capaciteit

Door operationele ontwikkelingen die eigen zijn aan Infrabel, maar eveneens door ontwikkelingen op het vlak van regel- en wetgeving (in het bijzonder de uitvoeringverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten), worden de principes met betrekking tot het beheer van lokale capaciteit momenteel herzien.

4.9.1 Beschrijving van de procedure

4.9.1.1 Indiening van de aanvragen voor lokale capaciteit

4.9.1.1.1 Algemene principes

Infrabel biedt de kandidaat de mogelijkheid om lokale capaciteit te reserveren in de stationsbundels. Daartoe stelt Infrabel aan de kandidaat de reserveringstool *Shunt In* ter beschikking op de *Business Corner*. Om toegang te krijgen tot de applicatie, dient de kandidaat contact op te nemen met zijn *Key Account Manager*.

Conform de capaciteitsovereenkomst (zie bijlage B.9) kan een kandidaat niet-spoorwegonderneming geen realtimeaanvraag indienen voor lokale capaciteit; enkel de spoorwegonderneming aangeduid door de kandidaat niet-spoorwegonderneming kan dit indienen.

Bijlage F.1 toont het geheel van de sporen van Infrabel. Hierin wordt de lokale capaciteit die gereserveerd kan worden in twee categorieën onderverdeeld:

- sporen die op lange termijn / korte termijn / in real time gereserveerd kunnen worden, hebben de status RRR (RangeerRecht Reserveerbaar);
- sporen die enkel in real time gereserveerd kunnen worden, hebben de status RRNR (RangeerRecht Niet Reserveerbaar).

Op het Belgische spoornet zijn er drie bundeltypen:

- onbeseinde bundels: elke bundel waarvan de sporen worden beheerd door de spoorwegonderneming en waarvan de toegang eveneens onder haar bevoegdheid valt (de ingang tot de bundel kan evenwel bediend worden door Infrabel);
- beseinde bundels: elke bundel waarvan de sporen alsook de toegang worden beheerd door Infrabel;
- de bundels ‘installatie met overgedragen bediening’: elke bundel waarvan de ingang en de toekenning van de capaciteit beheerd worden door Infrabel, maar de toegang wordt bediend door de bevoegde spoorwegonderneming.

Volgens het bundeltype en de reserveringswijze, zijn er principes vastgelegd in onderstaande tabel:

	Beseinde bundels	Bundels “Installatie met overgedragen bediening”	Onbeseinde bundels
Reservatie op lange termijn (RLT) - Volle capaciteit - Jaar X-1	- De kandidaat voert de reservaties in, in <i>Shunt In – LT</i> . - Infrabel (Operational Planning) beheert de lokale planning van de sporen, alsook de beschikbaarheid van een spoor, rekening houdend met de operationele noodwendigheden van de spoorinfrastructuur. Hierbij verwerkt ze prioritaire reservaties op de sporen waar infrastructuuronderhoudswerkzaamheden noodzakelijk zijn. - Infrabel (het bureau I-TMS.351.C, zie punt 1.8.1) behandelt de concurrerende aanvragen en lost ze op.		
Reservatie op korte termijn (RKT) - Restcapaciteit - Jaar X	- De kandidaat voert de reservaties in, in <i>Shunt In – KT</i> . - Infrabel (Operational Planning) beheert de lokale planning van de sporen alsook de beschikbaarheid van een spoor, rekening houdend met de operationele noodwendigheden van de spoorinfrastructuur. Hierbij verwerkt hij prioritaire reservaties op de sporen waar infrastructuuronderhoudswerkzaamheden noodzakelijk zijn. - Er is geen aanleiding tot het beheer van concurrerende aanvragen omdat er geen conflicten mogelijk zijn tussen de kandidaten in de kortetermijnfase (Principe FIFS – <i>First In First Served</i>).		



	Beseinde bundels	Bundels “Installatie met overgedragen bediening”	Onbeseinde bundels
Reservatie in real time (RRT) - Restcapaciteit - Jaar X	- Infrabel (de seinpost) voert de reservaties in, in <i>Shunt In – RT</i> . - Infrabel (de seinpost) kent de capaciteit in real time toe. - Er is geen aanleiding tot het beheer van concurrerende aanvragen omdat er geen conflicten mogelijk zijn in real time (Principe FIFO – <i>First In First Served</i>). - Indien geen enkele reservatie vooraf in <i>Shunt In</i> voor de voorziene operaties werd ingevoerd in lange of korte termijn, heeft de spoorwegonderneming, al dan niet aangeduid door een kandidaat niet-spoorwegonderneming, de verplichting om de parkeertijd of de duur van zijn rangeringen aan de bediende van de seinpost mee te delen.		- De spoorwegonderneming, al dan aangeduid door een kandidaat niet-spoorwegonderneming, voert de reservaties in in de reserveringstool <i>Shunt In – RT</i> . - Er is geen aanleiding tot het beheer van concurrerende aanvragen omdat er geen conflicten mogelijk zijn in real time (Principe FIFO – <i>First In First Served</i>).

Meer informatie over de installaties met overgedragen bediening staat in lijst 6 van deel III van de BVT.

De lokale capaciteitsreservaties zijn anoniem zichtbaar voor alle kandidaten. Hiermee garandeert Infrabel de vertrouwelijkheid van de gegevens.

4.9.1.1.2 Bijzonder geval voor aanverwante spoorwegondernemingen

Een aanverwante spoorwegonderneming (ASO) is elke vereniging, maatschappij of rechtspersoon gerechtigd om rijpaden en/of lokale capaciteit aan te vragen voor verkeer van materieel op het net met als doel: homologatie - certificatie of toeristische ritten. Volgende principes zijn van toepassing voor ASO:

	Beseinde bundels	Bundels « Installatie met overgedragen bediening »	Onbeseinde bundels
Reservatie op lange termijn (RLT) - Reservatie op korte termijn (RKT)	Om een aanvraag voor lokale capaciteit op lange termijn of op korte termijn te verrichten, moet de aanverwante spoorwegonderneming het formulier gebruiken in bijlage B.1.4. Het formulier moet verzonden worden naar Infrabel (het bevoegde Operational Planning), in functie van de gekozen installatie waar de reservatie gewenst is. De lijst met de verschillende functionele mailboxen is op te vragen bij Infrabel (via het bureau I-TMS. 351.C, zie contactgegevens in punt 1.8.1).		
Reservatie in real time (RRT)	Om een aanvraag voor lokale capaciteit in real time te verrichten, moet de aanverwante spoorwegonderneming zich rechtstreeks tot de seinpost van de betrokken installatie richten.		

4.9.1.2 Toewijzing van lokale capaciteit

De reservatie van lokale capaciteit in een installatie geeft geen aanleiding tot een absolute verplichting van Infrabel om toegang te verlenen tot het spoor van die installatie of rangeringen van en naar dat



spoor toe te laten. Om operationele of technische redenen kan Infrabel een reservatie van lokale capaciteit wijzigen en een gelijkaardige alternatieve lokale capaciteit toewijzen.

Elke houder van capaciteit of elke spoorwegonderneming die materieel plaatst of laat plaatsen op een welbepaald spoor is hiervoor verantwoordelijk tot het materieel verwijderd wordt. Elk ander akkoord moet formeel worden meegedeeld aan Infrabel.

Elke kandidaat dient een reservatie te plaatsen in de tool *Shunt In* vanaf het moment dat hij of de door hem aangewezen spoorwegonderneming het spoor voor langer dan of de exacte duur van 31 minuten bezet of laat bezetten.

Indien vooraf geen korte- of langetermijnreservatie in *Shunt In* werd ingevoerd voor de voorziene bewerkingen, moet de parkeertijd of de duur van de rangeringen worden meegedeeld aan de bediende van de seinpost.

Bij gebrek hieraan registreert de bediende op de seinpost standaard een reservatie van twee uur. Deze reservatie wordt pas geannuleerd indien aan twee voorwaarden gelijktijdig wordt voldaan:

- De spoorwegonderneming, al dan niet aangeduid door een kandidaat niet-spoorwegonderneming, voor wie de reservatie van standaard twee uur werd aangemaakt, heeft het spoor volledig verlaten voor het verlopen van de termijn;
- Een andere spoorwegonderneming, al dan niet aangeduid door een kandidaat niet-spoorwegonderneming, wenst het betrokken spoor te bezetten tijdens het interval van deze twee uur.

Elke aanvulling op deze standaardreservatie zal worden aangemaakt met de rechtvaardiging “geen toestemming” als de spoorwegonderneming, al dan niet aangeduid door een kandidaat niet-spoorwegonderneming, het nog steeds nalaat om de bediende op de seinpost in te lichten over de duur van het parkeren of van zijn bewegingen.

Tijdens controle in onbeseinde bundels zal Infrabel reservaties aanmaken met rechtvaardiging “geen toestemming” indien hij vaststelt dat een bezetting niet samenvalt met een vooraf ingevoerde reservatie.

Elke plaatsing van materieel door een hulponderneming op een bundelspoor zal resulteren in de aanmaak van een reservatie ten laste van de spoorwegonderneming waarvan ze afhankelijk is.

De contactgegevens van de seinposten zijn terug te vinden in de plaatselijke protocollen.

Meer informatie omtrent specifieke gevallen van concurrerende aanvragen worden in detail besproken onder punt 4.9.3.1.

4.9.1.3 Wijziging van lokale capaciteit

Elke aanvraag van wijziging van lokale capaciteit is mogelijk onder de voorwaarden vermeld in punt 4.9.2.

4.9.1.4 Schorsing of wijzigen van lokale capaciteit

Infrabel kan op elk ogenblik een lokale capaciteit schorsen of wijzigen die voordien was toegekend wanneer:

- er zich een capaciteitsprobleem voordoet in de betrokken installatie die kan uitmonden in een blokkering van de bundel;
- een toegekende capaciteit in LT of KT zelden of nooit werd gebruikt;
- een spoor onbeschikbaar moet gesteld worden vanwege operationele noodwendigheden, met name het onderhoud van de spoorinfrastructuur.



4.9.1.5 Annulatie van lokale capaciteit

Elke houder van lokale capaciteit kan het gebruik van de volledige of een gedeelte van de toegekende lokale capaciteit annuleren. Hij oefent dit recht uit onder de voorwaarden vermeld in punt 6.4.2.

Het annuleren van de lokale capaciteiten moet in *Shunt In* worden ingevoerd:

- door de kandidaat in lange en korte termijn voor de beseinde, onbeseinde en IOB-bundels;
- door de spoorwegonderneming, al dan niet aangeduid door een kandidaat niet-spoorwegonderneming, in real time voor de onbeseinde bundels;
- door Infrabel zelf:
 - op verzoek van een kandidaat gedurende de fase van de behandeling van de concurrerende aanvragen (zie punt 4.9.3.1). De contactgegevens van het betrokken bureau voor de annulatie van lokale capaciteit staan vermeld in punt 1.8.1;
 - op verzoek van een spoorwegonderneming, al dan niet aangeduid door een kandidaat niet-spoorwegonderneming, in real time voor de beseinde en IOB-bundels. De gegevens van de seinposten zijn opgenomen in de lokale protocollen over het gebruik van de infrastructuur.

De lokale capaciteit waarvan wordt afgezien, wordt opnieuw als beschikbaar beschouwd.

Infrabel kan aan elke kandidaat de beschikbaar geworden lokale capaciteit toewijzen. Er moet in elk geval voldaan worden aan het geheel van voorwaarden die aan de toewijzing en het gebruik voorafgaan.

4.9.2 Planning voor de aanvragen lokale capaciteit op lange termijn

Vanaf de tweede maandag van april is de applicatie *Shunt In – LT* beschikbaar en kan de kandidaat starten met het registreren van reservatieaanvragen. Dit kan op twee manieren:

- ofwel kiest de kandidaat voor de verlenging van zijn langetermijnreservaties van de lopende dienstregeling naar de volgende dienstregeling via de tab « verlengingen ». In dat geval stuurt Infrabel aan de kandidaat een rapport met de al dan niet verlengde reservaties;
- ofwel kan de kandidaat nieuwe reservaties boeken tot de laatste werkdag van augustus. Dit is de dag waarop de tool *Shunt In – LT* wordt afgesloten.

Tijdens de periode waarin *Shunt In – LT* beschikbaar is, bestaat de mogelijkheid dat concurrerende aanvragen voorkomen. Deze worden opgelost tijdens de daarvoor voorziene verwerkingsfase die van start gaat op het ogenblik dat *Shunt In – LT* afgesloten is, met andere woorden de eerste werkdag van september. Infrabel staat in samenwerking met de kandidaten in voor het oplossen van de concurrerende aanvragen.

Infrabel informeert vervolgens de kandidaten dat de fasen van de conflictenbehandeling en de lokale planning van de sporen afgesloten zijn en stuurt de spoorwegonderneming het overzichtsrapport van de resulterende langetermijnreservaties.

4.9.3 Planning voor de aanvragen van lokale capaciteit op korte termijn en real time

4.9.3.1 Korte termijn

Zodra de conflictsituaties LT opgelost zijn, krijgt de kandidaat toegang tot de reservatietools *Shunt In – KT / Shunt In – RT*. In ieder geval moet de applicatie *Shunt In – KT* tien werkdagen vóór de dienstregeling van kracht wordt, zijnde de tweede zaterdag van december om middernacht, voor de kandidaat toegankelijk zijn.



Als er geen conflictsituaties LT zijn, is de reservatietool *Shunt In – KT* onmiddellijk toegankelijk voor de kandidaat, op voorwaarde dat de lokale planning van de sporen door Infrabel (I-TMS Area, zie contactgegevens in bijlage D.10) voltooid is. Alle kandidaten worden gelijktijdig op de hoogte gebracht via e-mail.

Zodra de kandidaat de toegang verkrijgt tot de reservatietool *Shunt In – KT* kan deze de bestaande reservatie annuleren of wijzigen of nog extra kortetermijnreservatie toevoegen waarbij een periode van minimum 24 uur voor het gewenste uur in acht moet worden genomen.

Voor dit type reservaties geldt het principe “wie het eerst komt, het eerst maalt” (Principe FIFS – *First In First Served*). Er zijn dus geen concurrerende aanvragen. Een spoor kan echter door Infrabel onbeschikbaar gesteld worden omwille van operationele noodwendigheden, met name het onderhoud van de spoorinfrastructuur.

4.9.3.2 Real time

Zodra de spoorwegonderneming, al dan niet aangeduid door een kandidaat niet-spoorwegonderneming, de toegang verkrijgt tot de reservatietool *Shunt In – RT* gebeurt de toevoeging, de wijziging of de annulatie van de RRT (Reservatie in real time) als volgt:

- Voor de beseinde bundels of een installatie met overgedragen bediening moet de spoorwegonderneming een capaciteitsaanvraag op lokaal niveau indienen (d.i. bij de betrokken seinpost);
- Voor de niet-beseinde bundels moet de spoorwegonderneming rechtstreeks een capaciteitsaanvraag indienen in *Shunt In – RT*;
- De toevoeging, wijziging of annulatie van RRT moet worden uitgevoerd binnen de 24 uur.

Ook hier geldt het principe “wie het eerst komt, het eerst maalt” (Principe FIFS – *First In First Served*). Er zijn dus geen concurrerende aanvragen. Een spoor kan echter onbeschikbaar gesteld worden door Infrabel omwille van operationele noodwendigheden, met name het onderhoud van de spoorinfrastructuur.

4.9.4 Toewijzingsprocedure van lokale capaciteit

4.9.4.1 Coördinatieprocedure

4.9.4.1.1 Minnelijke fase

Infrabel (bureau I-TMS.351.C, zie contactgegevens punt 1.8.1) verwerkt in de minnelijke fase de in lange termijn geregistreerde concurrerende aanvragen en wel nadat de voor de operationele doeleinden vereiste bezettingsaanvragen, in het bijzonder het onderhoud van de spoorinfrastructuur, werden toegekend.

Bij de behandeling van concurrerende aanvragen kunnen er zich twee situaties voordoen:

- een kandidaat wenst de volledige bundel of het merendeel van de sporen te reserveren. In dat geval verdeelt Infrabel de capaciteit, rekening houdend met de verschillende aanvragen van de kandidaten om elk van hen een minimale capaciteit te garanderen;
- ten minste twee kandidaten hebben dezelfde capaciteit gereserveerd. In dat geval stuurt Infrabel via e-mail een alternatief voorstel naar de betrokken kandidaten. Die bevestigen of weigeren het alternatieve voorstel van Infrabel binnen de drie werkdagen volgend op de verzending door Infrabel van het alternatieve voorstel. Bij gebrek aan antwoord, wordt het alternatieve voorstel als aanvaard beschouwd. Infrabel formuleert zoveel alternatieve voorstellen als de beschikbare capaciteit toelaat.

4.9.4.1.2 Betwiste fase

Als de kandidaten het (de) alternatieve voorstel(len) van Infrabel weigeren, gaat een tweede betwiste fase in die de toepassing vereist van de volgende richtlijnen om de conflictsituatie op te lossen:

- operationeel gebruik van het spoor;
- effectief gebruik van de reservaties door de kandidaat in de vorige dienstregeling;
- het aantal gereserveerde uren en het aantal rijpaden van/naar de betrokken installatie.

Zodra Infrabel de voornoemde richtlijnen toepast om de conflictsituaties op te lossen tussen de betrokken kandidaten, rekent hij de kandidaten die het of de in de minnelijke fase geformuleerde alternatieve voorstel(len) hebben geweigerd, administratieve kosten aan. Meer informatie over de administratieve kosten bevindt zich in punt 6.1.2.2.2.

4.9.4.2 Tussenkost van het toezichthoudende orgaan

In geval van een conflict tussen verschillende aanvragen probeert Infrabel zoveel mogelijk aan alle aanvragen te voldoen. Indien er geen haalbaar alternatief bestaat en het onmogelijk is om te voldoen aan alle capaciteitsaanvragen voor de betrokken installatie op basis van de aangetoonde behoeften, kan de kandidaat een klacht indienen bij het toezichthoudende orgaan, dat het dossier onderzoekt en, indien nodig, maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat een adequaat deel van de capaciteit aan deze kandidaat wordt toegewezen, overeenkomstig artikel 9, lid 5, van de Spoorcodex.

4.9.4.3 Overbelaste zones: definitie, prioriteitscriteria en toewijzingsprocedure in die zones

Conform de huidige wetgeving, zijn de criteria vermeld in punt 4.4.3 niet van toepassing voor de lokale capaciteit.

4.9.4.4 Impact van de kaderovereenkomsten

Deze kaderovereenkomsten zijn niet van toepassing bij de reservatie van lokale capaciteit.

4.9.5 Toewijzing van lokale capaciteit voor onderhoud, vernieuwing en uitbreiding

Elke reservatieaanvraag voor een lokale capaciteit door Infrabel met als doel het onderhoud van de spoorinfrastructuur of het parkeren van zijn rollend materieel om de werken uit te voeren, heeft voorrang op elke andere reservatie.

Bijzondere bepalingen inzake massificatie spooronderhoud¹ in de bundels

Teneinde de nodige controles van zijn voorzieningen, alsook de daaraan gekoppelde onderhoudswerken op een veilige en efficiënte wijze te kunnen uitvoeren, kan Infrabel minstens vier keer per jaar autonoom beschikken over elke spoorbundel afzonderlijk en dit telkens voor een onafgebroken periode van minimum twaalf uur, op werkdagen, tijdens de werkuren. Hierbij kan het, afhankelijk van de aard der werken, noodzakelijk zijn dat een deel van de bundelsporen vrijgemaakt moet worden ten behoeve van Infrabel. Deze vrijmaking wordt weliswaar beperkt tot maximaal de helft van de bundel. De wagons die eventueel geparkeerd zijn in het andere deel van de bundel, zullen niet toegankelijk zijn gedurende de hierboven vermelde periode. Infrabel zal dergelijke werken ten minste negentig kalenderdagen op voorhand kenbaar maken, alsook de noodzaak tot vrijmaking van de sporen.

In deze omstandigheden engageert Infrabel zich om tijdens deze onderbrekingen de werken optimaal te organiseren en te groeperen. Hierdoor zal het aantal tussenkomsten tussen twee interventies met

¹ Deze bepalingen gelden niet voor dringende interventies en spoorvernieuwingswerken.



een belangrijke impact op de capaciteit sterk beperkt worden, hetgeen ten goede komt aan de bedrijfszekerheid van de installatie.

4.9.6 Maatregelen wegens niet-gebruik

Deze bepalingen zijn beschreven in punt 6.4.1.

4.9.7 Buitengewoon vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen

4.9.7.1 Buitengewoon vervoer

Wanneer een buitengewoon vervoer een installatie zal bezetten en dit vervoer vanwege zijn profiel één of meerdere sporen hindert aan weerszijden van het spoor dat het in die installatie bezet, moet de kandidaat in *Shunt In* al de nodige sporen reserveren die noodzakelijk zijn voor de veilige bezetting door dat buitengewoon vervoer.

4.9.7.2 Vervoer van gevaarlijke goederen

De capaciteitsaanvraag wordt verwerkt conform punt 2.6.

4.9.8 Bijzondere maatregelen bij storing

Wanneer de bezetting van het spoor door het rollend materieel afwijkt van hetgeen dat overeenstemt met de toegewezen capaciteit, past Infrabel de capaciteitsverdeling aan teneinde zo snel mogelijk tot een capaciteitsgebruik te komen dat overeenkomt met de toegewezen capaciteit.

De toegewezen capaciteit kan door Infrabel worden gewijzigd:

- ofwel naar aanleiding van noodzakelijke werken om de normale toestand te herstellen na een storing gedurende de bezetting van het spoor door rollend materieel ingevolge een technisch defect of een ongeval op de spoorweginfrastructuur;
- ofwel naar aanleiding van een noodgeval, absolute noodzaak of overmacht.

Infrabel brengt de houder van de betrokken capaciteit daarvan zo snel mogelijk op de hoogte. Infrabel stelt alles in het werk om de frequentie, de omvang en de duur van de storingen die de bezetting van het spoor door rollend materieel beïnvloeden te beperken.

De exploitatiebeperkingen en –mogelijkheden van lokale capaciteit worden ter kennis gebracht van de kandidaten en in onderling overleg wordt naar alternatieven gezocht.

Als de toegewezen capaciteit volledig onbruikbaar is en er geen enkele alternatieve oplossing kan worden uitgewerkt, kan Infrabel zonder voorafgaande kennisgeving de betrokken lokale capaciteit schrappen gedurende de tijd die nodig is om de infrastructuur te herstellen. Hij brengt de houder van de lokale capaciteit daarvan op de hoogte.

Zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van de gebruiksovereenkomst en de capaciteitsovereenkomst, geven de storingen die de bezetting van het spoor door rollend materieel beïnvloeden geen recht op enige vergoeding aan de houder van de capaciteit door Infrabel. De gebruiksheffing is verschuldigd voor de oorspronkelijk toegekende capaciteit, behalve in het geval van afschaffing van de toegewezen lokale capaciteit. Ingeval een gedeeltelijke afschaffing van de toegewezen lokale capaciteit, is de gebruiksheffing slechts verschuldigd voor het effectieve gebruikte deel van de capaciteit.

5.

DIENTEN

5.1 Inleiding

5.1.1 Categorieën van diensten

Conform artikel 9 van de Spoorcodex verlenen Infrabel en respectievelijk de andere exploitanten van dienstvoorzieningen verbonden aan de spoorweginfrastructuur (en dienstverleners), diensten aan de spoorwegondernemingen en in voorkomend geval aan de kandidaten niet-spoorwegondernemingen. Deze zijn onderverdeeld in vier categorieën:

- De **minimumdiensten** conform de Spoorcodex bijlage I, punt 1
Alleen de infrastructuurbeheerder biedt op een niet-discriminerende en transparante manier de minimumdiensten aan aan de kandidaten.
- De **toegang** via het spoornet tot de **dienstvoorzieningen**, conform de Spoorcodex bijlage I, punt 2 en het verlenen van diensten in deze voorzieningen
Infrabel biedt de kandidaten, in voorkomend geval, zijn diensten aan op een niet-discriminerende en transparante wijze. Hun verzoeken kunnen enkel afgewezen worden indien er haalbare spoorwegalternatieven zijn binnen aanvaardbare economische voorwaarden.
Eveneens leveren de andere exploitanten van dienstvoorzieningen en/of dienstverleners aan alle spoorwegondernemingen en in voorkomend geval aan kandidaten niet-spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang, met inbegrip van toegang via het spoor, tot hun voorzieningen en tot de diensten verleend in deze voorzieningen.
- De **aanvullende diensten** conform de Spoorcodex bijlage I, punt 3
Indien Infrabel aanvullende diensten verleent, dienen deze diensten op niet-discriminerende wijze verleend te worden.
Hetzelfde geldt voor de andere exploitanten van dienstvoorzieningen en/of dienstverleners.
- De **ondersteunende diensten** conform de Spoorcodex bijlage I, punt 4
De spoorwegondernemingen en in voorkomend geval de kandidaten niet-spoorwegondernemingen kunnen aan Infrabel of aan andere leveranciers vragen om ondersteunende diensten te leveren. Infrabel is niet verplicht deze diensten te verlenen. Echter, als de diensten wel worden aangeboden moet dit op een niet-discriminerende wijze gebeuren.
Hetzelfde geldt voor de andere exploitanten van dienstvoorzieningen en/of dienstverleners.

5.1.2 Diensten geleverd door Infrabel

Infrabel heeft vijf specifieke diensten ontwikkeld voor de spoorwegondernemingen en in voorkomend geval kandidaten niet-spoorwegondernemingen:

- 1 *Your Moves*: rijpaden (minimumdiensten en toegang via het spoornet tot de dienstvoorzieningen en het verlenen van diensten in deze voorzieningen);
- 2 *Your Shunts*: lokale capaciteit (minimumdiensten en toegang via het spoornet tot de dienstvoorzieningen en het verlenen van diensten in deze voorzieningen);
- 3 *Your Power*: tractie-energie (minimumdiensten en aanvullende diensten);
- 4 *Your XXL*: studies voor uitzonderlijke transporten (aanvullende diensten);
- 5 *Your Extratime*: prestaties buiten de diensturen (aanvullende diensten).



De verschillende diensten aangeboden door Infrabel worden gedetailleerd in de punten 5.2 tot en met 5.5 hieronder. De infrastructuur die ter beschikking staat van de spoorwegondernemingen en in voorkomend geval de kandidaten niet-spoorwegondernemingen, wordt gedetailleerd in hoofdstuk 3.

De meeste minimumdiensten en de toegang via het spoor tot de dienstvoorzieningen alsook de diensten verleend in deze voorzieningen wanneer deze worden aangeboden door Infrabel, zijn gedekt door de infrastructuurgebruiksheffing. De aanvullende en ondersteunende diensten aangeboden door Infrabel zijn onderhevig aan aparte heffingen. De verschillende heffingen worden beschreven in hoofdstuk 6.

De specifieke voorwaarden voor het gebruik en de facturatie van de diensten aangeboden door Infrabel, zijn in voorkomend geval beschreven in één van de volgende documenten: enerzijds de gebruiksovereenkomst of de capaciteitsovereenkomst of anderzijds het plaatselijk protocol (zie punt 2.3).

Daarnaast ontwikkelde Infrabel ook twee specifieke diensten voor de industriële ondernemingen, die echter niet verder uitgewerkt worden in deze netverklaring. Meer informatie is beschikbaar op <http://www.infrabel.be/nl/professionals/spoorwegondernemingen/producten>:

- 1 *Your Tracks*: voorbehouden sporen;
- 2 *Your Connection*: spoorverbindingen.



5.1.3 Diensten geleverd door andere exploitanten van dienstvoorzieningen en/of dienstverleners

De verschillende diensten geleverd door andere exploitanten van dienstvoorzieningen en/of dienstverleners zijn gedetailleerd in de punten 5.3 tot en met 5.5 hieronder. De infrastructuur die door laatstgenoemden ter beschikking wordt gesteld aan de spoorwegondernemingen en in voorkomend geval de kandidaten niet-spoorwegondernemingen, wordt beschreven in hoofdstuk 3.

5.2 Minimumdiensten

Zoals hierboven beschreven biedt de infrastructuurbeheerder als enige de minimumdiensten aan. Deze zijn inbegrepen in de diensten **YourMoves** (rijpaden, zie details hoofdstuk 4) en **YourShunts** (lokale capaciteit, zie details hoofdstuk 4), alsook in **YourPower** (transport en distributie van tractiestroom), zij het slechts gedeeltelijk.

Het minimale prestatiepakket omvat:

- de behandeling van de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- het recht gebruik te maken van de toegewezen capaciteit;
- het gebruik van aansluitingen en wissels op het net;
- de treinverkeersleiding met inbegrip van de seingeving, de regeling, de controle van het verkeer, de communicatie en de levering van gegevens over treinbewegingen;
- het gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie;
- alle overige gegevens die nodig zijn om de dienst waarvoor capaciteit toegekend is, tot stand te brengen of te exploiteren.

De infrastructuurbeheerder staat als enige in voor het transport en de distributie van de tractiestroom, wat deel uitmaakt van de dienst **YourPower**, ongeacht of de kandidaat voor de levering van tractiestroom gebruik maakt van de infrastructuurbeheerder of een leverancier van zijn keuze.

Deze dienst is dus verplicht voor elke kandidaat die gebruik wenst te maken van elektrische tractie.

5.3 Toegang tot de dienstvoorzieningen en het verlenen van diensten in deze voorzieningen

De infrastructuurbeheerder staat toegang tot de dienstvoorzieningen toe via zijn publiek netwerk (**YourMoves** en **YourShunts**). Indien de dienstvoorziening niet wordt geëxploiteerd door Infrabel, dient bijkomende toegang gevraagd te worden aan de exploitant. Bijlage E.2 geeft een overzicht van de dienstvoorzieningen die geëxploiteerd worden door Infrabel of door derden.

De punten 5.3.1 en 5.3.2 hieronder bevatten specifieke informatie over de voorzieningen die door Infrabel worden geëxploiteerd.

5.3.1 Toegang tot de dienstvoorzieningen

5.3.1.1 Reizigersstations

Infrabel exploiteert geen reizigersstations.

In overeenstemming met bijlage 23 van de Spoorcodex, maken de perrons daarentegen deel uit van de infrastructuur van Infrabel, aan wie toegang tot de perrons dient gevraagd te worden via een capaciteitsaanvraag. Lijst 15 van deel III van het BVT (zie bijlage D.6) bevat de stations die uitgerust zijn met reizigersperrons, alsook de lengte van deze perrons.

5.3.1.2 Terminals voor het goederenverkeer

Infrabel exploiteert geen intermodale goederenterminals.

5.3.1.3 Rangeer- en vormingsstations

Infrabel exploiteert verschillende bundels voor het vormen en rangeren van treinen, alsook voor het parkeren van rollend materieel. In lijst 11 van deel III van het BVT (zie bijlage D.9) zijn de openingstijden van deze bundels opgenomen.

Om toegang te krijgen tot de bundels dient voorafgaand een plaatselijk protocol ondertekend te worden (zie punt 2.3.1.2). De plaatselijke protocollen voor het gebruik van de infrastructuur geven de maximale lengte aan van de treinen die toegang hebben tot een bundel. Deel 1 van de plaatselijke protocollen is raadpleegbaar op de *Business Corner*. Voor de overige delen van de plaatselijke protocollen kan een spoorwegonderneming zich wenden tot de I-TMS Area waartoe de dienstvoorziening behoort. De adressen van de I-TMS Areas zijn vermeld in bijlage D.10 (Lijst 34 van Deel III van de BVT). Bijlage C.1 is een kaart waarop de grenzen van de I-TMS Areas aangeduid zijn.



Voor het eigenlijke gebruik van de bundels dient de dienst **YourShunts** te worden aangewend.

5.3.1.4 Bundels voor het parkeren

Zie punt 5.3.1.3.

5.3.1.5 Installaties voor onderhoud

Infrabel exploiteert geen installaties voor het onderhoud van rollend materieel.

5.3.1.6 Technische voorzieningen

Infrabel stelt verschillende technische voorzieningen ter beschikking, met name voor het leveren van elektriciteit, water en perslucht. Om toegang te krijgen tot deze technische voorzieningen dienen de producten **YourMoves** en **YourShunts** gebruikt te worden en is het vooraf ondertekenen van een lokaal protocol vereist (zie punt 2.3.1.2).

De technische voorzieningen en de locatie ervan worden vermeld in bijlage F.1.

5.3.1.7 Zee- en binnenhavenvoorzieningen

Infrabel exploiteert geen zee- en binnenhavenvoorzieningen.

5.3.1.8 Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen

Infrabel exploiteert geen hulp- en ondersteuningsvoorzieningen.

5.3.1.9 Tankvoorzieningen

Infrabel stelt tankplatformen die al dan niet uitgerust zijn met een vaste installatie behorend tot een derde (bijv. Zeebrugge, Genk-Goederen, Gent-Zeehaven), ter beschikking van de spoorwegondernemingen. Deze installaties staan beschreven in bijlage D7.

Op deze platformen zijn de sporen met speciale bodembescherming uitgerust om het bijvullen van brandstof voor dieselloertuigen door tankwagens toe te kunnen laten. Met deze bodembescherming wil Infrabel elke vorm van eventuele bodemverontreiniging voorkomen.

De plaatselijke protocollen beschrijven het gebruik van de tankplatformen, meer specifiek de bewuste sporen, de bewegingen (zoals in- en uitrit van het spoor) en de communicatie op het terrein. Door het ondertekenen van het plaatselijk protocol verbindt de spoorwegonderneming zich ertoe de gebruiksvoorwaarden van dit tankplatform te respecteren op een wijze waarbij elke vorm van bodemverontreiniging als gevolg van het bijvullen van brandstof wordt vermeden.

5.3.2 Leveren van diensten in de dienstvoorzieningen

5.3.2.1 Reizigersstations

Niet van toepassing.

5.3.2.2 Terminals voor het goederenverkeer

Niet van toepassing.

5.3.2.3 Rangeer- en vormingsstations

Infrabel stelt geen personeel ter beschikking voor het rangeren en vormen van treinen en ook niet voor het parkeren van rollend materieel. Daarentegen voert Infrabel bepaalde operaties uit vanop de seinhuizen (beheer van de sporen in de bundels, bediening van de spoorremmen, ...). Meer informatie over de taken van Infrabel vanop de seinhuizen zijn terug te vinden in de plaatselijke protocollen (zie punt 2.3.1.2).

5.3.2.4 Bundels voor het parkeren

Zie punt 5.3.2.3.

5.3.2.5 Installaties voor onderhoud

Niet van toepassing.

5.3.2.6 Technische voorzieningen

Infrabel biedt technische diensten aan, met name voor het leveren van elektriciteit, water en perslucht. Het gebruik van deze diensten is vastgelegd in de plaatselijke protocollen.

De technische voorzieningen en de locatie ervan worden vermeld in bijlage F.1.

5.3.2.7 Zee- en binnenhavenvoorzieningen

Niet van toepassing.

5.3.2.8 Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen

Niet van toepassing.

5.3.2.9 Tankvoorzieningen

Infrabel levert geen brandstof voor het bevoorraden van dieselloertuigen. De kandidaten dienen contact op te nemen met de exploitanten van de tankvoorziening waarvan de contactgegevens vermeld staan in bijlage D.7 of met een brandstoffenleverancier naar keuze in functie van het type tankvoorziening.

De spoorwegonderneming die gebruik maakt van het tankplatform voorbehouden voor de bevoorrading van diesel door tankwagens, zal aansprakelijk gesteld worden voor iedere bodemvervuiling veroorzaakt door deze bevoorrading en zal garant staan voor elk schadelijk gevolg ervan.

De bevoorrading van diesel mag enkel plaatsvinden op de tankinstallaties en tankplatformen zoals beschreven in punt 5.3.1.9 of op tankvoorzieningen die eigendom zijn van andere exploitanten.



5.4 Aanvullende diensten

5.4.1 Levering van tractiestroom

De infrastructuurbeheerder biedt aan alle kandidaten de levering van stroom aan voor de tractie van de treinen indien zij dit wensen. Naar aanleiding van de omzetting van de Europese elektriciteitsrichtlijn 2009/72 naar Belgisch recht kunnen de kandidaten eveneens hun eigen energieleverancier kiezen. De wettelijke bepalingen betreffende de elektriciteitsmarkt zijn terug te vinden in de wet van 8 januari 2012 tot wijziging van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt en de



wet van 12 april 1965 *betreffende het vervoer van gasachtige produkten en andere door middel van leidingen.*

5.4.1.1 Infrabel

De dienst **YourPower** bevat twee onderdelen: enerzijds het transport en de distributie van tractiestroom en anderzijds de levering van tractiestroom. Transport en distributie maken deel uit van de minimumdiensten en worden besproken in punt 5.2, de levering van tractiestroom daarentegen wordt beschouwd als een aanvullende dienst en wordt in dit punt verder toegelicht.

Infrabel koopt de elektriciteit op voorhand aan. Daarbij wordt rekening gehouden met volgende doelstellingen:

- de energiebevoorrading verzekeren;
- plotse prijsschommelingen vermijden;
- de kandidaten toelaten om op voorhand de prijs in te schatten;
- een zo laag mogelijke prijs bekomen.

Voor de levering van elektriciteit door Infrabel is volgens de elektriciteitswetgeving een mandaat nodig. Omdat Infrabel bij de start van de aankoopprocedure het te leveren volume moet kennen, wordt aan de kandidaten die een belangrijke invloed hebben op het te leveren volume, dit mandaat bij aanvang van de aankoopprocedure gevraagd. Voor de andere kandidaten wordt dit mandaat geleverd via de gebruiksovereenkomst of de capaciteitsovereenkomst. Een kandidaat oefent een belangrijke invloed uit op het te leveren volume van zodra hij 2,5 procent van het geschat aan te kopen volume verbruikt.

5.4.1.2 Andere exploitanten van dienstvoorzieningen en dienstverleners

Een kandidaat kan slechts een eigen leverancier kiezen als alle tractie-eenheden die hij (of de spoorwegonderneming die hij aanduidt) gebruikt op het net van de infrastructuurbeheerder uitgerust zijn met een energiemeter. De technische vereisten voor energiemeters staan vermeld in bijlage E.3.

De lijsten met energieleveranciers zijn terug te vinden op de onderstaande websites:

- Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

https://www.brugel.brussels/nl_BE/acces_rapide/de-marktspelers-10/lijst-van-de-leveranciers-28

- Vlaams Gewest:

<http://www.vreg.be/nl/overzicht-energieleveranciers>

- Waals Gewest:

<http://www.cwape.be/?dir=4.1.02>

De kandidaat die van de vrije keuze gebruik wil maken, meldt aan Infrabel (zie contactgegevens in punt 1.8.1) wie zijn energieleverancier en wie de toegangsverantwoordelijke is. Deze melding dient ten laatste drie maand voor de datum van inwerkingtreding te gebeuren. Een wijziging van leverancier gaat steeds in op de eerste dag van de maand. Een aanduiding loopt minimaal over een periode van drie maanden.

De energieleverancier dient over een leveringsvergunning te beschikken. De toegangsverantwoordelijke dient een contract met Elia te hebben afgesloten. De leverancier en de toegangsverantwoordelijke dienen een document te ondertekenen waarbij ze zich akkoord verklaren met deze aanduiding.

Indien de kandidaat niet op een rechtsgeldige wijze een energieleverancier en toegangsverantwoordelijke heeft aangeduid of indien één van deze partijen niet meer voldoet aan de gestelde voorwaarden, wordt verondersteld dat de kandidaat zijn tractiestroom bij Infrabel aankoopt.

5.4.2 Diensten voor treinen

Teneinde de rijtuigen voor te verwarmen, te koelen of om ze tijdens vriesperiodes op een positieve temperatuur te houden stelt Infrabel vaste installaties voor 3kV energievoorziening ter beschikking van de spoorwegondernemingen.

Deze vaste installaties zijn voorzien van sleutels en mogen enkel gebruikt worden door personeel van de spoorwegonderneming dat een specifieke vorming heeft ontvangen. Infrabel stelt daarvoor een handleiding ter beschikking op de *Business Corner*. Zij geeft, op verzoek, één keer per jaar een opleiding aan de verantwoordelijke van de spoorwegonderneming, die vervolgens zijn eigen personeel kan vormen. Een spoorwegonderneming die zijn lesgever wil inschrijven, neemt hiervoor vóór 30 juni van het lopende jaar contact op met zijn *Key Account Manager*.

Er wordt geen personeel van de infrastructuurbeheerder ter beschikking gesteld voor het gebruik van de vaste installaties voor 3 kV-energievoorziening voor rijtuigen.

Enkel het personeel van de Technische Diensten van de infrastructuurbeheerder mag deze installaties onderhouden en herstellen.

Het gebruik van de stroom voor de verwarming van de rijtuigen is inbegrepen in de dienst , beschreven in punt 5.2.

5.4.3 Diensten voor buitengewoon vervoer en gevaarlijke goederen

– Diensten voor buitengewoon vervoer

Ieder buitengewoon spoorwegvervoer (definitie zie punt 2.6) dient door een studie te worden voorafgegaan om de vergunningsvoorwaarden te bepalen.

Bijgevolg dient een kandidaat die een buitengewoon vervoer wenst te organiseren, een aanvraag in te dienen bij Infrabel (I-TMS.144, zie punt 1.8.1) met behulp van de UIC-fiche 502, die beschikbaar is op volgende site: www.uic.org.

Indien een kandidaat een verlenging van de jaartoelating wil aanvragen voor het jaar A, dient het hierboven vermelde bureau de aanvraag uiterlijk op de laatste werkdag van de maand september voorafgaand aan jaar A te ontvangen.

Meer informatie over de aanvraagprocedure voor buitengewoon vervoer is terug te vinden op de *Business Corner*.

– Speciale prestaties in geval van een incident waarbij gevaarlijke goederen betrokken zijn

Om de gevolgen van een ongeval en/of incident bij het vervoer van gevaarlijke goederen (met uitzondering van de stoffen van klasse 1 en 7 van het RID) per spoor tot een minimum te beperken, heeft Infrabel overeenkomsten gesloten met BASF Antwerpen N.V. en INOVYN S.A. uit Jemeppe-sur-Sambre. Deze overeenkomsten voorzien dat, in het geval van een incident waar gevaarlijke goederen bij betrokken zijn, Traffic Control bijstand kan vragen van interventieploegen die gespecialiseerd zijn in incidenten met gevaarlijke goederen en beschikken over aangepast materieel.

5.4.4 Prestaties buiten de openingsuren

De diensten die worden geleverd tijdens de openingsuren van de stations en bijgebouwen (zie bijlage D.9) worden gedekt door de gebruiksheffing. Sommige diensten kunnen echter worden geleverd buiten deze uren en vereisen dus dat Infrabel extra personeel ter beschikking stelt.

Met de dienst **YourExtratime** kan een kandidaat bij zijn capaciteitsaanvraag een speciaal verzoek sturen om de installatie te openen op een ander tijdstip dan voorzien in de netverklaring. Dit verzoek heeft een occasioneel karakter, de reguliere treinen vallen niet onder deze dienst. Infrabel deelt aan de kandidaat mee of er aan zijn vraag voldaan kan worden.

5.5 Ondersteunende diensten

5.5.1 Toegang tot het telecommunicatienetwerk

Naast de toegang met betrekking tot het treinverkeer, die wordt gedekt door de gebruiksheffing, is de toegang tot het telecommunicatienetwerk van Infrabel toegestaan.

5.5.2 Levering van aanvullende informatie

Infrabel levert verscheidene inlichtingen aan de kandidaten, ondermeer via de Business Corner (zie punt 1.11).

5.5.3 Technische keuring van het rollend materieel

5.5.3.1 Infrabel

Infrabel is belast met de technische keuring van het rollend materieel dat ingezet wordt op zijn spoorweginfrastructuur voor ritten buiten rijpad, 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 handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spooraansluiting*. De contactgegevens van het betrokken bureau staan in punt 1.8.1.

De spoorwegonderneming vraagt vooraf aan de betrokken Area I-TMS de gewenste reiswegen aan samen met de technische keuring van het betrokken rollend materieel via het aanvraagformulier voor reiswegen in het kader van ritten buiten rijpad. De Areas I-TMS (zie bijlage D.10) stellen dit formulier ter beschikking.

Door de technische keuring verzekert Infrabel zich ervan dat het materieel:

- beantwoordt aan de technische vereisten zoals voorzien door de wet;
- in staat is de veiligheidsuitrustingen te lezen die zich op de voorziene reiswegen bevinden;
- detecteerbaar is door de verschillende detectiemiddelen die zich op de voorziene reiswegen bevinden;
- geen materiele schade of storingen kan veroorzaken aan de installaties.

Infrabel biedt geen diensten aan voor de schouwing van het rollend materieel zoals bedoeld volgens het VVESI 4.3 – *De schouwing van treinen*.

5.5.3.2 Andere exploitanten van dienstvoorzieningen en dienstverleners

Voor deze dienst worden de kandidaten verzocht contact op te nemen met de “met onderhoud van spoorvoertuigen belaste entiteiten” (OBE), waarvan de lijst terug te vinden is op de website van ERA (European Union Agency for Railways) via de link:

http://eradis.era.europa.eu/safety_docs/ecm/certificates/search_results.aspx?DocType=1.

5.5.4 Diensten in verband met ticketverkoop in de reizigersstations

De NMBS stelt diensten in verband met ticketverkoop ter beschikking in zijn passagierstations. Meer informatie is terug te vinden op de website:

<https://www.belgiantrain.be/nl/3rd-party-services/rrs-services/rrs-services>



5.5.5 Voorzieningen voor groot onderhoud

Infrabel stelt geen voorzieningen ter beschikking voor groot onderhoud voor hogesnelheidstreinen of andere types rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn.

6.

HEFFINGEN

Dit hoofdstuk behelst uitsluitend de heffingen die door Infrabel worden gehanteerd.

Voor inlichtingen omtrent de geldende tarieven van andere exploitanten van dienstvoorzieningen verbonden aan de Belgische spoorweginfrastructuur en dienstverleners, worden de kandidaten verzocht contact op te nemen met deze exploitanten en dienstverleners, waarvan de contactgegevens terug te vinden zijn in hoofdstuk 5 van dit document.

6.1 Principes van tarificatie

De gebruiksheffing is verschuldigd door diegene die de diensten gebruikt, dit wil zeggen de spoorwegonderneming of in voorkomend geval de kandidaat niet-spoorwegonderneming.

De facturatie van de tevoren geregelde treinpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors gebeurt door elke betrokken infrastructuurbeheerder volgens de nationale principes.

Gezien de reglementaire en wetgevende ontwikkelingen (en in het bijzonder de Richtlijn 2012/34 van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, alsook de uitvoeringsverordening 2015/909 van de Commissie van 12 juni 2015 betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien en de Spoorcodex) worden de tarificatieprincipes betreffende de gebruiksheffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur herzien en zullen ze later in dit document worden gepubliceerd, na de aanpassing van de principes die zijn vastgelegd in het koninklijk besluit van 9 december 2004 en de publicatie van het nieuwe koninklijk besluit dat deze principes zal bevatten.

De volgende principes zijn van toepassing op de gebruiksheffing en hebben betrekking op de diensten **YourMoves** en **YourShunts**, i.e. de minimumdiensten (punt 6.1.1) met uitzondering van transport en distributie van tractiestroom, de toegang via het spoornet tot de dienstvoorzieningen vermeld in punt 5.3 (punt 6.1.2) alsook het verlenen van diensten in deze voorzieningen, als deze worden verleend door Infrabel (punt 6.1.3).

De specifieke heffingen voor de aanvullende en ondersteunende diensten worden beschreven in de respectievelijke punten 6.1.4 tot 6.1.5.

Twee gevallen worden onderscheiden: beschikbare infrastructuur en onbeschikbare infrastructuur.

- **Beschikbare infrastructuur:** deel van het Belgische spoornetwerk waarop de spoorwegondernemingen kunnen rijden met rollend spoorwagematerieel
 - Gebruikte capaciteit

Als de capaciteit volledig wordt benut (alle gevraagde baanvakken of alle gereserveerde lokale capaciteit), dan is de gebruiksheffing verschuldigd.

Als de capaciteit maar voor een deel wordt benut (sommige baanvakken van het traject of niet alle lokale capaciteit werden gebruikt), dan is de gebruiksheffing verschuldigd voor het effectief gebruikte deel van

het traject en voor het niet doorlopen deel van het traject aangezien het niet doorlopen deel van het traject niet gekoppeld is aan de onbeschikbaarheid van de infrastructuur.

Als de capaciteit niet wordt gebruikt om redenen eigen aan de kandidaat, maar niet werd afgeschaft, dan is de integrale gebruiksheffing verschuldigd.

- Gewijzigde capaciteit

Elk verzoek tot wijziging van een aanvraag in behandeling of een toegewezen capaciteit, betekent een nieuwe aanvraag. De gebruiksheffing van de initiële capaciteit wordt berekend voor de afgeschafte baanvakken in het nieuwe traject (rijpaden) of voor de geannuleerde delen van de reservatie (lokale capaciteit) volgens het percentage afhankelijk van het tijdstip van het afzien van de capaciteit (zie punt 6.4.1). De gebruiksheffing voor de delen van het gewijzigde traject of de niet-gewijzigde lokale capaciteit, alsook de gebruiksheffing voor het traject of de extra lokale capaciteit zijn integraal verschuldigd.

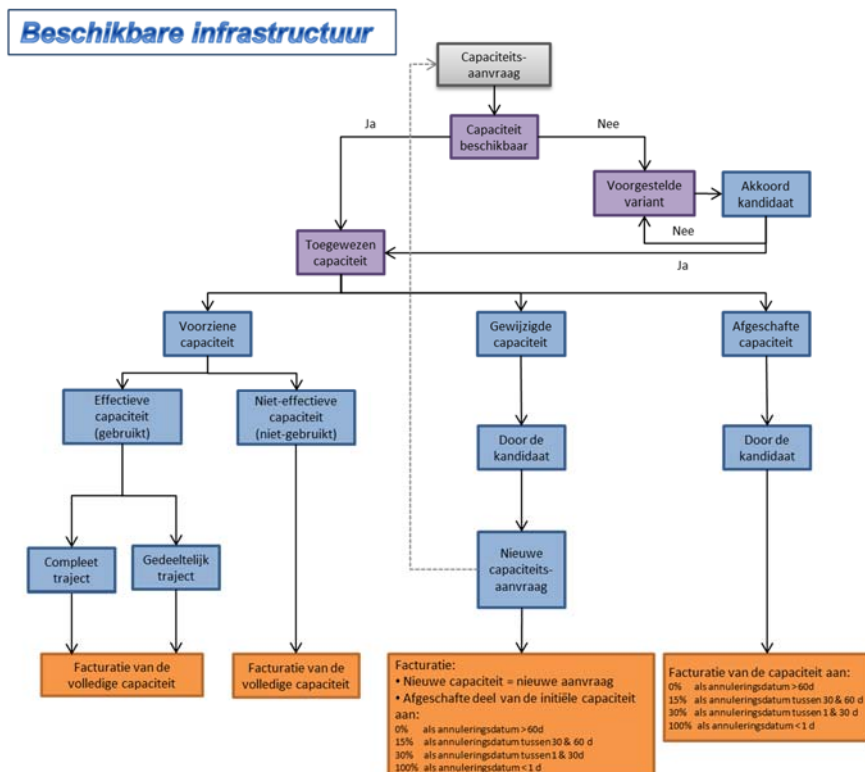
- Afgeschafte capaciteit

Iedere houder van infrastructuurcapaciteit kan afstand doen van het gebruik van alle of een deel van de toegewezen capaciteit. De datum die wordt in rekening gebracht voor de annulering is deze waarop de annulering wordt ontvangen door de infrastructuurbeheerder. In dit geval is de gebruiksheffing verschuldigd volgens het percentage afhankelijk van het moment van de annulering (zie punt 6.4.1).

- Administratieve kosten

Een administratieve kost moet betaald worden voor elke aanvraag van een rijpad of elke wijziging van een rijpadaanvraag zoals bedoeld in punt 4.2.2.3 (zie details in bijlage F.4) en voor elke studie van een rijpad.

Er is geen administratieve kost verschuldigd voor elke aanvraag of wijziging van lokale capaciteit.



- **Onbeschikbare infrastructuur:** deel van het Belgische spoornetwerk dat tijdelijk verstoord is en niet toelaat om erop te rijden met rollend materieel (niet van toepassing in geval van werken – zie voorwaarden in punt 4.5)

- Gebruikte capaciteit

Als de capaciteit slechts gedeeltelijk wordt gebruikt door een externe oorzaak buiten de wil van de kandidaat, dan is de gebruiksheffing slechts verschuldigd voor het effectieve gebruikte stuk van de capaciteit. Met andere woorden, de baanvakken die niet worden doorlopen of de niet gebruikte reservaties worden niet gefactureerd.

Als de totale capaciteit niet kon worden gebruikt door een oorzaak buiten de wil van de kandidaat, dan is er geen gebruiksheffing verschuldigd voor de capaciteit in kwestie.

- Gewijzigde capaciteit

In het geval van storingen op het netwerk en om het verkeer optimaal te laten verlopen, kan de infrastructuurbeheerder het initiatief nemen om de gevraagde capaciteit te wijzigen.

Voor de rijpaden is de gebruiksheffing gelijk aan deze die overeenkomt met het initieel geplande traject, ongeacht of het werkelijk uitgevoerde gewijzigde traject duurder of goedkoper is dan de initiële jaarlijkse dienstregeling.

Voor de lokale capaciteit is de gebruiksheffing gelijk aan deze die overeenkomt met de herplande capaciteit door de infrastructuurbeheerder en het in acht nemen van de termijn (LT, KT en RT) overeenkomstig met de initiële reservatie.

- Afschafte capaciteit

De infrastructuurbeheerder heeft het recht om de capaciteit te gebruiken of in te trekken bij hoogdringendheid of in geval van absolute noodzaak wegens storingen die de spoorweginfrastructuur tijdelijk onbruikbaar maken, zonder voorafgaande kennisgeving en dit voor de duur nodig om de installatie opnieuw in werking te stellen (artikel 44 van de Spoorcodex). In dit geval is de gebruiksheffing niet verschuldigd.

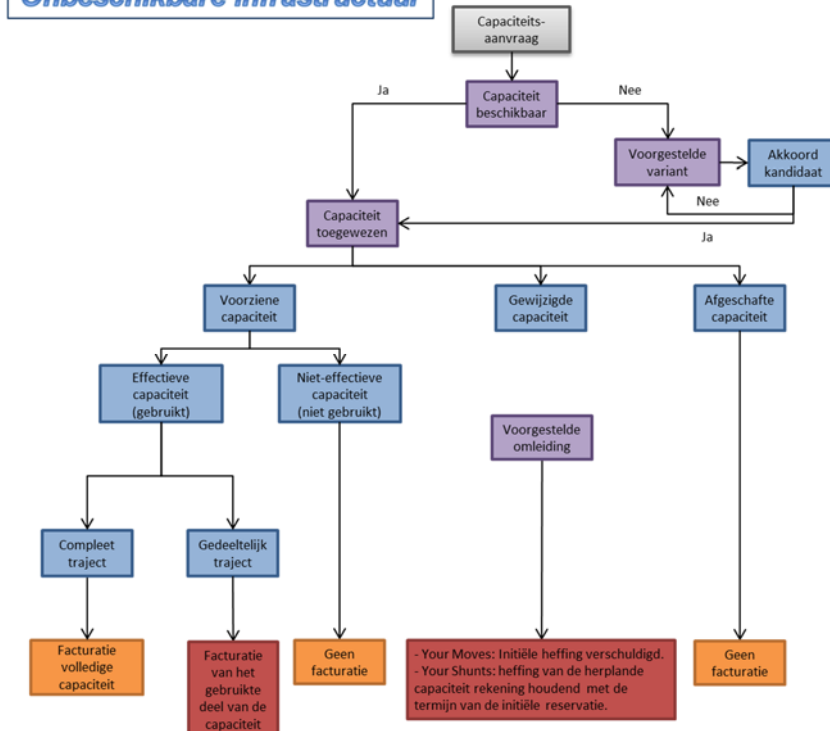
Als de kandidaat zijn capaciteit moet schorsen door een oorzaak buiten de wil van de kandidaat, dan is de gebruiksheffing niet verschuldigd op voorwaarde dat het gaat om onbeschikbare spoorinfrastructuur op het Belgische net.

- Administratieve kosten

De administratieve kosten verbonden aan nieuw gecreëerde trajecten (nieuwe rijpaden gepland door Infrabel) ter compensatie van slechte circulatie van de geplande trajecten, evenals deze verbonden aan omleidingen, worden niet in rekening gebracht (meer details zie bijlage F.4).

Geen enkele administratieve kost is verschuldigd voor een aanvraag of wijziging van een lokale capaciteit.

Onbeschikbare infrastructuur



6.1.1 Minimumdiensten

De gebruiksheffing van de infrastructuur (van toepassing voor de diensten **YourMoves** en **YourShunts**) omvat:

- de diensten opgesomd in punt 5.2 (minimumdiensten), met uitzondering van transport en distributie van tractiestroom (deze worden gedekt via de facturatie van de dienst **YourPower**);
- de toegang via het spoornet tot de dienstvoorzieningen vermeld in punt 5.3 (punt 6.1.2) alsook het verlenen van diensten in deze voorzieningen, als deze worden verleend door Infrabel (punt 6.1.3).

De gebruiksheffing wordt uitgelegd in punt 6.1.2. Dit punt bespreekt ook de diensten opgesomd in 6.1.1 en 6.1.3.

Wat betreft het transport en de distributie van tractiestroom **YourPower** (zie punt 5.2) bestaan de kosten uit:

- alle kosten voor de aansluitingen van de tractie-onderstations bij Elia (toegewezen kosten en kosten toegangscontract met Elia) en bij de andere distributienetbeheerders (volledige netkosten);
- netverliezen in de onderstations en op de bovenleiding;
- administratieve kosten voor het meten en toewijzen van de energie aan de correcte kandidaat en bijhorende leverancier;
- taksen en heffingen geïnd via de netbeheerders.

6.1.2 Toegang via het spoor tot de dienstvoorzieningen

Zoals vermeld in punt 6.1.1, dekt de gebruiksheffing van de infrastructuur de diensten **YourMoves** en **YourShunts**, i.e. de diensten vermeld in punt 5.2 (minimumdiensten, met uitzondering van transport en



distributie van tractiestroom), de toegang via het spoornet tot de dienstvoorzieningen vermeld in punt 5.3 alsook het verlenen van diensten in deze voorzieningen, als deze worden verleend door Infrabel.

De gebruiksheffing bestaat uit vijf luiken (TR-L, RR-L, TR-I, RR, AK/AKC): de luiken TR-L, TR-I, RR-L en AK komen overeen met de verschillende delen van de dienst **YourMoves**, de luiken RR en AKC vertegenwoordigen de dienst **YourShunts**.

6.1.2.1 Your Moves **YourMoves**

6.1.2.1.1 Het treinpadrecht-lijn (TR-L)

Het treinpadrecht-lijn is de som van het gebruiksrecht verschuldigd voor elke doorlopen sectie van de lijn. De heffing per sectie wordt bepaald aan de hand van de unieke eenheidsprijs per kilometer vermenigvuldigd met de bijhorende coëfficiënten.

6.1.2.1.2 Het rangeerrecht-lijn (RR-L)

Een beperkt aantal baanvakken kunnen afgescheiden worden van de rest van het spoorwegnet. Voor deze lijnen is er dan een rangeerrecht-lijn (RR-L) van toepassing.

Wanneer een kandidaat capaciteit gebruikt op een lijn waarop het RR-L-statuuat van toepassing is, betaalt deze een eenheidsprijs (RL), vermenigvuldigd met het aantal kilometer van de desbetreffende lijn. De heffing voor het gebruik van de lijn is bijgevolg totaal onafhankelijk van het aantal kilometer gereden op de betrokken lijn en van de vervoerde tonnage. Er mag dus zoveel heen en weer gereden op een RR-L-lijn als men zelf wil, zonder dat dit de prijs beïnvloedt. Wanneer men echter de lijn met RR-L statuut verlaat en er later op terugkeert, is de RR-L opnieuw verschuldigd voor de desbetreffende lijn.

6.1.2.1.3 Het treinpadrecht-installatie (TR-I)

Het treinpadrecht-installatie is de heffing verschuldigd voor het gebruik van de perronsporen of van sommige aankomst- of vertreksporen.

6.1.2.1.4 De administratieve kosten voor rijpadaanvragen (AK)

Voor elke studie, aanvraag of wijziging van een rijpad die uitgaat van een kandidaat, is een heffing voor de dekking van de administratieve kosten van toepassing.

Dit is een forfaitair bedrag, onafhankelijk van de karakteristieken van het rijpad en van het aantal dagen dat het rijpad wordt gebruikt.

Deze heffing blijft verschuldigd, zelfs indien de capaciteit niet wordt toegekend of indien de toegekende capaciteit niet wordt gebruikt.

6.1.2.2 Your Shunts **YourShunts**

6.1.2.2.1 Het rangeerrecht (RR)

Het rangeerrecht is de heffing verschuldigd voor alle installaties die gebruikt worden voor rangeringen en vorming van treinen, het uitwijken of het uitvoeren van allerlei taken: laden, lossen, reinigen of onderhoud van het rollend materieel, etc.

6.1.2.2.2 De administratieve kosten voor de reservatie van lokale capaciteit (AKC)

Geen enkele administratieve kost is verschuldigd bij een aanvraag of wijziging van een lokale capaciteit. Echter, bij het reserveren van lokale capaciteit op « lange termijn » in een installatie, zijn concurrerende aanvragen mogelijk (zie punt 4.9.4.1.1). Als er geen oplossing kan worden gevonden tussen de kandidaat en Infrabel tijdens de minnelijke fase, past het de richtlijnen toe beschreven in punt 4.9.4.1.2 om het geschil op te lossen.

Zodra Infrabel deze richtlijnen toepast om de concurrerende aanvragen tussen de betrokken kandidaten op te lossen, rekent het administratieve kosten aan aan de kandidaten die tijdens de minnelijke fase de voorgestelde oplossing(en) weigerden.

6.1.2.3 Specifieke gevallen

6.1.2.3.1 Tarief voor toeristische ondernemingen

Voor toeristische ondernemingen wordt een symbolische prijs toegepast. De prijs omvat het gebruik van de lijnen (TR-L), het gebruik van de installaties (TR-I), het rangeerrecht (RR) en de administratieve kosten (AK).

6.1.2.3.2 Tarief voor testen op infrastructuur die buiten dienst is gesteld.

Testritten uitgevoerd op infrastructuur buiten dienst kunnen niet worden gefactureerd als een gewone capaciteitsaanvraag, aangezien het geen rijpad of een enkele passage op de infrastructuur betreft, maar een bezetting van een lijnsectie buiten dienst tijdens een gegeven periode. Het tarifieringssysteem is niet geschikt om de bijdrage van de gebruiker voor de infrastructuur buiten dienst te bepalen.

Een vast bedrag is bepaald voor testritten op de infrastructuur buiten dienst, afhankelijk van het lijntype.

6.1.3 Diensten geleverd in dienstvoorzieningen

De diensten die geleverd worden door Infrabel, worden opgenomen in de gebruiksheffing voor infrastructuur.

6.1.4 Aanvullende diensten

6.1.4.1 Levering van tractiestroom

De kosten voor de levering van tractiestroom omvatten:

- de energiekost ;
- kosten in het kader van het evenwicht tussen injectie en afname van de leverancier binnen de Belgische regelzone;
- taken en heffingen geïnd via de leverancier ;
- compensaties voor hernieuwbare energie en warmtekrachtkoppeling.

6.1.4.2 Diensten voor treinen: voorverwarmen van reizigerstreinen, ...

Het gebruik van de stroom voor het voorverwarmen van rijtuigen is inbegrepen in transport en distributie van tractiestroom.

6.1.4.3 Diensten voor buitengewoon vervoer en gevaarlijke goederen

- Diensten voor buitengewoon vervoer 

De studies voorafgaand aan een buitengewoon vervoer worden gefactureerd tegen de werkelijke kost.

- Speciale prestaties in geval van een incident waarbij gevaarlijke goederen betrokken zijn

De kosten van de interventie tijdens een incident waarbij een transport van gevaarlijke goederen betrokken is, worden onmiddellijk naar Infrabel gestuurd. Het staat in voor de aanrekening van de kosten aan de verantwoordelijke spoorwegonderneming(en). Deze dienst wordt gefactureerd aan de reële kostprijs.

6.1.4.4 Diensten buiten de openingsuren

De totale kost van deze prestaties wordt gedragen door de kandidaten. De kandidaat moet een toeslag betalen die overeenstemt met de personeelskost verbonden aan deze bijkomende prestatie die Infrabel moet voorzien om aan de vraag te kunnen beantwoorden. Een prestatie omvat gewoonlijk acht uur. Echter, wanneer de installatie niet gedurende de volledige acht uur gebruikt wordt, zal de kandidaat enkel het deel van de prestatie betalen gedurende dewelke de installatie werkelijk gebruikt werd.

6.1.5 Ondersteunende diensten

6.1.5.1 Toegang tot het netwerk van telecommunicatie

De principes voor de prijszetting van de toegang tot het netwerk van telecommunicatie van Infrabel, met uitzondering van de toegang met betrekking tot het treinverkeer, worden in voorkomend geval opgenomen in de gebruiksovereenkomst.

6.1.5.2 Het bezorgen van bijkomende informatie

De principes voor de prijszetting van het bezorgen van bijkomende informatie door Infrabel, worden in voorkomend geval opgenomen in de gebruiksovereenkomst of de capaciteitsovereenkomst.

6.1.5.3 Technische controle van het rollend materieel

De kostprijs voor een technische keuring van rollend materieel in het kader van een rit zonder het gebruik van een rijpad, is gebaseerd op een uurtarief en is afhankelijk van onder andere het type rollend materieel.

Na voorafgaand overleg met de spoorwegonderneming kan Infrabel een prijsopgave opmaken.

6.1.5.4 Diensten in verband met ticketverkoop in de reizigersstations

Voor meer informatie over de tarificatie van de diensten in verband met ticketverkoop in de reizigersstations worden kandidaten verzocht contact op te nemen met NMBS. Meer informatie is terug te vinden op de website:

<https://www.belgiantrain.be/nl/3rd-party-services/rrs-services/rrs-services>

6.1.5.5 Voorzieningen voor groot onderhoud

Niet van toepassing.

6.1.6 Heffing in geval van overbelasting

Niettegenstaande de bepalingen met het oog op een tijdelijke schommeling van de vraag, zijn er actueel geen specifieke heffingen voorzien voor het gebruik van overbelaste infrastructuur.



6.2 Samenstelling van de gebruiksheffing

Zoals uitgelegd in punt 6.1, is de heffing voor het gebruik van de infrastructuur samengesteld uit:

- het treinpadrecht-lijn voor de toegang en het gebruik van de doorgaande lijnen;
- het rangeerrecht-lijn voor een beperkt aantal baanvakken die kunnen afgescheiden worden van de rest van het spoorwegnet;
- het treinpadrecht-installatie voor de toegang en het gebruik van de perronsporen en sommige aankomst- en vertreksporen;
- het rangeerrecht voor de toegang en het gebruik van de installaties voor het vormen, triëren van treinen, en parkeren van het rollend materieel;
- de administratieve kosten voor de behandeling van de rijpadaanvragen en in een specifiek geval voor de reservaties van lokale capaciteit.

De andere heffingen worden afzonderlijk toegepast.

6.3 Tarificatie

De eenheidsprijzen worden jaarlijks op 1 januari geïndexeerd. De indexering komt overeen met een proportioneel aandeel van de gezondheidsindex² (65%) en van de dienstenindex³ (35%) van de consumptieprijzen. De referentie-index is deze van de maand november die de indexering voorafgaat.

6.3.1 Minimumdiensten

De tarificatie van de gebruiksheffing van de infrastructuur wordt beschreven in punt 6.3.2.

Ter herinnering, de gebruiksheffing van de infrastructuur dekt de diensten **YourMoves** en **YourShunts**, i.e. de minimumdiensten (met uitzondering van transport en distributie van tractiestroom), de toegang via het spoornet tot de dienstvoorzieningen alsook het verlenen van diensten in deze voorzieningen, als deze worden verleend door de infrastructuurbeheerder.

De tarificatieregels m.b.t. het transport en de distributie van de tractiestroom **YourPower** zijn opgenomen in de bijlage F.2.

² Gezondheidsindex: <http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/economie/consumptieprijzen/>

³ Dienstenindex: http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/economie/consumptieprijzen/per_4_groepen/

6.3.2 Toegang via het spoornet tot de dienstvoorzieningen

De onderstaande formules maken gebruik van de eenheidsprijzen en parameters waarvan de waarden vermeld staan in:

- bijlage F.4 voor de waarden van de eenheidsprijzen en de parameters m.b.t. de trein ;
- bijlage F.5 voor de waarden van de parameters met betrekking tot de infrastructuur.

6.3.2.1 Your Moves

6.3.2.1.1 Het treinpadrecht-lijn (TR-L)

De formule van het treinpadrecht-lijn is de volgende:

$$TR - L_j = P * Pt_j * \sum_i L_i * C1_i * C2_i * Ce * C_{ij} * H_{ij} * T_{ij} \text{ euro}$$

i :	Doorlopen sectie op de lijn
j :	Trein j
P :	Eenheidsprijs per treinkilometer, geïndexeerd, gebruikt voor alle lijnen van de spoorweginfrastructuur
Pt_j :	Prioriteit in het verkeer, als functie van de door Infrabel geboden servicekwaliteit en, in het bijzonder, van het aan de trein toegekende voorrangsniveau ten opzichte van ander verkeer in geval van verkeersstoringen
L_i :	Lengte van de lijnsectie uitgedrukt in kilometer, bepaald bij toewijzing van de capaciteit
$C1_i$:	Coëfficiënt in functie van het operationeel belang van de sectie
$C2_i$:	Coëfficiënt in functie van de technische uitrusting van de lijnsectie
Ce :	Coëfficiënt voor de milieueffecten
C_{ij} :	Coëfficiënt voor de totale massa van de trein op de desbetreffende spoorsectie ⁴
H_{ij} :	Coëfficiënt in functie van het rijden tijdens de piekuren, afhankelijk van het uur, de dag en de richting waarin het rijpad is gesitueerd op de lijnsectie
T_{ij} :	Coëfficiënt voor de afwijking ten opzichte van het standaardrijpad, afhankelijk van de afwijking tussen de rittijd op het rijpad voor de beschouwde lijnsectie en de rittijd volgens het standaardrijpad

⁴ De massa is afhankelijk van het type traject dat wordt afgelegd. Als het gaat over een:

- **losse rit**, wordt de te beschouwen massa overgenomen van het gewicht van de locomotie(f)ven en de ledige rijtuigen voor de reizigerstreinen.
- **beladen rit**, wordt de te beschouwen massa overgenomen van het gewicht van de locomotie(f)ven en de beladen rijtuigen of beladen wagons (inclusief het totale gewicht van de vervoerde lading).

In het geval dat het voor de kandidaat onmogelijk is om de massa van de beladen trein over te maken aan Infrabel, zal er gevraagd worden om het maximale laadgewicht van deze trein door te geven.

6.3.2.1.2 Het Rangeerrecht-Lijn (RR-L)

De formule van het rangeerrecht-lijn is de volgende:

$$RR-L = RL \text{ euro per kilometer}$$

RL: Eenheidsprijs die jaarlijks wordt geïndexeerd

De lijst van de baanvakken die dit bijzonder statuut hebben, is opgenomen in bijlage F.6.

6.3.2.1.3 Het Treinpadrecht-installatie (TR-I)

De formule van het treinpadrecht-installatie verschilt naargelang het type vervoer:

– Reizigerstreinen:

$$TR - I_j = Pv * Cu_{ij} * C_i + Pv * \frac{C_i}{5} * tijd^{(1+\frac{C_i}{100})} \text{ euro}$$

– Goederentreinen:

$$TR - I_j = Pm * Cu_{ij} * C_i + Pm * \frac{C_i}{100} * tijd^{(1+\frac{C_i}{10})} \text{ euro}$$

i: Installatie i

j: Trein j

Pv en Pm: De eenheidsprijzen, geïndexeerd in functie van de treincategorie, *Pv* voor de reizigerstreinen en *Pm* voor de goederentreinen

Cu_{ij}: Coëfficiënt van de aard van het gebruik van de installatie (vertrekkende trein, aankomende trein, trein met commerciële stilstand of met verplichte dienststilstand)

C_i: Coëfficiënt in functie van de operationele belangrijkheid en uitrusting van de installaties i

Tijd: De tijd, uitgedrukt in minuten, dat het spoor bezet blijft nadat de forfaitaire tijd is opgebruikt. De forfaitaire tijd voor een reizigerstrein is 30 minuten, voor een goederentrein is dit 120 minuten. De forfaitaire tijd geldt voor de spoorbezetting die het vertrek van de trein j voorafgaat op het moment dat de trein de installatie i verlaat

6.3.2.1.4 De administratieve kosten voor de capaciteitsaanvragen (AK)

De formule van de administratieve kosten voor elke studie, aanvraag of wijziging van een rijpad is de volgende:

$$AK = C * A \text{ euro}$$

A: Eenheidsprijs, jaarlijks geïndexeerd

C: Coëfficiënt gebonden aan de aard van de administratieve verrichting

6.3.2.2 Your Shunts YourShunts

6.3.2.2.1 Het rangeerrecht (RR)

De formule van het rangeerrecht is de volgende:

$$RR = M \times [Co \times RB \times (1 + \sum Cn) + C(IB)] \times Termijn \times Lengte(*) \times Tijd \text{ euro}$$

<i>M</i> :	Eenheidsprijs op jaarbasis, geïndexeerd, gebruikt voor alle betrokken bundelsporen van de spoorweginfrastructuur
<i>Co</i> :	De verhoging voor operationeel belangrijke bundels/sporen, momenteel voor alle betrokken bundels = 1
<i>RB</i> :	Het rangeerrecht voor een bundel met doodlopende sporen en zonder bijzondere voorzieningen
<i>Cn</i> :	De verhoging in functie van de uitrusting van de bundel. In functie van het uitrustingsniveau zijn er één of meerdere coëfficiënten Cn van toepassing
<i>C(IB)</i> :	De eventuele toeslag voor bediening van seinen en spoortoestellen (operationalisering) door Infrabel
<i>Termijn</i> :	Percentage toegepast naar gelang de termijn gedurende dewelke het spoor werd gereserveerd (LT/KT/RT)
<i>Lengte</i> :	Lengte van het gebruikte spoor, uitgedrukt in meter
<i>Tijd</i> :	Duur van de reservatie, uitgedrukt in minuten / (365*24*60)

(*) Een spoor ter beschikking gesteld van een infrastructuurgebruiker wordt steeds verrekend voor zijn volledige lengte.

De lijst met de installaties is opgenomen in bijlage D.9, de technische uitrusting van de installaties is opgenomen in bijlage F.1.

6.3.2.2.2 De administratieve kosten voor de reservatie van lokale capaciteit (AKC)

De formule van de administratieve kosten, in geval van concurrerende aanvragen, voor de reservatie van lokale capaciteit is de volgende:

$$AKC = C * A \text{ euro}$$

<i>A</i> :	Eenheidsprijs, jaarlijks geïndexeerd
<i>C</i> :	Coëfficiënt gebonden aan de aard van de administratieve verrichting

AKC staat voor de kost ten laste van de kandidaat die het voorgestelde alternatief heeft geweigerd.

6.3.2.3 Specifieke gevallen

6.3.2.3.1 Tarief voor toeristische ondernemingen

De formule van toepassing voor toeristische ondernemingen is de volgende:

$$Prijs = 1 \text{ euro per effectieve km}$$

De prijs omvat het gebruik van lijnen (TR-L), het gebruik van de installaties (TR-I), het rangeerrecht (RR) en de administratieve kosten (AK). Deze prijs wordt niet geïndexeerd.

6.3.2.3.2 Tarief voor testen op infrastructuur die buiten dienst is gesteld.

De formule van toepassing voor testen op infrastructuur die buiten dienst is gesteld is de volgende:

$$\text{Prijs voor het gebruik van een HSL} = A \text{ euro per km per } 1/2u$$

$$\text{Prijs voor het gebruik van een conventionele lijn} = A \text{ euro per km per } 1/2u$$

Deze prijs omvat het gebruik van de buiten dienst gestelde infrastructuur en de gebruikte tractie-energie.

6.3.3 Levering van de diensten in dienstvoorzieningen

De diensten die geleverd worden door Infrabel, worden opgenomen in de gebruiksheffing voor infrastructuur.

6.3.4 Aanvullende diensten

6.3.4.1 Levering van tractiestroom

De prijszetting van de levering van tractiestroom wordt gedetailleerd in bijlage F.2.

6.3.4.2 Diensten voor treinen: voorverwarmen van reizigerstreinen, ...

De prijszetting verbonden aan het gebruik van de stroom voor het voorverwarmen van rijkstegen is inbegrepen in transport en distributie van tractiestroom en is opgenomen in bijlage F.2.

6.3.4.3 Diensten voor buitengewoon vervoer en gevaarlijke goederen

De prijszetting van de diensten voor buitengewoon vervoer is opgenomen in bijlage F.3.

De prijszetting van de diensten voor gevaarlijke goederen wordt in voorkomend geval beschreven in de gebruiksovereenkomst.

6.3.4.4 Diensten buiten de openingsuren

De formule van de diensten buiten de openingsuren is de volgende:

$$\begin{aligned} \text{Prestaties} = & [Tx + S(za)] * H(za) \text{ euro} \\ & + [Tx + S(z0)] * H(z0) \text{ euro} \\ & + [Tx + S(nacht)] * H(nacht) \text{ euro} \\ & + [Tx + S(za/nacht)] * H(za/nacht) \text{ euro} \\ & + [Tx + S(z0/nacht)] * H(z0/nacht) \text{ euro} \end{aligned}$$

Tx :	Basis uurtarief, jaarlijks geïndexeerd
$S(nacht)$:	Toeslag voor nachtwerk (maandag tot en met vrijdag), jaarlijks geïndexeerd
$S(za)$:	Toeslag voor zaterdagwerk overdag, jaarlijks geïndexeerd
$S(z0)$:	Toeslag voor zondagwerk overdag, jaarlijks geïndexeerd
$S(za/nacht)$:	Toeslag voor nachtwerk op zaterdag, jaarlijks geïndexeerd
$S(z0/nacht)$:	Toeslag voor nachtwerk op zondag, jaarlijks geïndexeerd
H :	Aantal gepresteerde uren (zaterdag overdag (za), zondag overdag (z0), 's nachts van maandag tot en met vrijdag (nacht), nachtwerk zaterdag (za/nacht), nachtwerk zondag (z0/nacht))

De loonschaal per categorie van het personeel is terug te vinden bijlage F.4.



6.3.5 Ondersteunende diensten

6.3.5.1 Toegang tot het netwerk van telecommunicatie

De tarifiering voor de toegang tot het netwerk van telecommunicatie van Infrabel, met uitzondering van de toegang met betrekking tot het treinverkeer, wordt in voorkomend geval opgenomen in de gebruiksovereenkomst.

6.3.5.2 Het bezorgen van bijkomende informatie

De prijszetting van het bezorgen van bijkomende informatie door Infrabel wordt in voorkomend geval opgenomen in de gebruiksovereenkomst of de capaciteitsovereenkomst.

6.3.5.3 Technische controle van het rollend materieel

De tarieven voor een technische controle van rollend materieel zijn opgenomen in bijlage F.4.

6.1.5.4 Diensten in verband met ticketverkoop in de reizigersstations

Zie punt 5.5.4.

6.1.5.5 Voorzieningen voor groot onderhoud

Niet van toepassing.

6.4 Financiële sancties en kortingen

6.4.1 Sancties voor niet-gebruikte / geannuleerde capaciteit

Meer informatie over niet-gebruikte / geannuleerde capaciteit is terug te vinden in punt 6.1.

Bij annulatie van de toegewezen capaciteit wordt het bedrag (behalve de administratieve kosten) voor de niet-gebruikte capaciteit als volgt berekend:

Melding van de annulatie (# kalenderdagen voor de voorzien ritdag)	In parallel met de goederencorridors	Percentage van de heffing te betalen
< 24u	Na vertrek	100%
	< 24u	
Tussen 24u en 30 dagen	Tussen 24u en 4 dagen	30%
	Tussen 5 en 30 dagen	
Tussen 31 en 60 dagen	Tussen 31 en 60 dagen	15%
> 60 dagen	>60 dagen	0%

Voor de dienst **YourShunts**, is de periode van 24u een periode die glijdt van uur tot uur, met een afronding naar boven vanaf de 31ste minuut:

- een annulatie op het uur $U + [0\ 30]$ zal betaald worden aan 100% als de reservatie voorzien was voor de volgende dag vóór het uur U ;
- een annulatie op het uur $U + [31\ 59]$ zal betaald worden aan 100% als de reservatie voorzien was voor de volgende dag vóór het uur $U+1$.

6.4.2 Korting voor kaderovereenkomsten

Niet van toepassing.



6.4.3 Korting voor ERTMS

Infrabel voorziet geen korting in het kader van de uitrusting van het materieel met ERTMS.

6.5 Prestatieregeling

Artikel 23 van de Spoorcodex bepaalt dat een prestatieregeling moet worden ingevoerd om de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten storingen tot een minimum te beperken en de prestaties van het spoorwegnet te verbeteren. Voorts moet de infrastructuurbeheerder in akkoord met de kandidaten de basisbeginselen van de prestatieregeling vaststellen.

De prestatieregeling, gebaseerd op een bilateraal model tussen de infrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming apart, wordt op 1 januari 2020 van kracht.

Het zal worden geregeld door het "BeheersOrgaan Prestatieregeling" (BOPR), dat uit twee partijen bestaat: de infrastructuurbeheerder enerzijds en de spoorwegondernemingen anderzijds. De werking van dit orgaan zal hoofdzakelijk gebaseerd zijn op een gelijke stemverdeling tussen de twee partijen. Het toezichthoudende orgaan treedt op als arbiter in geval van onenigheid tussen de twee partijen, in overeenstemming met de rol die de Spoorcodex het toekent (zie punt 1.4.3 van dit document).

Bijlage B.2 geeft een volledige beschrijving van het bilaterale model en de organisatie en werking van het BOPR.

6.6 Wijzigingen van de heffing

Zoals hierboven beschreven, worden de eenheidsprijzen jaarlijks op 1 januari geïndexeerd. De indexering komt overeen met een proportioneel aandeel van de gezondheidsindex (65%) en van de dienstenindex (35%) van de consumptieprijzen. De referentie-index is deze van de maand november die de indexering voorafgaat.

De waarden van de diverse coëfficiënten voor de berekening van de heffingen blijven de gehele dienstregelingperiode van toepassing.

6.7 Modaliteiten voor het innen van de gebruiksheffing

6.7.1 Voorafbetaling van de gevraagde capaciteit

Het gebruiksrecht is voorafgaandelijk per maand te betalen. Deze voorafbetaling is niet van toepassing op aanvragen van capaciteit die bedoeld zijn in punten 4.3.2 en 4.9.3. De voorafbetalingen zijn te betalen aan Infrabel tegen de 20ste dag van de maand die de gebruiksmaand voorafgaat. Bij gebrek aan tijdige voorafbetaling kan Infrabel de toegekende capaciteit terug intrekken. De vooraf te betalen bedragen zijn opgenomen in de bijzondere voorwaarden van de gebruiksovereenkomst (zie bijlage B.3) of de capaciteitsovereenkomst (zie bijlage B.9).

6.7.2 Facturatie

Infrabel berekent na verloop van iedere maand het totaal van de verschuldigde gebruiksheffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur M-1.

Bij het opstellen van de facturen wordt rekening gehouden met de reeds gefactureerde en betaalde voorschotten. De facturen zijn binnen de 30 dagen te betalen.

Infrabel kan verwijlinteressen aanrekenen volgens de wettelijke rentevoeten op de gefactureerde bedragen die niet binnen de voorgeschreven termijnen werden betaald. De invorderings- en inningskosten zijn ten laste van de kandidaat.

Vragen of opmerkingen betreffende de facturatie van de gebruiksheffing kunnen steeds gericht worden aan het desbetreffende bureau, opgenomen in punt 1.8.1.

De facturatiemethode van de andere heffingen wordt in voorkomend geval beschreven in de gebruiksovereenkomst (bijlage B.3) of de capaciteitsovereenkomst (bijlage B.9).

6.8 Waarborg

Bij de aanvraag van capaciteit wordt geen waarborg geëist.

6.9 Diabolo – passagiersvergoeding – bijdrage van de spoorwegondernemingen

6.9.1 Passagiersvergoeding

Conform artikelen 12-14 van de wet van 30 april 2007 *houdende dringende spoorwegbepalingen* int en ontvangt elke spoorwegonderneming die gebruik maakt van de spoorweginfrastructuur voor het vervoer van reizigers van of naar de luchthaven Brussel-Nationaal (Diabolo-infrastructuur) (uitgezonderd de specifieke gevallen bepaald in artikel 12§1 van deze wet), een supplement op de prijs van de reis te voldoen door de reiziger, ook wel 'passagiersvergoeding' genoemd.

Het initieel bedrag van de passagiersvergoeding en elke latere wijziging van dit bedrag worden vastgesteld door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, op voorstel van Infrabel. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd conform het indexatiemechanisme toegelicht in art. 12§4 van de wet van 30 april 2007. Het koninklijk besluit van 29 januari 2014 *houdende vaststelling van het initieel bedrag van de passagiersvergoeding Diabolo*, van kracht sinds 1 februari 2014, voorziet dat het bedrag van de passagiersvergoeding bedoeld in artikel 12 van de wet wordt vastgesteld op 5,00 EUR (uitgedrukt in waarde 2013) inclusief 6% BTW.

Elke spoorwegonderneming stort aan de exploitant van deze infrastructuur, zijnde Northern Diabolo nv, de passagiersvergoedingen die moeten worden geïnd en ontvangen. Tussen de exploitant en de spoorwegonderneming wordt een overeenkomst gesloten, waarin bepalingen en voorwaarden worden opgenomen betreffende de periodiciteit van de retrocessie, de methodes van het tellen van het aantal vervoerde reizigers, de zekerheden die door de spoorwegonderneming moeten worden gevestigd als waarborg voor haar retrocessieverplichting en de vergoeding voor de inning van de passagiersvergoedingen die niet inbegrepen zijn in de prijs van het vervoersbewijs.

6.9.2 Bijdrage van de spoorwegondernemingen

Conform artikel 15 en 16 van de wet van 30 april 2007 *houdende dringende spoorwegbepalingen* dient elke spoorwegonderneming die gebruik maakt van de spoorweginfrastructuur voor het binnenlands vervoer van reizigers van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal (Diabolo-infrastructuur) een jaarlijkse bijdrage te betalen ook wel 'bijdrage van de spoorwegondernemingen' genoemd. Deze is gelijk aan het hoogste van beide onderstaande bedragen:

- 0,5 % van de omzet (exclusief btw) die door de betrokken spoorwegonderneming werd gerealiseerd op het binnenlands vervoer van reizigers op deze spoorweginfrastructuur tijdens het kalenderjaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de bijdrage verschuldigd is;
- 1.887.000 EUR geïndexeerd op basis van de gemiddelde gezondheidsindex (of elke vergelijkbare index die deze vervangt) voor het kalenderjaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de bijdrage verschuldigd is ten opzichte van de gemiddelde gezondheidsindex voor het jaar 2004 vermenigvuldigd met de in de wet aangehaalde verdeelsleutel (artikel 15§3).

De bijdrage van de spoorwegondernemingen wordt op volgende wijze berekend, geïnd en doorgestort:

1. Voor de berekening van het bedrag van de bijdrage van de spoorwegondernemingen, deelt elke spoorwegonderneming die de bijdrage verschuldigd is via haar *Key Account Manager* uiterlijk op 1 juni van het jaar waarvoor de bijdrage verschuldigd is, de omzet (exclusief btw) mee die zij heeft gerealiseerd op het binnenlands vervoer van reizigers op deze spoorweginfrastructuur tijdens het voorafgaande kalenderjaar, evenals de gegevens die de controle ervan moeten toelaten.
2. Op basis van de gegevens meegedeeld door de spoorwegondernemingen overeenkomstig het voorgaande punt, stelt Infrabel elke spoorwegonderneming die de bijdrage verschuldigd is uiterlijk op 15 juni van elk jaar in kennis van de bijdrage die zij verschuldigd is voor het lopende jaar.
3. De spoorwegonderneming die de bijdrage verschuldigd is, stort aan Infrabel uiterlijk op 30 juni van het lopende jaar de bijdrage die hij voor dat jaar verschuldigd is.
4. Infrabel stort de ontvangen bedragen aan de exploitant van de Diabolo-infrastructuur binnen twintig werkdagen vanaf de ontvangst ervan. Om zeker te zijn van de betaling van deze bijdrage, kan Infrabel aan de spoorwegondernemingen het verstrekken van een financiële waarborg opleggen. Deze staat in verhouding tot de bijdrage die de betrokken spoorwegonderneming verschuldigd is, en is transparant en niet-discriminerend.



BIJLAGEN

A. Glossarium

- A.1. Glossarium

B. Capaciteit

- B.1. Modellen voor capaciteitsaanvragen
 - B.1.1. Capaciteitsaanvragen lange termijn – Goederen
 - B.1.2. Capaciteitsaanvragen korte termijn en real time – Goederen
 - B.1.3. Capaciteitsaanvragen / Technische ritten – Reizigers
 - B.1.4. Aanvraag voor lokale capaciteiten voor de aanverwante spoorwegondernemingen
- B.2. Prestatieregeling
- B.3. Gebruiksovereenkomst voor spoorweginfrastructuur - Algemene voorwaarden
- B.4. Opstellen en publiceren van de rijpaden
- B.5. Repertorium van de werkvensters op het hoofdnnet - TLO (enkel geldig voor de dienstregeling 2019)
- B.6. Prioriteiten voor de toewijzing van capaciteit in geval van overbelasting: overbelaste lijnen
- B.7. Prioriteiten voor de toewijzing van capaciteit in geval van overbelasting: lijntypes en treintypes
- B.8. Prioriteiten voor de toewijzing van capaciteit in geval van overbelasting: lijst van de lijntypes
- B.9. Capaciteitsovereenkomst tussen de kandidaat niet-spoorwegonderneming en Infrabel

C. Kaarten

- C.1. Kaart met de grenzen van de Areas I-TMS
- C.2. BVT deel III lijst 5 – Kaart van de toegelaten reismwegen voor het gecombineerd vervoer
- C.3. Technische kaart van het net
- C.4. Kaart van de maximale stroomsterkten Icat Max
- C.5. Kaart seininrichtingssystemen
- C.6. Kaart stand van zaken ETCS
- C.7. Technologiekaart ETCS 2025

D. Boek van de treindienst – BVT

- D.1. BVT deel III lijst 1 – Naamlijst van de lijnen
- D.2. BVT deel III lijst 3 – Kruis- en wijksporen
- D.3. BVT deel III lijst 13 – Stations en andere installaties Infrabel in dienst – diverse inlichtingen
- D.4. BVT deel III lijst 32 – Documenten infrastructuur ten behoeve van de spoorwegondernemingen
- D.5. BVT deel III lijst 33 – Lijst van de grenspunten en de infrastructuurbeheerders van de naburige netten
- D.6. BVT deel III lijst 15 – Lengte van de perrons in de reizigersstations
- D.7. BVT deel III lijst 36 – Tankvoorzieningen op het Belgische net
- D.8. BVT deel III lijst 24 – Belgische voertuigen zonder indienststellingsattest, onderworpen aan beperkingen of verbodsbepalingen op de lijnen in dienst
- D.9. BVT deel III lijst 11 - Installaties open voor de goederentreindienst
- D.10. BVT deel III lijst 34 – Contactgegevens van de Area I-TMS
- D.11. BVT deel III lijst 35 – Nummering van de treinen
- D.12. BVT deel III lijst 30a – Spoorwegondernemingen en infrastructuurgebruikers met speciaal statuut - gemeenschappen

E. Technische en informatieve documenten

- E.1. Afstand tussen stations en knooppunten
- E.2. Lijst van de dienstvoorzieningen op het Belgisch spoorwegnet
- E.3. Vereisten voor energiemeetsystemen aan boord van tractie-eenheden op het Infrabel-netwerk
- E.4. Roaming tussen GSM-R-netwerken

F. Tarificatie

- F.1. Technische uitrustingen van de installaties
- F.2. Heffingen voor de dienst *Your Power*
- F.3. Diensten voor buitengewoon vervoer
- F.4. Gebruiksheffing - Eenheidsprijzen en waarden van de parameters verbonden met de trein
- F.5. Gebruiksheffing - Waarden van de parameters verbonden met de infrastructuur
- F.6. Baanvakken waarop het rangeerrecht-lijn van toepassing is