Netverklaring

Geldig van 13/12/2026 tot 11/12/2027

Versie van 11/09/2026

INFRABEL

Versies

Versie	Datum	Aanpassingen *(Voor de details raadpleeg het document "Netverklaring - Wijzigingen" beschikbaar op de website https://infrabel.be/nl/netverklaring)*
1	12/12/2025	Eerste versie
2	02/04/2026	Tweede versie De aanpassingen hebben voornamelijk betrekking op: - punten 1.6.4, 1.6.7 en 1.7.1: aanpassingen van links en contactgegevens; - punten 2.3.12 en 5.5.1: aanpassingen van de principes met betrekking tot het gebruik van het GSM-R-netwerk; - punt 4.2.2.2: wijziging van de tabel waarin de applicaties worden weergegeven die moeten worden gebruikt voor het indienen van capaciteitsaanvragen; - punten 4.3 en 4.5: verduidelijking van de teksten met betrekking tot de behandeling van *New Path Requests* (NPR) op infrastructuur waarop een *Major* of *High* TCR van toepassing is en aanpassing van de procedure voor NPR op geïntegreerde *Major* of *High* TCR (NPR op volledige lijnonderbrekingen zijn voortaan toegestaan).
3	29/04/2026	Derde versie De wijzigingen hebben betrekking op: - punt 1.6.1: aanpassing van contactgegevens; - hoofdstuk 5: Als gevolg van de publicatie van de wet van 16 december 2025 *tot verlenging van de toepassing van het mechanisme voor de vermindering van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur ten voordele van het goederenvervoer per spoor, zoals vastgesteld in titel 6 van de programmawet van 27 december 2021* en van het koninklijk besluit van 6 april 2026 *tot vaststelling van inwerktreding van de wet van 16 december 2025 tot verlenging van de toepassing van het mechanisme voor de vermindering van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur ten voordele van het*

Versie	Datum	Aanpassingen *(Voor de details raadpleeg het document "Netverklaring - Wijzigingen" beschikbaar op de website https://infrabel.be/nl/netverklaring)*
		goederenvervoer per spoor, zoals vastgesteld in titel 6 van de programmawet van 27 december 2021 wordt de geldigheidsduur van het verminderings-mechanisme van de gebruiksheffing inzake het goederenvervoer per spoor ter regeling van de modal shift verlengd tot en met 31 december 2030; - punt 7.3.1.2: lichte aanpassing van de definities van VRS-TE en VRS-TZ; - ERRATUM: punt 4.5.1: de aangeraden datum voor het indienen van haalbaarheidsstudies, naast de eerste asterisk onder de tabel, was foutief.
4	30/06/2026	Vierde versie De wijzigingen hebben betrekking op: - punten 1.6.1 en 1.6.7: aanpassing van contactgegevens; - punten 2.3.5 en 2.3.7: aanpassing van de tekst naar aanleiding van de publicatie van RDEI 121 – *Sporen, vrijeruimteprofiel en kunstwerken*, van kracht sinds 14 juni 2026; - punt 7.3 : aanpassing van de tekst naar aanleiding van: - de ingebruikname van de applicatie *Icarus – local capacity*, ontwikkeld voor de reservatie en toewijzing van reserveerbare sporen voor langparkeren (VRS-P); - de wijziging in de factureringsprocedure van de VRS-P (facturatie op maandbasis in plaats van jaarbasis).
5	11/09/2026	Vijfde versie De wijziging heeft betrekking op punt 7.3.4.4.1: toevoeging van een criterium voor het bepalen van toepassingsgebied van de tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen.

Inhoudstafel

Versies 2
Inhoudstafel 4
1. Algemene informatie 10
1.1 Inleiding 10
1.2 Doelstelling 11
1.3 Juridische aspecten 11
1.3.1 Wettelijk kader 11
1.3.2 Juridisch statuut en verantwoordelijkheid 12
1.3.3 Beroepsprocedure 13
1.4 Structuur van de netverklaring 14
1.5 Geldigheidsperiode, actualisatie en publicatie 14
1.5.1 Geldigheidsperiode 14
1.5.2 Actualisatie 14
1.5.3 Publicatie 15
1.6 Contacten 15
1.6.1 Infrabel 15
1.6.2 Federaal Agentschap voor de Regulering van Transport 19
1.6.3 Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor (DVIS) – NSA Rail Belgium 19
1.6.4 Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie 19
1.6.5 Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer 19
1.6.6 Omringende infrastructuurbeheerders 20
1.6.7 *Corridor One-Stop Shop* (C-OSS) 20
1.6.8 Spoorwegbureau van de Europese Unie (*European Union Agency for Railways* - ERA) 21
1.7 Samenwerking tussen Europese infrastructuurbeheerders 21
1.7.1 Internationale spoorwegcorridors voor concurrerend goederenvervoer (*Rail Freight Corridors* - RFC) 21
1.7.2 *RailNetEurope* en andere internationale samenwerkingsverbanden 22
2. Infrastructuur 24
2.1 Inleiding 24
2.2 Omvang van het net 24
2.2.1 Limieten 24
2.2.2 Verbonden spoorwegnetten 24
2.3 Beschrijving van het net 25

2.3.1 Typologie van de lijnen 25
2.3.2 Spoorbreedte 25
2.3.3 Stations en knooppunten 25
2.3.4 Vrijeruimteprofiel 25
2.3.5 Toegelaten last van de treinen 25
2.3.6 Hellingen 26
2.3.7 Snelheid 26
2.3.8 Maximale lengte van de trein 26
2.3.9 Stroomtoevoer 26
2.3.10 Seininrichtingssystemen 27
2.3.11 Verkeerscontrolesystemen 27
2.3.12 Communicatiesystemen 27
2.3.13 Hulpmiddelen bij het besturen en stuurpostseininrichtingsystemen 28
2.4 Verkeersbeperkingen 29
2.4.1 Gespecialiseerde infrastructuur 29
2.4.2 Milieubeperkingen 29
2.4.3 Gevaarlijke goederen 30
2.4.4 Tunnels met beperkingen 30
2.4.5 Bruggen met beperkingen 30
2.5 Beschikbaarheid van de infrastructuur 31
2.6 Ontwikkeling van de infrastructuur 31
3. Toegangsvoorwaarden 32
3.1 Inleiding 32
3.2 Algemene toegangsvoorwaarden 32
3.2.1 Voorwaarden om capaciteit aan te vragen 32
3.2.2 Voorwaarden om toegang te verkrijgen tot de infrastructuur 33
3.2.3 Vergunning 33
3.2.4 Uniek veiligheidscertificaat 34
3.2.5 Verzekering 34
3.3 Contractuele bepalingen 35
3.3.1 Kaderovereenkomst 35
3.3.2 Contracten tussen Infrabel en de spoorwegonderneming 35
3.3.3 Contracten tussen Infrabel en de kandidaat niet-spoorwegonderneming 36
3.3.4 Algemene voorwaarden 36
3.4 Specifieke toegangsvoorwaarden 36

3.4.1 Toelating van het rollend materieel 36
3.4.2 Certificering van het personeel 37
3.4.3 Buitengewoon vervoer 37
3.4.4 Vervoer van gevaarlijke goederen 38
3.4.5 Testtreinen en andere speciale treinen 38
4. Toewijzing van de capaciteit 40
4.1 Inleiding 40
4.2 Algemene beschrijving van de procedure 40
4.2.1 Betrokken organismen 40
4.2.2 Procedure voor het aanvragen van capaciteit 41
4.3 Reserveren van capaciteit voor tijdelijke capaciteitsbeperkingen 47
4.3.1 Algemene principes 47
4.3.2 Informatie- en publicatietermijnen 48
4.4 Impact van kaderovereenkomsten 50
4.5 Behandeling van capaciteitsaanvragen en procedure voor de toewijzing van rijpaden 51
4.5.1 New Path Requests 52
4.5.2 Late Path Requests 55
4.5.3 Ad Hoc Requests 56
4.5.4 Harmonisatieprocessen 58
4.5.5 Coördinatieprocedures voor concurrerende capaciteitsaanvragen 59
4.6 Overbelaste infrastructuur 62
4.6.1 Principes voor de overbelastingsverklaring van infrastructuur 62
4.6.2 Overbelastingsverklaring in geval van verwachte schaarste 62
4.6.3 Toewijzing van de rijpaden na de overbelastingsverklaring 63
4.6.4 Inachtneming van eerdere niveaus van rijpadgebruik 63
4.6.5 Gevolgen van de overbelastingsverklaring 64
4.7 Buitengewoon vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen 64
4.7.1 Buitengewoon vervoer 64
4.7.2 Vervoer van gevaarlijke goederen 64
4.8 Regels na rijpadtoewijzing 65
4.8.1 Regels voor rijpadwijziging door de kandidaat 65
4.8.2 Regels voor rijpadwijziging door de infrastructuurbeheerder 66
4.8.3 Regels omtrent niet-gebruik door de kandidaat 66
4.8.4 Regels omtrent annulatie door de kandidaat 66
4.9 TTR for Smart Capacity Management 66

4.9.1 Doelstellingen van TTR 66
4.9.2 Procesonderdelen 67
4.9.3 Implementatie 68
4.9.4 Implementation Platform BeNe 71
4.10 Principes voor capaciteitstoewijzing op de RFC's 71
5. Diensten en heffingen 72
5.1 Inleiding 72
5.1.1 Categorieën van diensten 72
5.1.2 Diensten verleend door Infrabel 73
5.1.3 Behandelingstermijnen voor de toegangsaanvragen tot de door Infrabel geleverde diensten 74
5.2 Heffingsprincipes 75
5.2.1 Algemene principes 75
5.2.2 Principes met betrekking tot de gebruiksheffing 75
5.3 Minimumdiensten en heffingen 76
5.3.1 Inleiding 76
5.3.2 Directe kost lijn en extra heffing Ramsey-Boiteux 77
5.3.3 Directe kost bovenleiding 79
5.3.4 Specifieke gevallen 79
5.4 Aanvullende diensten en heffingen 82
5.4.1 Levering van tractiestroom 82
5.4.2 Overige transport- en distributiediensten voor levering van tractiestroom 82
5.4.3 Diensten voor buitengewoon vervoer 83
5.4.4 Andere aanvullende diensten 83
5.5 Ondersteunende diensten en heffingen 83
5.5.1 Toegang tot het telecommunicatienetwerk 83
5.5.2 Levering van aanvullende informatie 84
5.5.2.1 Traffic Information Messages - Basic 84
5.5.2.2 Traffic Information Messages – Tailor Made 85
5.5.3 Technische keuring van het rollend materieel 85
5.5.4 Diensten in verband met ticketverkoop in de reizigersstations 85
5.5.5 Voorzieningen voor groot onderhoud 85
5.6 Sancties en incentives 86
5.6.1 Sancties voor rijpadwijzigingen door de kandidaat 86
5.6.2 Sancties voor rijpadaanpassingen door de infrastructuurbeheerder 86
5.6.3 Sancties voor niet-gebruik door de kandidaat 87

5.6.4 Sancties voor rijpadannulatie door de kandidaat 87
5.6.5 Incentives/kortingen 88
5.7 Prestatieregeling 88
5.7.1 Algemene beginselen en doelstellingen 88
5.7.2 Monitoring van de prestaties 89
5.7.3 Financieel model 89
5.7.4 Geschillenbeslechtingssysteem 89
5.8 Wijzigingen van de gebruiksheffing 89
5.9 Wijze waarop de gebruiksheffing wordt geïnd 89
5.9.1 Voorafbetaling van de gevraagde capaciteit 89
5.9.2 Facturatie 90
5.9.3 CIS – Internationaal informatiesysteem voor gebruiksheffingen 90
5.10 Diabolo – passagiersvergoeding – bijdrage van de spoorwegondernemingen 90
5.10.1 Passagiersvergoeding 90
5.10.2 Bijdrage van de spoorwegondernemingen 91
6. Operaties 93
6.1 Inleiding 93
6.2 Operationele voorschriften 93
6.2.1 Algemene regels 93
6.2.2 Talenkennis van de treinbestuurders: afwijking 93
6.2.3 Te leveren informatie over het rollend materieel 94
6.2.4 Algemene regel voor het respecteren van het rijpad 94
6.2.5 Prioriteitsvolgorde van de treinen 94
6.3 Operationele maatregelen 95
6.3.1 Principes 95
6.3.2 Operationele regelgeving 95
6.3.3 Storingen 95
6.4 Hulpmiddelen voor treininformatie en –monitoring 97
7. Dienstvoorzieningen 99
7.1 Inleiding 99
7.2 Overzicht dienstvoorzieningen 99
7.3 Door Infrabel geëxploiteerde dienstvoorzieningen 100
7.3.1 Gemeenschappelijke bepalingen 100
7.3.2 Reizigersstations 104
7.3.3 Terminals voor het goederenverkeer 104

7.3.4 Rangeer- en vormingsstations 105
7.3.5 Bundels voor het parkeren 120
7.3.6 Installaties voor onderhoud 120
7.3.7 Andere technische voorzieningen 120
7.3.8 Zee- en binnenhavenvoorzieningen 120
7.3.9 Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen 120
7.3.10 Tankvoorzieningen 120
Bijlagen 121

1. Algemene informatie

1.1 Inleiding

Infrabel is een naamloze vennootschap van publiek recht. Zijn missie wordt vastgelegd in een performantiecontract 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.

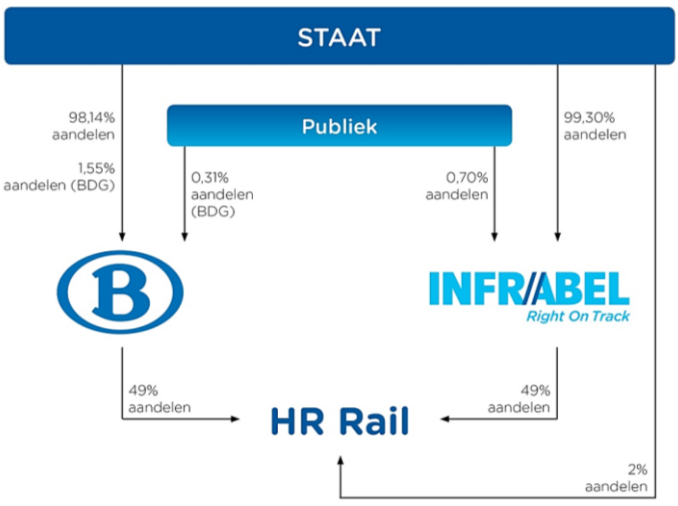
Infrabel heeft zowel het statuut van infrastructuurbeheerder, als van exploitant van dienstvoorzieningen, in de zin van de Spoorcodex. Binnen het kader van deze twee statuten biedt Infrabel zijn klanten een competitieve spoorweginfrastructuur, alsook kwalitatieve diensten aan, aangepast aan hun behoeften.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

- als infrastructuurbeheerder wanneer het minimumdiensten levert, zoals bedoeld in punt 1 van bijlage 1 van de Spoorcodex (zie hoofdstuk 5);
- als exploitant van dienstvoorzieningen wanneer het toegang tot en diensten in de dienstvoorzieningen verleent, zoals bedoeld in bijlage 1, punt 2 van de Spoorcodex (zie hoofdstuk 7) en wanneer het de aanvullende en ondersteunende diensten aanbiedt in de zin van bijlage 1, punten 3 en 4 van de Spoorcodex (zie hoofdstuk 5 voor de aanvullende en ondersteunende diensten die buiten een dienstvoorziening worden verleend, zie hoofdstuk 7 voor de diensten die worden verschaft in een dienstvoorziening).

Bijlage F.4 bevat een overzichtstabel met de verdeling van de verschillende diensten die Infrabel aanbiedt in dit document.

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

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



BDG = Bewijzen van DeelGerechtigdheid

1.2 Doelstelling

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 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.

De netverklaring stelt ook de diensten voor die door Infrabel als infrastructuurbeheerder of exploitant van dienstvoorzieningen worden aangeboden, alsook door de andere exploitanten van de dienstvoorzieningen verbonden aan het netwerk en dienstverleners, met inbegrip van informatie over hun locatie, toegangsvoorwaarden en kosten.

1.3 Juridische aspecten

1.3.1 Wettelijk kader

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*;
- 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) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 *inzake veiligheid op het spoor* (herschikking);
- 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);
- Wet van 30 augustus 2013 *houdende de Spoorcodex* (hierna “Spoorcodex”) en de bijhorende koninklijke besluiten en ministeriële 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	Websites
Verordeningen, richtlijnen en gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen (met name de Technische Specificaties van Interoperabiliteit (TSI))	Europese recht: https://eur-lex.europa.eu/nl/index.htm
Wetten, Koninklijke Besluiten (KB) en Ministeriële Besluiten (MB)	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer: https://mobilit.belgium.be/nl of Belgisch Staatsblad: https://justitie.belgium.be/nl/belgisch_staatsblad
Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID)	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer: https://mobilit.belgium.be/nl/spoor/professioneel-spoorvervoer/vervoer-van-gevaarlijke-goederen/reglementering-rid
Fiches *Union Internationale des Chemins de fer* (UIC)	*Union Internationale des Chemins de fer* : https://www.uic.org/ Om deze documenten te kunnen consulteren, dienen de kandidaten een aanvraag te richten aan de UIC.
Reglementering en Documentatie voor de Exploitatie van de Infrastructuur (RDEI)	*Business Corner* van Infrabel : https://partners.infrabel.be/en/Pages/default.aspx

Verwijzingen naar wetteksten in dit document worden geacht ook betrekking te hebben op wijzigingen van deze wetteksten.

1.3.2 Juridisch statuut en verantwoordelijkheid

De wet van 30 augustus 2013 *houdende de Spoorcodex* draagt de infrastructuurbeheerder op de netverklaring op te stellen en te publiceren. De netverklaring is opgemaakt volgens de artikelen 20 tot en met 22 en de bijlage 2 van de Spoorcodex. De infrastructuurbeheerder dient eveneens vóór de publicatie van de netverklaring het toezichthoudende orgaan, de kandidaten en de spoorwegondernemingen die op het net rijden, te raadplegen.

Bepaalde in deze netverklaring verstrekte gegevens kunnen evolueren, met name als gevolg 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. Gezien de hoeveelheid informatie in dit document en de complexiteit van het voortdurend bijwerken ervan, kan het echter voorkomen dat bepaalde passages van dit document verouderd zijn. Infrabel zorgt ervoor dat de gemelde afwijkingen ten opzichte van de werkelijke situatie zo snel mogelijk worden gecorrigeerd.

Infrabel is echter niet verantwoordelijk voor de informatie in de netverklaring die door derden wordt aangeleverd (bijlage E.2).

1.3.3 Beroepsprocedure

1.3.3.1 Administratief beroep

Conform artikel 62, paragraaf 5 van de Spoorcodex, teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudende orgaan (federaal Agentschap voor de Regulering van Transport, adres: zie punt 1.6.2) door elke kandidaat schriftelijke klachten worden ingediend door middel van een aangetekende brief, 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 tariferingssysteem, met inbegrip van de prestatieregeling bedoeld in artikel 23, derde lid van de Spoorcodex, de hoogte of de structuur van heffingen voor het spoorweginfrastructuurgebruik en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;
- de in artikelen 5, 6, 7, 8 en 9 van de Spoorcodex opgenomen bepalingen over toegang tot de spoorweginfrastructuur;
- de in artikel 9 van de Spoorcodex opgenomen bepalingen over toegang tot dienstvoorzieningen;
- de uitvoering van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156quater, paragraaf 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.

Overeenkomstig artikel 63, paragraaf 3 van de Spoorcodex neemt het toezichthoudende orgaan in het kader van een dergelijk administratief beroep alle nodige maatregelen, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes, om een einde te maken aan inbreuken met betrekking tot de netverklaring, capaciteitstoewijzing, infrastructuurheffingen en toegangsregelingen, onder meer wat betreft de toegang tot de dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9.

1.3.3.2 Administratief afhandelen van geschillen

Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, is het toezichthoudende orgaan bevoegd om, conform artikel 62, paragraaf 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 *betreffende*

het administratief afhandelen van geschillen inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit (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 Structuur van de netverklaring

De structuur van deze netverklaring volgt de *"Network Statement Common Structure and Implementation Guide*" die is goedgekeurd door de Europese infrastructuurbeheerders die behoren tot *RailNetEurope* (zie punt 1.7.2), op basis van het toepasselijke rechtskader. Dit document wordt jaarlijks herzien en de recentste versie is beschikbaar op de website van *RailNetEurope* (https://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 zeven hoofdstukken die samen het hoofddocument vormen en bijlagen die bijkomende informatie geven:

- Hoofdstuk 1 geeft algemene informatie over de netverklaring en de contactpersonen;
- Hoofdstuk 2 beschrijft de belangrijkste technische en functionele kenmerken van het spoorwegnet;
- Hoofdstuk 3 definieert de wettelijke vereisten en de voorwaarden voor de toegang tot het spoorwegnet;
- Hoofdstuk 4 bespreekt de procedure voor de rijpadtoewijzing;
- Hoofdstuk 5 geeft een overzicht van de diensten die door Infrabel worden verleend buiten de dienstvoorzieningen, evenals de tarieven voor deze diensten;
- Hoofdstuk 6 gaat over de verplichtingen van de spoorwegondernemingen en Infrabel voor het beheer van het verkeer;
- Hoofdstuk 7 biedt een overzicht van de dienstvoorzieningen die op het Infrabelnet zijn aangesloten.

1.5 Geldigheidsperiode, actualisatie en publicatie

1.5.1 Geldigheidsperiode

Deze netverklaring is van toepassing voor de capaciteitsaanvragen die worden ingediend voor de dienstregeling 2027 en het verkeer van de dienstregeling 2027 (van zondag 13 december 2026 tot en met zaterdag 11 december 2027).

1.5.2 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 vijf weken om hun bevindingen te formuleren.

Infrabel dient ervoor 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 "Wijzigingen NV" op de website

https://www.infrabel.be/nl/netverklaring. Daarnaast zijn de versies waarin de wijzingen zichtbaar zijn (m.a.w. met *track changes)* beschikbaar op de *Business Corner*.

Bij elke belangrijke wijziging zullen de spoorwegondernemingen, de kandidaten en het toezichthoudende orgaan per brief of e-mail worden verwittigd. In de mate van het mogelijke informeert Infrabel hen ook vooraf via (één van de subgroepen van) het coördinatiemechanisme, vermeld in artikel 26/3 van de Spoorcodex.

1.5.3 Publicatie

Conform artikel 22 van de Spoorcodex wordt de netverklaring ten laatste vier maanden vóór de door de infrastructuurbeheerder vastgelegde uiterste datum voor het indienen van de capaciteitsaanvragen voor de spoorweginfrastructuur (zie punt 4.5.1) gepubliceerd. De publicatie van de netverklaring wordt aangekondigd door een bericht in het Belgisch Staatsblad.

De netverklaring kan elektronisch worden geraadpleegd op https://www.infrabel.be/nl/netverklaring en dit geheel kosteloos.

De website https://rne.eu/organisation/network-statements/ bevat links naar de Engelstalige versies van de netverklaring van de infrastructuurbeheerders die lid zijn van RNE, voor zover deze versies beschikbaar zijn.

Daarnaast stelt Infrabel de inhoud van zijn netverklaring (voorlopig enkel de Engelse versie) ook ter beschikking op het *Network and Corridor Information* (NCI) systeem. Met NCI is het mogelijk om op een snelle en handige manier teksten uit de verschillende netverklaringen of *Corridor Information documents* (CID) van de RNE-leden te vergelijken. Toegang tot NCI is gratis en zonder gebruikersregistratie via de volgende link: https://nci-online.rne.eu/.

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.

1.6 Contacten

1.6.1 Infrabel

Bevoegdheid	Contactgegevens
Algemene contacten netverklaring	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.424 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 28 23 E-mail: networkstatement@infrabel.be

Bevoegdheid	Contactgegevens
Account management *(Key Account Managers)*	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.411 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 28 49 E-mail: accountmanagement@infrabel.be
Capaciteitsaanvragen en aanpassingen van de dienstregeling op lange termijn (LT) YourMoves INFRABEL	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE. 332 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel **Goederen** Tel: + 32 2 432 28 44 E-mail: longterm.freight@infrabel.be **Reizigers** Tel: + 32 2 432 57 39 E-mail: network.passengers.path.allocation@infrabel.be
Capaciteitsaanvragen en aanpassingen van de dienstregeling op korte termijn (KT) YourMoves INFRABEL	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.322A Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel E-mail: shortterm.traffic@infrabel.be
Capaciteitsaanvragen voor buitengewone vervoeren YourMoves INFRABEL	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.322B Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel E-mail: bv.te@infrabel.be
Capaciteitsaanvragen en aanpassingen van de dienstregeling in real time (RT) YourMoves INFRABEL	Directie *Operations* 10-35 I-O.121.1 Fonsnylaan 39 B-1060 Brussel E-mail: cd.trainpathmanager@infrabel.be
Coördinatie werken Noord en Centrum	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.333.N Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel E-mail: itms.north.center@infrabel.be

Bevoegdheid	Contactgegevens
Coördinatie werken Zuid en Centrum	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.333.S Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel E-mail: itms.south.center@infrabel.be
Aanpassing van de goederenrijpaden tgv TCR die niet opgenomen zijn in de dienstregeling	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.321 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel E-mail: itms.national.coordination.cell@infrabel.be
Dienstvoorzieningen YourFacilities INFRABEL	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.322.C Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel E-mail: your.facilities@infrabel.be
Gebruiksheffingen	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.423 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel E-mail: 41423.gebruiksrechtredevance@infrabel.be
Studie van buitengewone vervoeren YourXXL INFRABEL	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.144 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel E-mail: yourxxl@infrabel.be
One-Stop Shop (OSS) Infrabel	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.332 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 24 56 E-mail: oss-rne@infrabel.be
Nationale TTR Manager	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.302 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 28 08 E-mail: ttr@infrabel.be

Bevoegdheid	Contactgegevens
Arbitrage stiptheid	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.22 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 26 06 E-mail: arbitration_punctuality@infrabel.be
Besprekings- en informatieplatform over de prestatieregeling	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.22 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 525 47 93 E-mail: 55221.SAP_PR@infrabel.be
Tractie-energie YourPower INFRABEL	Directie *Supply Chain* 10-31 I-SC.24 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 525 27 66 E-mail: yourpower@infrabel.be
Technische keuring van het rollend materieel (buiten rijpad) YourTechnicalControl INFRABEL	Directie *Supply Chain* 10-31 I-SC.54 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 29 41 E-mail: 55146.TechnicalApprovalMethods@infrabel.be
Toelating van het rollend materieel (in rijpad)	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.145 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 57 48 E-mail: homat@infrabel.be
Transport van gevaarlijke goederen	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.133 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel E-mail: geoffrey.cambier@infrabel.be kristof.dhoker@infrabel.be

Bevoegdheid	Contactgegevens
Aankondiging van de treinsamenstelling en verklaring van tijdelijk verblijf van de wagons op lokale sporen	Directie *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.133 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel E-mail: geoffrey.cambier@infrabel.be

1.6.2 Federaal Agentschap voor de Regulering van Transport

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

1.6.3 Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor (DVIS) – NSA Rail Belgium

Bevoegdheid	Contactpersoon	Contactgegevens
Unieke veiligheids-certificaten, certificering van het personeel en van het rollend materieel	Dhr. Peter GEENS, directeur	City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel Tel: + 32 2 277 39 11 E-mail: info@nsarail.fgov.be

1.6.4 Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie

Contactpersoon	Contactgegevens
Dhr. Jean-Luc CRUCKE	Karmelietenstraat 15 B-1000 Brussel E-mail: info@crucke.fed.be

1.6.5 Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Bevoegdheid	Contactpersoon	Contactgegevens
Vergunningen	Dhr. Bertrand DETROUX (FR), Attaché	City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid

Bevoegdheid	Contactpersoon	Contactgegevens
		Tel: + 32 2 277 36 11 / +32 476 70 42 75 E-mail: bertrand.detroux@mobilit.fgov.be
	Dhr. Immanuel DE COSTER (NL), Attaché	City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid Tel: +32 2 277 42 35 / +32 475 80 40 03 E-mail : immanuel.decoster@mobilit.fgov.be

1.6.6 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	Infrastructuurbeheerder	Websites
Nederland	ProRail B.V.	https://www.prorail.nl/ https://www.prorail.nl/samenwerken/vervoerders/netverklaring
Duitsland	DB InfraGO AG	https://www.dbinfrago.com/web-en https://www.dbinfrago.com/web-en/rail-network/network_statement
Luxemburg	Administration des Chemins de Fer (Toewijzende instantie)	https://acf.gouvernement.lu/fr.html https://acf.gouvernement.lu/fr/sillon/Document-de-reference-du-reseau.html
Luxemburg	Société Nationale des chemins de fer Luxembourgeois (infrastructuurbeheerder)	https://www.cfl.lu/ (zie netverklaring van ACF)
Frankrijk	SNCF Réseau	https://www.sncf-reseau.com/fr https://www.sncf-reseau.com/fr/documents-reference-reseau

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

1.6.7 *Corridor One-Stop Shop* (C-OSS)

Corridor / RFC	Contactpersoon	Contactgegevens
RFC *North Sea - Rhine - Mediterranean*	Mevr. Stephanie BSCHEID en Dhr. Jean QUAEYHAEGENS	*Corridor One-Stop Shop* 16, Boulevard d'Avranches L-1160 Luxemburg Tel.: + 49 69 265 26 771 / +32 2 432 58 95 Gsm: + 49 160 97 46 75 34 / +32 490 47 15 22

Corridor / RFC	Contactpersoon	Contactgegevens
		E-mail: coss@nsrm.eu https://corridor-nsrm.eu/services/#coss
RFC *North Sea - Baltic*	Mevr. Anna DIFLIFF	*Corridor One-Stop Shop* Adam-Riese-Straβe 11-13 D-60327 Frankfurt am Main Tel.: + 49 69 265 26 778 Gsm: + 49 152 37 52 59 62 E-mail: coss@rfc-nsb.eu https://www.rfc-nsb.eu/corridor/organization/c-oss/

1.6.8 Spoorwegbureau van de Europese Unie (*European Union Agency for Railways* - ERA)

Bevoegdheid	Website
Unieke veiligheidscertificaten en vergunningen voor het in de handel brengen van voertuigen	https://www.era.europa.eu/

1.7 Samenwerking tussen Europese infrastructuurbeheerders

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

Krachtens Verordening (EU) 913/2010 *inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer* 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/toewijzende instanties 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.

Na de publicatie van de Verordening (EU) 2024/1679 *betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk*, die de Verordening (EU) 913/2010 *inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer* wijzigt, zijn de RFCs de spoorgoederenlijnen van de corresponderende Europese Vervoerscorridors (ETC), die in artikel 11(1) en in Bijlage III van deze Verordening gedefinieerd zijn.

Infrabel is betrokken bij de onderstaande goederencorridors, die België doorkruisen:

RFC	Landen
North Sea – Rhine – Mediterranean	Nederland, België, Duitsland, Luxemburg, Frankrijk, Italië, [Zwitserland], Ierland*
North Sea – Baltic	Nederland, België, Duitsland, Polen, Litouwen, Letland, Estland, Finland*, Zweden*, Oekraïne*

** Maakt geen deel uit van de beheerraad (Managing Board) van de RFC.*

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

- RFC *North Sea – Rhine – Mediterranean:* https://corridor-nsrm.eu/
- RFC *North Sea – Baltic:* https://rfc-nsb.eu/

De specifieke regels voor deze goederencorridors zijn beschreven in het CID dat een gemeenschappelijke structuur volgt, door RNE uitgewerkt in het document "*Corridor Information Document – Common Texts and Structure*" dat zich bevindt op de website van RNE (https://rne.eu/corridor-management/corridor-information-documents/).

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

- RFC *North Sea – Rhine – Mediterranean:* https://corridor-nsrm.eu/resources/
- RFC *North Sea – Baltic:* https://rfc-nsb.eu/cid

Deze documenten kunnen eveneens geraadpleegd en vergeleken worden in het NCI-systeem : https://nci-online.rne.eu/

Regels met betrekking tot de toewijzing van capaciteit (van tevoren geregelde rijpaden - *Pre-arranged Paths* - of reservecapaciteit) voor de goederencorridors bevinden zich in bijlage B.7 en meer gedetailleerd in sectie 4 van het CID. De contactgegevens van de *Corridor One-Stop Shops* zijn terug te vinden in punt 1.6.7.

1.7.2 *RailNetEurope* en andere internationale samenwerkingsverbanden

1.7.2.1 RailNetEurope

Infrabel is lid van *RailNetEurope* (RNE), een overkoepelende organisatie van Europese infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties. RNE bevordert het internationale spoorverkeer door de ontwikkeling van geharmoniseerde internationale bedrijfsprocessen in de vorm van templates, handboeken en richtlijnen alsook IT-tools.

Meer informatie over RNE is te vinden op https://rne.eu/organisation.

1.7.2.2 Andere internationale samenwerkingsverbanden

In overeenstemming met artikel 7septies van de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 *tot instelling van één Europese spoorwegruimte*, en aangevuld door Richtlijn (EU) 2016/2370 neemt Infrabel deel aan het "*Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe*" (PRIME - https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure).

Daarnaast is Infrabel lid van:

- *European Rail Infrastructure Managers* (https://www.eimrail.org/);
- *Union Internationale des Chemins de fer* (https://www.uic.org/);
- *ERTMS Users Group* (https://www.ertms.be/).

2. Infrastructuur

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de functionele en technische kenmerken van de spoorweginfrastructuur die door Infrabel geëxploiteerd wordt.

Gezien de hoeveelheid informatie in dit hoofdstuk en rekening houdend met de voortdurende evolutie van de infrastructuurkenmerken, is het mogelijk dat bepaalde passages in dit hoofdstuk niet up-to-date zijn en dat er af en toe verschillen zijn tussen de beschrijving in dit hoofdstuk en de werkelijkheid. In dat geval kunnen de kandidaten verduidelijking vragen bij Infrabel en verbindt het zich ertoe om, indien nodig, de genoemde beschrijving zo snel mogelijk bij te werken.

Informatie betreffende de spoorweginfrastructuur op Europees niveau is terug te vinden in het infrastructuurregister (RINF). Dit infrastructuurregister is voorzien in artikel 211 van de Spoorcodex. Aan dit register is het beginsel gekoppeld dat de belangrijkste kenmerken van de Europese spoorweginfrastructuur transparant moeten zijn. Deze applicatie, die toegang geeft tot de gegevens van de nationale infrastructuurregisters, werd opgezet en wordt beheerd door het ERA (Spoorwegbureau van de Europese Unie). Het is beschikbaar via https://rinf.era.europa.eu/rinf.

2.2 Omvang van het net

2.2.1 Limieten

De spoorweginfrastructuur wordt beschreven als het geheel van elementen bedoeld in bijlage 23 van de Spoorcodex.

De kaart van de Belgische spoorweginfrastructuur (zie bijlage C.1) geeft een overzicht van het net. 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 voorzieningen niet door een spoorwegonderneming worden gebruikt:

- de sporen buiten dienst;
- de aansluitingen op de voorzieningen van de technische diensten van Infrabel;
- de aansluitingen op de voorzieningen van de technische diensten van een andere spoorwegonderneming;
- de voorzieningen waarvoor Infrabel een bezettingstoelating heeft gegeven;
- de sporen voorbehouden voor de technische diensten van Infrabel of aan derden, met name industriëlen.

2.2.2 Verbonden spoorwegnetten

De Belgische spoorweginfrastructuur geeft toegang tot de spoorweginfrastructuren van de buurlanden. De grenspunten en de aangrenzende infrastructuurbeheerder worden vermeld in bijlage D.3. In punt 1.6.5 zijn linken naar de websites van de aangrenzende infrastructuurbeheerders terug te vinden.

Hoofdstuk 7 van dit document bevat informatie over de dienstvoorzieningen die door derden worden geëxploiteerd.

2.3 Beschrijving van het net

2.3.1 Typologie van de lijnen

De kaart van de Belgische spoorweginfrastructuur (zie bijlage C.1) toont de verschillende lijnen. De enkelspoor- en dubbelspoorbaanvakken staan vermeld in bijlage D.1.

2.3.2 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 de RDEI 121 – *Sporen, vrijeruimteprofiel en kunstwerken*.

2.3.3 Stations en knooppunten

De stations zijn opgelijst in bijlage D.6. 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.

2.3.4 Vrijeruimteprofiel

De begrippen met betrekking tot het vrijeruimteprofiel en het laadprofiel komen aan bod in de RDEI 121 - *Sporen, vrijeruimteprofiel en kunstwerken*.

Het Belgisch laadprofiel is terug te vinden in deel 1 van de ladingsrichtlijnen, gepubliceerd door het UIC.

Bij overschrijding van het Belgisch laadprofiel is er sprake van buitengewoon vervoer. Bijkomende informatie over buitengewone vervoeren is terug te vinden in:

- de RDEI 423 – *Verkeer van buitengewone vervoeren*;
- de RDEI 443 - *De buitengewone vervoeren*.

De lijsten 14a en 14b van het RIEI zijn kaarten over het intermodaal transport, die de codificatie bevatten van het gecombineerd vervoer dat toegelaten wordt op de Belgische spoorweginfrastructuur. Deze kaarten zijn terug te vinden in bijlage C.2 van dit document.

De Europese norm EN15273 bevat de regels voor de (interoperabele) gabarieten G1, GA, GB en GC voor wat betreft de hoge delen en de gabarieten GI1 en GI2 voor wat betreft de lage delen.

Op het Infrabelnetwerk zijn de gabarieten BE1, BE2, BE3 en BE4 van toepassing (zie norm EN 15273).

2.3.5 Toegelaten last van de treinen

Overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 *betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie* moeten de maximaal toegelaten lasten met betrekking tot de voorgenomen reisweg voortaan door de spoorwegondernemingen worden berekend en gecontroleerd en dit onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen.

Wat betreft de belasting per wagon, is de maximaal toegestane belastingscategorie D4 (om te bepalen tot welke categorie het betreffende materieel behoort, berekent de kandidaat de lading aan de hand van de parameters in de norm EN 15528). Boven categorie D4 zijn de regels met betrekking tot buitengewoon vervoer van toepassing (zie punt 5.4.3).

De toegestane maximumsnelheden per voertuigcategorie staan vermeld in RDEI 121 – *Sporen, vrijeruimteprofiel en kunstwerken*.

2.3.6 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 de RDEI 442 – *Het besturen* en in de RDEI 142 – *Exploitatie bijzonderheden die geldig zijn in bepaalde installaties en op bepaalde lijngedeelten*.

De kandidaten kunnen de lengteprofielen raadplegen via lijst 7c van het RIEI, de plaatselijke protocollen of het RINF.

2.3.7 Snelheid

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* (D*raw In*).

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

De toegestane maximumsnelheden per voertuigcategorie staan vermeld in RDEI 121 – *Sporen, vrijeruimteprofiel en kunstwerken*.

2.3.8 Maximale lengte van de trein

De lengte van de goederentreinen is in principe beperkt tot 740 m, (sleep)locomotief(ven) inbegrepen. Elke lengte die meer bedraagt dan 650 m moet in elk geval goedgekeurd worden door de infrastructuurbeheerder. Het rijpad zal dan worden toegewezen op basis van de kenmerken van de infrastructuur en de robuustheid.

De infrastructuurbeheerder kan minder of meer beperkende lengtes opleggen op basis van de exploitatiemogelijkheden of om technische redenen. De gedetailleerde regels zijn beschreven in de RDEI 141 - *Exploitatiebijzonderheden met betrekking tot treinen en gelijkgesteld verkeer van kracht op het geheel van het net*.

De maximale lengte van de treinen op hogesnelheidslijnen is terug te vinden in de RDEI 142 – *Exploitatiebijzonderheden die geldig zijn in bepaalde installaties of op bepaalde lijnen*.

Bijlage D.4 bevat de lengte van de perrons in de reizigersstations. De lengte van de kruis- en wijksporen staat in bijlage D.2.

2.3.9 Stroomtoevoer

Het systeem van de elektrische voeding is beschreven in de RDEI 123 - *Vaste installaties van de elektrische tractie – De bovenleiding* en de RDEI 331 – *Verkeer van de elektrische krachtvoertuigen*.

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 – 16,7 Hz 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 zijn raadpleegbaar in 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.

Andere informatie over de stroomtoevoer, zoals de hoogte van de bovenleiding, de toegelaten contactdruk voor de pantograaf of de toegelaten pantograafbreedtes, is te vinden in het RINF (zie punt 2.1).

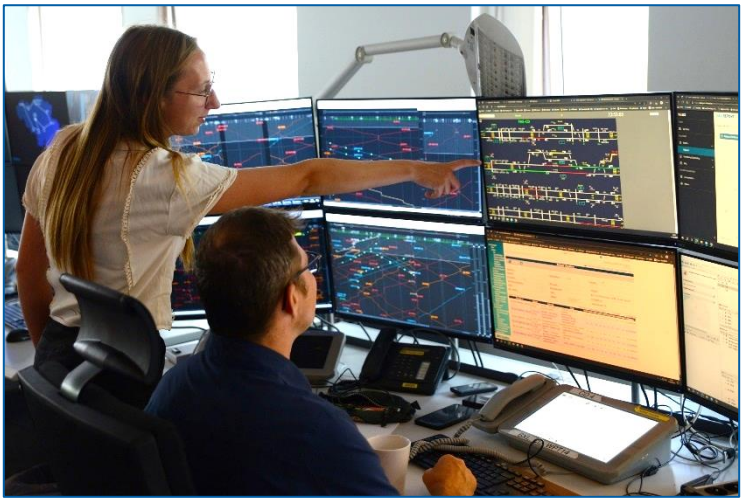
2.3.10 Seininrichtingssystemen

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 deel 1 van de RDEI – *Karakteristieken van het net*, meer bepaald Boek 13 – *Seininrichting* en het deel 3 van de RDEI - *Technische specificaties en operationele procedures*.

Bijlage D.1 vermeldt de bijzonderheden van de lijnen met betrekking tot de seininrichting.

2.3.11 Verkeerscontrolesystemen

Het verkeerscoördinatieorgaan (*Central Dispatch*) is verantwoordelijk voor de coördinatie, het beheer en de rapportering van incidenten. 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 verkeerscontrolesystemen worden hernomen in de verschillende boeken van de RDEI.

2.3.12 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 (EU) 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 het verkeerscoördinatieorgaan. GSM-R is beschikbaar op alle lijnen van het Infrabelnetwerk.

Het ondersteunt de spraak- en datadiensten en biedt radio-ondersteuning voor het Europees, automatisch veiligheidssysteem ETCS (*European Train Control System*) niveau 2. ETCS niveau 2 wordt gebruikt op de hogesnelheidslijnen L.3 en L.4 én wordt daarnaast eveneens uitgerold op een gedeelte van 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: ÖBB-Infrastruktur AG (Oostenrijk), Infrabel (België), SBB Infrastructure (Zwitserland), Správa železnic, státní organizace (Tsjechië), DB InfraGO AG (Duitsland), Banedanmark Rail Net Denmark (Denemarken), Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Spanje), SNCF Réseau (Frankrijk), Rete Ferroviaria Italiana (Italië), Bane NOR (Noorwegen), ProRail B.V. (Nederland), Trafikverket (Zweden), Železnice Slovenskej republiky (Slowakije), Network Rail (Groot-Brittannië), Slovenske železnice-Infrastruktura, d.o.o. (Slovenië), Magyar Államvasutak Zrt. (Hongarije) en Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (Luxemburg). Een overzicht van de roamingmogelijkheden tussen de verschillende GSM-R-netwerken is terug te vinden in bijlage E.3.

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.

Het GSM-R-netwerk mag voor andere doeleinden dan de bovengenoemde veiligheidscommunicatie of ETCS-communicatie worden gebruikt op voorwaarde dat Infrabel hiervoor toestemming verleent (zie punt 5.5.1).

De breedbandnetwerken van de operatoren van publieke mobiele netwerken en die van GSM-R bestaan naast elkaar in de 900 MHz-band. Sinds 1 augustus 2019 (en 31 juli 2020 voor de lijnen met ETCS niveau 2) bestaat er een verhoogd risico op interferentie, ten gevolge van een beslissing van het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie (BIPT). 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* – Verordening EU 2016/919) een wetgevend kader om deze apparatuur aan boord te verplichten voor nieuw rollend materieel of bij belangrijke wijzigingen ervan. Indien 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. Infrabel zal deze maatregelen vervolgens analyseren en, indien ze onvoldoende blijken, de spoorwegonderneming op de hoogte brengen van de aanpassingen die moeten worden doorgevoerd. Indien de spoorwegonderneming deze maatregelen binnen de door Infrabel bepaalde termijn niet aanpast en dit een risico zou kunnen inhouden voor de veiligheid van het spoorverkeer, is Infrabel verplicht de bepalingen in de paragrafen 2 en 4 van artikel 70 van de Spoorcodex toe te passen, d.w.z. de nodige maatregelen te treffen, gaande tot en met een rijverbod, en de veiligheidsinstantie onmiddellijk (uiterlijk de volgende werkdag) op de hoogte te brengen (zie punt 1.6.3).

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).

2.3.13 Hulpmiddelen bij het besturen en stuurpostseininrichtingsystemen

De hulpmiddelen bij het besturen zijn beschreven in de RDEI 133 – *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 bijlage D.1 bevat de details ervan.

De huidige uitrusting van het netwerk met ETCS wordt weergegeven in bijlage C.6.

2.4 Verkeersbeperkingen

2.4.1 Gespecialiseerde infrastructuur

Infrabel heeft geen specifieke spoorweginfrastructuur in de zin van artikel 38 van de Spoorcodex.

Er gelden echter bepaalde beperkingen voor het verkeer op bepaalde lijnen en in bepaalde installaties. Deze staan vermeld:

- ofwel in de RDEI, meer bepaald in RDEI 142 – *Exploitatiebijzonderheden die geldig zijn in bepaalde installaties en op bepaalde lijngedeelten*;
- ofwel in bijlage B.8, waarin (indien van toepassing) de exploitatiebeperkingen met betrekking tot het principe van capaciteitstoewijzing zonder kruisingen zijn opgenomen.

Bovendien worden lijnen met een nummer hoger dan 200 “industriële lijnen” genoemd en worden deze voor het goederenverkeer gebruikt.

2.4.2 Milieubeperkingen

2.4.2.1 Algemene principes

In het kader van de naleving van de Europese of Belgische wetgeving (op federaal of regionaal niveau) gelden voor de spoorwegondernemingen bepaalde milieubeperkingen. Bovendien kunnen bepaalde beperkingen voortvloeien uit milieuovereenkomsten met de autoriteiten en uit milieu- en bouwvergunningen.

De belangrijkste milieubeperkingen hebben betrekking op geluid, trillingen en bodemverontreiniging. Zij hebben betrekking op hetzij het rollend materieel, hetzij het gebruik van de infrastructuur. In het algemeen moet de milieuhinder tot een minimum worden beperkt.

2.4.2.2 Geluid en trillingen

Conform Verordening (EU) Nr. 1304/2014 van de Commissie van 26 november 2014 *betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem “rollend materieel — geluidsemissies”* (TSI Geluid) werden de stillere routes (*quieter routes*) van kracht op 8 december 2024. De betrokken baanvakken op het Infrabelnetwerk zijn gepubliceerd in het RINF: https://data-interop.era.europa.eu/. De spoorwegondernemingen moeten voldoen aan de uit deze Verordening voortvloeiende verplichtingen, in het bijzonder de in Verordening 321/2013 bedoelde goederenwagons die op deze stillere routes worden gebruikt. Bovendien wordt in *Book In* aan deze verplichtingen herinnerd wanneer een capaciteitsaanvraag voor goederenvervoer in deze applicatie wordt ingevoerd, evenals op de bijbehorende "treinfiches" en bulletins "treindienst".

In het algemeen wordt sterk aanbevolen om de locomotieven uit te schakelen als ze stilstaan.

2.4.2.3 Bodemverontreiniging

Het tanken mag enkel gebeuren in de installaties en op de platformen die Infrabel voor dit doel exploiteert of in brandstofbevoorradingsinstallaties van andere exploitanten (zie bijlage D.8 en E.2)

Op de platformen die door Infrabel geëxploiteerd worden, zijn de sporen met speciale bodembescherming uitgerust om het bijvullen van brandstof voor dieselvoertuigen door tankwagens toe te kunnen laten. Met deze bodembescherming wil Infrabel elke vorm van eventuele bodemverontreiniging voorkomen. Door het ondertekenen van het plaatselijk protocol (zie punt 7.3.1.4) 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. 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 waarborgt Infrabel voor de schadelijke gevolgen ervan.

2.4.2.4 Transmissie van informatie aan de overheid

Om te voldoen aan wettelijke verplichtingen en andere verbintenissen met de overheid dient Infrabel bepaalde gegevens over het gebruik van zijn spoorweginfrastructuur mee te delen aan verschillende overheden, zonder hierbij afbreuk te doen aan het respect voor de vertrouwelijkheid van de gegevens.

Ter beperking van de administratieve lasten voor spoorwegondernemingen maakt Infrabel daarbij zoveel mogelijk gebruik van gegevens die reeds voor andere doeleinden zijn verzameld en opgenomen in Infrabel-systemen. Enkel voor gegevens die het zelf niet heeft kunnen verzamelen, vraagt Infrabel bijkomende informatie aan de spoorwegondernemingen.

Infrabel verzoekt de spoorwegondernemingen de gegevens te corrigeren of aan te vullen in alle gevallen waarbij de rapportering voor de overheid bestemd is, en Infrabel niet alle benodigde gegevens kan verstrekken op basis van de beschikbare gegevens.

De spoorwegonderneming is verplicht de aanvullingen en correcties aan te leveren binnen de reactietermijn die door de overheid in het kader van de toepasselijke wetgeving is vastgesteld, zodat Infrabel en de spoorwegonderneming aan de voorwaarden uit vergunningen dan wel wetgeving of nadere verbintenissen met de overheid kan voldoen.

2.4.3 Gevaarlijke goederen

De voorschriften die gelden voor het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen staan in het koninklijk besluit van 24 januari 2024 *betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, 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 de RDEI 352 – *Ongevallen, incidenten en in nood verkeren* en in de RDEI 511 – *Noodplan van Infrabel – Coördinatie tussen de IB en de IG's*.

Het vervoer van gevaarlijke goederen is verboden op bepaalde lijnen. De details zijn terug te vinden in bijlage D.1.

2.4.4 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 de RDEI 142 – *Exploitatiebijzonderheden die geldig zijn in bepaalde installaties en op bepaalde lijngedeelten*.

2.4.5 Bruggen met beperkingen

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

De sluitingsuren van deze bruggen voor het treinverkeer zijn beschikbaar bij de infrastructuurbeheerder.

2.5 Beschikbaarheid van de infrastructuur

De infrastructuur kan onbeschikbaar worden verklaard om Infrabel toe te laten het onderhoud, de vernieuwing, de uitbreiding en de modernisering ervan uit te voeren. Uitgebreide informatie over dit onderwerp is terug te vinden in punt 4.3.

2.6 Ontwikkeling van de infrastructuur

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

De communicatiekanalen tussen Infrabel en zijn klanten m.b.t. de werken (of de tijdelijke capaciteitsbeperkingen) zijn terug te vinden in punt 4.3.

3. Toegangsvoorwaarden

3.1 Inleiding

Dit derde 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 en de overeenkomstige rijpaden te ontvangen.

De rijpaden die aan een kandidaat worden toegewezen, mogen niet worden overgedragen aan een andere kandidaat of een andere dienst. Het gebruik van de rijpaden door een spoorwegonderneming die de activiteiten uitoefent van een kandidaat die zelf geen spoorwegonderneming is, wordt niet als een overdracht beschouwd.

Deze voorwaarden zijn eveneens van toepassing op het Belgische deel van de goederencorridors die het Belgisch spoorwegnet doorkruisen.

3.2 Algemene toegangsvoorwaarden

3.2.1 Voorwaarden om capaciteit aan te vragen

3.2.1.1 Kandidaten spoorwegondernemingen

De kandidaten die spoorwegonderneming zijn, d.w.z. die houder zijn van de vergunning bedoeld in punt 3.2.3 hierna, kunnen een capaciteitsaanvraag indienen bij Infrabel en de overeenkomstige rijpaden toegewezen krijgen zonder noodzakelijk over het veiligheidscertificaat (zie punt 3.2.4) te beschikken of de gebruiksovereenkomst (zie punt 3.3.2) te hebben afgesloten, hoewel dit essentiële voorwaarden zijn voor toegang tot de spoorweginfrastructuur.

3.2.1.2 Kandidaten niet-spoorwegondernemingen

De andere kandidaten, met name de kandidaten die geen spoorwegonderneming zijn, kunnen een capaciteitsaanvraag indienen bij Infrabel. De overeenkomstige rijpaden worden pas toegekend op voorwaarde dat er een capaciteitsovereenkomst (zie bijlage B.3.1) is afgesloten met Infrabel.

Om deze rijpaden te kunnen gebruiken, moeten kandidaten niet-spoorwegonderneming een spoorwegonderneming aanwijzen.

De kandidaat niet-spoorwegonderneming is verplicht de spoorwegonderneming die zijn rijpad zal gebruiken, aan te wijzen:

- ten laatste 7 kalenderdagen voor de rijpad-dag;
- ten laatste op het moment van de capaciteitsaanvraag wanneer de rijpad-dag minder dan 7 kalenderdagen na de aanvraag plaatsvindt;
- uiterlijk op het moment van de capaciteitsaanvraag, in het geval van buitengewoon vervoer waarvoor een voorafgaande studie vereist is voor de toelating;
- volgens de regels van het *Framework for Capacity Allocation* van de goederencorridors, met betrekking tot de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit (zie punt 4.10).

De kandidaat niet-spoorwegonderneming mag de aangewezen spoorwegonderneming wijzigen door ten laatste 7 kalenderdagen voor de rijpad-dag een andere spoorwegonderneming aan te wijzen.

De aanwijzing moet vermeld worden in het veld "tractie operator" in *Book In* of "*Appointing responsible RU*" in PCS.

In geval van niet-naleving van bovenstaande voorwaarden kan Infrabel het gebruik van de capaciteit op ieder ogenblik, van rechtswege en zonder voorafgaande ingebrekestelling, weigeren, onverminderd het recht van Infrabel om de boetes te vorderen voor de annulering van de capaciteit door de kandidaat niet-spoorwegonderneming.

3.2.2 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 van de Spoorcodex 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 van de Spoorcodex 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 van de Spoorcodex 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 3.2.3);
- een uniek veiligheidscertificaat (zie punt 3.2.4);
- 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 de aan hem toegekende spoorwegcapaciteit te gebruiken (zie punt 3.3.3);
- een dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid (zie punt 3.2.5).

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 (zie punt 3.3.2).

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.

3.2.3 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 1.6.4). 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 b*etreffende de vergunning van spoorwegonderneming*.

Alle bijkomende informatie met betrekking tot de spoorwegvergunning kan verkregen worden bij de Directie “Spoorbeleid” van het Directoraat-generaal “Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid” van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (zie punt 1.6.5).

3.2.4 Uniek veiligheidscertificaat

Conform artikel 99 van de Spoorcodex moet de spoorwegonderneming, om toegang te hebben tot de spoorweginfrastructuur, in het bezit zijn van een uniek veiligheidscertificaat dat is afgegeven door het ERA (Spoorwegbureau van de Europese Unie) overeenkomstig artikel 10, paragrafen 5, 6 en 7 van de Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees parlement en de Raad van 11 mei 2016 *inzake veiligheid op het spoor* of door de Belgische veiligheidsinstantie (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor - DVIS) conform artikel 100 van de Spoorcodex.

De aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat moet worden ingediend via het éénloketsysteem zoals bedoeld in artikel 12 van Verordening (EU) 2016/796 *betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie*. Wanneer het exploitatiegebied van een spoorwegonderneming beperkt is tot het Belgische grondgebied, heeft de aanvrager de keuze om zijn aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat naar DVIS of naar ERA te sturen. Anderzijds, wanneer het exploitatiegebied van een spoorwegonderneming niet beperkt is tot het Belgische grondgebied, kan de aanvraag van een uniek veiligheidscertificaat enkel worden ingediend bij ERA.

Het doel van het uniek veiligheidscertificaat is aan te tonen dat de betrokken spoorwegonderneming haar veiligheidsbeheersysteem heeft opgezet en veilig kan opereren in het beoogde exploitatiegebied. Dit certificaat specificeert het type en de omvang van de spoorwegactiviteiten binnen het exploitatiegebied.

Het uniek veiligheidscertificaat wordt afgeleverd volgens de voorwaarden beschreven in de artikelen 99 tot en met 104/2 van de Spoorcodex.

De spoorwegondernemingen met een A- of B-veiligheidscertificaat dat vóór 31 oktober 2020 in België is afgegeven overeenkomstig Richtlijn 2004/49 hoeven alleen naar een uniek veiligheidscertificaat over te stappen in geval van vernieuwing of ingrijpende wijziging van het type, de omvang of het exploitatiegebied. Buiten deze gevallen blijven deze veiligheidscertificaten geldig tot hun einddatum, tenzij de houder ervan vrijwillig afstand doet middels een uniek veiligheidscertificaat dat het betrokken exploitatiegebied bestrijkt.

Gedetailleerde informatie over het uniek veiligheidscertificaat is te vinden op de website https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates_en of te verkrijgen bij DVIS (zie punt 1.6.3) of het ERA (zie punt 1.6.8).

3.2.5 Verzekering

De verantwoordelijkheden van de spoorwegondernemingen worden beschreven in de gebruiksovereenkomst (zie bijlage B.2.1).

De Spoorcodex vereist een dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid:

- als voorwaarde voor het verkrijgen van een vergunning van spoorwegonderneming (artikel 13, paragraaf 1);
- als voorwaarde voor toegang tot de spoorweginfrastructuur (artikel 7, 4°).

Het minimumbedrag voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid is vastgesteld door 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.* Dit bedrag is vastgesteld op 50 miljoen euro per gebeurtenis en op 70 miljoen euro per gebeurtenis voor de verlening van spoorvervoerdiensten voor reizigers en voor spoorwegondernemingen die over een uniek veiligheidscertificaat beschikken, die hen toelaat gevaarlijke goederen te vervoeren.

De verantwoordelijkheden van de kandidaten niet-spoorwegonderneming en hun dekking worden beschreven in de capaciteitsovereenkomst (zie bijlage B.3.1).

3.3 Contractuele bepalingen

3.3.1 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 dienstregelingstijdvak. 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.

3.3.2 Contracten tussen Infrabel en de spoorwegonderneming

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 “de gebruiksovereenkomst”.

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

Deze overeenkomst bevat eveneens een prestatieregeling die heffingsregelingen voor het gebruik van de infrastructuur toepast om de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om storingen zo gering mogelijk te houden en de prestaties op het spoorwegnet te verbeteren (zie punt 5.7).

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 koninklijke besluiten.

In het geval van een strijdigheid tussen een bepaling in de netverklaring en een bepaling in de gebruiksovereenkomst, is de laatstgenoemde doorslaggevend.

De algemene voorwaarden van de gebruiksovereenkomst zijn opgenomen in bijlage B.2.1.

Elke spoorwegonderneming die door een kandidaat niet-spoorwegonderneming is aangewezen om zijn rijpaden te gebruiken, moet ook een bijvoegsel bij deze overeenkomst ondertekenen, waarin de rechten en verplichtingen worden vastgelegd die op haar van toepassing zijn wanneer zij namens deze kandidaat niet-spoorwegonderneming rijdt (zie bijlage B.2.3).

3.3.3 Contracten tussen Infrabel en de kandidaat niet-spoorwegonderneming

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

De overeenkomstige rijpaden worden pas toegekend als de kandidaat niet-spoorwegonderneming een capaciteitsovereenkomst (zie bijlage B.3.1) afgesloten heeft met Infrabel. De capaciteitsovereenkomst bepaalt de respectievelijke rechten en plichten van elke partij, met name de modaliteiten met betrekking tot de aangeboden diensten en de facturatie ervan.

In het geval van een strijdigheid tussen een bepaling in de netverklaring en een bepaling in de capaciteitsovereenkomst, is de laatstgenoemde doorslaggevend.

3.3.4 Algemene voorwaarden

Bij het opstellen van de algemene voorwaarden, die te vinden zijn in dit document en in de gebruiksovereenkomst en de capaciteitsovereenkomst, heeft Infrabel zich in het bijzonder gebaseerd op de *European General Terms and Conditions* (EGTC - https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/10/E-GTC-I_Agreement_RNE-CIT_EN-FR-DE_2014-09-01.pdf).

3.4 Specifieke toegangsvoorwaarden

3.4.1 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.

Vergunning om rollend materieel dat rijpaden gebruikt in de handel te brengen:

Conform artikel 179/4 van de Spoorcodex mag een voertuig pas in de handel worden gebracht nadat een vergunning voor het in de handel brengen van het voertuig werd afgegeven door het ERA (Spoorwegbureau van de Europese Unie), overeenkomstig artikel 21, paragrafen 5, 6 en 7 van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees parlement en de Raad van 11 mei 2016 *betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem* of door de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor (DVIS), conform artikel 179/9 van de Spoorcodex.

De vergunningsaanvraag moet worden ingediend via het éénloketsysteem zoals bedoeld in artikel 12 van Verordening (EU) 2016/796 *betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie*. Wanneer het gaat om rollend materieel waarvan het gebruiksgebied beperkt is tot het Belgisch grondgebied, heeft de aanvrager, overeenkomstig artikel 179/9 van de Spoorcodex, de keuze zijn vergunningsaanvraag naar DVIS of het ERA te zenden. Wanneer daarentegen het gebruiksgebied van het rollend materieel niet beperkt is tot het Belgisch grondgebied, kan de vergunningsaanvraag enkel bij het ERA worden ingediend.

De vereisten opgenomen in het koninklijk besluit van 6 december 2020 *tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden* zijn terug te vinden op de website van Infrabel (https://www.infrabel.be/nl/Spoorwegondernemingen - toelating-van-het-rollend-materieel) of op de *Business Corner*.

Technische keuring van rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden:

De infrastructuurbeheerder is belast met de technische keuring van rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden, conform het koninklijk besluit van 23 mei 2013 *tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spooraansluiting*. In het kader hiervan ontwikkelde Infrabel de dienst YourTechnicalControl INFRABEL. Meer informatie over deze dienst is beschikbaar in punt 5.5.3.

Verdere inlichtingen zijn te bekomen bij DVIS (zie punt 1.6.3), bij het ERA (zie punt 1.6.8) of bij Infrabel (zie punt 1.6.1).

3.4.2 Certificering van het personeel

3.4.2.1 Wettelijk kader

De wetgeving die van toepassing is, wordt hernomen:

- in de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 *betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU;*
- 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: https://www.nsarail.fgov.be/nl/themes/veiligheidspersoneel/erkenningen/opleidingscentrum;
- in het koninklijk besluit van 9 augustus 2020 *tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel en op het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten,* dat het koninklijk besluit van 9 juli 2013 *tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel* intrekt;
- 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*.

3.4.2.2 Talenkennis van de treinbestuurders: afwijking

De afwijkingen betreffende de talenkennis van de treinbestuurders worden beschreven in punt 6.2.2.

3.4.3 Buitengewoon vervoer

Een “buitengewoon vervoer” (BV) is een gesleept vervoer waarbij:

- het rollend materieel niet gehomologeerd is voor het gebruik van rijpaden en/of;
- de lading afwijkt van de ladingsrichtlijnen gepubliceerd door het UIC en/of;
- de lading het Belgisch laadprofiel overschrijdt en/of;
- de lading de maximaal toegelaten last overschrijdt en/of;
- een lading, rekening gehouden met zijn flexibele karakteristieken, op meerdere wagons rust.

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

- de RDEI 443 – De *buitengewone vervoeren*;
- de RDEI 423 – *Verkeer van buitengewone vervoeren*.

De procedure voor het aanvragen van capaciteit voor rijpaden specifiek voor buitengewoon vervoer wordt toegelicht in punt 4.7.1 en in punt 5.4.3 worden de diensten betreffende buitengewoon vervoer YourXXL beschreven.

De contactgegevens van het bureau dat verantwoordelijk is voor de studies voorafgaand aan de toelating van een buitengewoon vervoer zijn terug te vinden in punt 1.6.1.

3.4.4 Vervoer van gevaarlijke goederen

Het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor is wettelijk geregeld door het koninklijk besluit van 24 januari 2024 *betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, 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 bepaalde voorschriften vermeld in de RDEI 441 - *De treinen*.

De specifieke procedure voor het aanvragen van capaciteit voor rijpaden voor het vervoer van gevaarlijke goederen wordt beschreven in punt 4.7.2.

De contactgegevens van het bevoegde bureau zijn te vinden in punt 1.6.1.

3.4.5 Testtreinen en andere speciale treinen

In overeenkomst met artikel 8 van de Spoorcodex, stelt de infrastructuurbeheerder - in het kader van de toelating tot indienststelling van rollend materieel dat gebruik maakt van rijpaden - de spoorweginfrastructuur ter beschikking van de aangemelde en aangewezen instanties (zie https://mobilit.belgium.be/nl/spoor/professioneel-spoorvervoer/licence-and-certificates/aangewezen-instanties-debo-en-0) en spoorwegondernemingen voor het uitvoeren van geplande materiaaltesten, in overeenstemming met de bepalingen van titel 6 van de Spoorcodex en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften.

Wanneer er testen nodig zijn om documenten te verkrijgen ter staving van de technische compatibiliteit bedoeld in artikel 21, paragraaf 3, b) en d) van de Richtlijn (EU) 2016/797, in het kader van de vergunningen voor het in de handel brengen van een voertuig, doet de

infrastructuurbeheerder, in overleg met de aanvrager, al het mogelijke om eventuele tests binnen een termijn van drie maanden na ontvangst van de volledige aanvraag te laten plaatsvinden (artikel 179/6 van de Spoorcodex) en dit onverminderd artikel 8 van de Spoorcodex.

Voorts mag de spoorwegonderneming, onverminderd artikel 8 van de Spoorcodex, voor de toepassing van artikel 179/12, paragraaf 1 van de Spoorcodex, d.w.z. in het kader van de controles die een infrastructuurgebruiker moet uitvoeren alvorens een voertuig te gebruiken in het specifieke gebruiksgebied dat in de vergunning voor het in de handel brengen is vermeld, tests uitvoeren in samenwerking met de infrastructuurbeheerder.

Om deze testritten uit te voeren - op een infrastructuur buiten commerciële dienst - moet een heffing worden betaald aan de infrastructuurbeheerder (zie punt 5.3.4.2).

4. Toewijzing van de capaciteit

4.1 Inleiding

De procedure voor het toewijzen van spoorweginfrastructuurcapaciteit wordt in dit vierde hoofdstuk beschreven. Dit hoofdstuk behandelt de capaciteit voor rijpaden (YourMoves INFRABEL) die Infrabel als infrastructuurbeheerder aanbiedt.

4.2 Algemene beschrijving van de procedure

4.2.1 Betrokken organismen

4.2.1.1 Infrastructuurbeheerder

De infrastructuurbeheerder is de instantie bij wie de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit moeten worden ingediend en die verantwoordelijk is voor het toewijzen van rijpaden voor deze capaciteit (artikel 28 van de Spoorcodex).

Voor de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors is er echter een uitzondering, waarvoor de aanvragen aan de C-OSS moeten gericht worden, volgens artikel 13 van Verordening (EU) 913/2010. De C-OSS is ook verantwoordelijk voor de toewijzing ervan (zie punt 4.2.1.4 en bijlage B.7).

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

4.2.1.2 Kandidaten

Kandidaten spoorwegondernemingen (zie punt 3.2.1.1) en kandidaten niet-spoorwegondernemingen (zie punt 3.2.1.2) kunnen een capaciteitsaanvraag of een aanvraag voor een capaciteitsstudie indienen (dit laatste is niet toegestaan in real time). Hoofdstuk 3 beschrijft de nodige vereisten om een capaciteitsaanvraag in te dienen.

4.2.1.3 *One-Stop Shop*

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

Een lijst van OSS-contactpersonen in Europa is beschikbaar op https://rne.eu/organisation/oss-c-oss/. De adresgegevens van de Belgische OSS zijn terug te vinden in punt 1.6.1.

4.2.1.4 *Corridor One-Stop Shop*

Naast de OSS bestaan er ook *Corridor One-Stop Shops* (C-OSS, zie punt 1.7.1) die de specifieke capaciteit op de goederencorridors toewijzen. Bijgevolg, als 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 van de C-OSS van de goederencorridors die België doorkruisen zijn terug te vinden in punt 1.6.7. Een lijst met de C-OSS van de verschillende goederencorridors is beschikbaar op https://rne.eu/organisation/oss-c-oss/.

Conform Verordening (EU) 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 in naam van de infrastructuurbeheerders en worden de betrokken infrastructuurbeheerders, alsook de kandidaten, hiervan op de hoogte gebracht.

De voorwaarden voor de toewijzing en het gebruik van capaciteit op de goederencorridors doet geen afbreuk aan de noodzaak voor de kandidaat om met Infrabel een gebruiks- of capaciteitsovereenkomst te sluiten (zie punt 3.3).

De voorwaarden die van toepassing zijn op de goederencorridors staan beschreven in bijlage B.7 en meer in detail in sectie 4 van het *Corridor Information Document* van elke goederencorridor.

4.2.1.5 Toezichthoudende orgaan – het federaal Agentschap voor de Regulering van Transport

De bevoegdheden van het toezichthoudende orgaan, met name met betrekking tot de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit, worden beschreven in de punten 1.3.3.1 en 1.3.3.2.

Meer bepaald ziet het toezichthoudende orgaan er in het kader van zijn controleopdrachten op toe dat de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit in overeenstemming is met de bepalingen van de Spoorcodex, de uitvoeringsbesluiten ervan en de netverklaring (artikel 62, paragraaf 3, 3°, van de Spoorcodex).

Om zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kan bij het toezichthoudende orgaan door elke kandidaat een schriftelijk klacht worden ingediend, meer bepaald om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder wanneer hij meent het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel onder meer met betrekking tot de procedure voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit, de resultaten daarvan en de daaruit voortvloeiende verplichtingen (artikel 62, paragraaf 5, 2° van de Spoorcodex).

Daarnaast neemt het toezichthoudende orgaan, op vraag van een kandidaat of van de infrastructuurbeheerder, binnen de tien werkdagen een beslissing over elk geschil inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit (artikel 62, paragraaf 4, 1° 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 *betreffende het administratief afhandelen van geschillen inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit* (artikel 2 t.e.m. 5).

Voor de andere bevoegdheden van het toezichthoudende orgaan, wordt verwezen naar de Spoorcodex en de website van het toezichthoudende orgaan (https://www.regul.be/nl/spoorwegen).

4.2.2 Procedure voor het aanvragen van capaciteit

4.2.2.1 Algemene principes

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

- goederentreinen (inclusief deze met buitengewoon vervoer);
- losse ritten van goederentreinen;
- reizigerstreinen (inclusief ritten met historisch materieel);
- losse ritten van reizigerstreinen;
- technische treinen (goederen- of reizigerstype);
- losse ritten van technische treinen.

Capaciteitsaanvragen voor de bovengenoemde categorieën moeten worden ingediend overeenkomstig het tijdschema en de fasen die in punt 4.5 zijn beschreven en de regels die in de volgende punten zijn uiteengezet.

4.2.2.2 Applicaties voor het indienen van capaciteitsaanvragen

<table>
<tr><th></th><th>In lange termijn</th><th>In korte termijn</th><th>In real time</th></tr>
<tr><td rowspan="4">Internationale aanvragen</td><td>New Path Requests:
Via de toepassing PCS (Path Coordination System).

Late Path Requests:
Via de toepassing PCS of via de toepassing Book In.
Parallelle aanvragen, d.w.z. identieke aanvragen ingevoerd in beide systemen, zijn niet toegestaan. Indien echter parallelle aanvragen worden ingediend, wordt enkel de aanvraag die werd ingediend via PCS behandeld door Infrabel.
Zolang het rijpad niet is toegekend, dient elke wijziging/annulatie van de capaciteitsaanvraag door de kandidaat te gebeuren via de toepassing die gebruikt werd om de aanvraag in te dienen. Zo niet wordt het wijzigings- of annulatieverzoek geweigerd.</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">Ad-Hoc Requests:
Via de toepassing Book In.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Voor de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit (goederencorridors) moet de toepassing PCS worden gebruikt.</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">Voor aanpassingen van de rijpaden wegens:
– een nationaal incident of een internationaal incident met een impact op het rijpad in België (zie punt 6.3.3.3);
– werken in het buitenland met een impact op het rijpad in België, die behandeld worden buiten het proces voor de tijdelijke capaciteitsbeperkingen (zie punt 4.3.2);
moet de toepassing Book In gebruikt worden.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Nationale aanvragen</td><td colspan="3">Verplicht via de toepassing Book In.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Voor de nationale delen van de tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit (goederencorridors) moet de toepassing PCS worden gebruikt.</td><td></td></tr>
<tr><td>Internationale/ Nationale aanvragen</td><td colspan="3">Indien een toepassing niet beschikbaar is, heeft de kandidaat de mogelijkheid om, indien toegestaan, de andere toepassing of de formulieren in onderstaande bijlagen te gebruiken:
– B.1.1. Capaciteitsaanvragen Reizigers/Technische ritten (reizigerstype)
– B.1.2. Capaciteitsaanvragen Goederen/Technische ritten (goederentype)
Na indiening van het formulier stuurt Infrabel een ontvangstbevestiging.
De onbeschikbaarheid van Book In wordt aangekondigd:</td></tr>
</table>

In lange termijn	In korte termijn In real time
	– vooraf, op de *Business Corner*, in geval van geplande onbeschikbaarheid, met name om de toepassing te verbeteren; – in real time, per e-mail, zo snel mogelijk, door *Central Dispatch*, wanneer de onbeschikbaarheid te wijten is aan een onvoorziene gebeurtenis. De onbeschikbaarheid van PCS wordt per e-mail aangekondigd door *RailNetEurope*.

Aanvragen die via de interfaces met Book In worden ingediend, worden beschouwd als aanvragen die via Book In zijn ingediend.

Elke andere manier om een capaciteitsaanvraag in te dienen (telefoon, e-mail zonder aanvraagformulier, …) zal worden geweigerd door de infrastructuurbeheerder.

De toepassing *Book In* is beschikbaar op de *Business Corner* van Infrabel. De kandidaten dienen toegang te vragen aan hun *Key Account Manager* om gebruik te kunnen maken van deze toepassing.

Voor de coördinatie van internationale capaciteitsaanvragen heeft *RailNetEurope* de toepassing *Path Coordination System* (PCS) ontwikkeld, die beschikbaar is op de website https://rne.eu/it/rne-applications/pcs/ en waarvan de toegang gratis is. PCS is bedoeld voor spoorwegondernemingen en andere kandidaten, infrastructuurbeheerders, toewijzende instanties en goederencorridors. Deze toepassing optimaliseert de coördinatie van internationale ritten door ervoor te zorgen dat rijpadaanvragen en -aanbiedingen geharmoniseerd zijn voor alle betrokkenen. Bovendien is PCS het enige systeem dat de kandidaten toelaat om de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors te reserveren. Een gebruikersaccount kan worden aangevraagd bij RNE via volgend formulier: https://forms.office.com/e/R2C5u68wGX.

De capaciteitsaanvragen of aanvragen voor capaciteitsstudies, die wegens onbeschikbaarheid van de toepassingen *Book In* of PCS worden ingediend aan de hand van de formulieren die voorzien zijn in bijlagen B.1.1 en B.1.2, worden per e-mail overgemaakt aan het bevoegd bureau (zie punt 1.6.1).

De infrastructuurbeheerder onderzoekt de ontvankelijkheid van de aanvraag en behandelt ze volgens de principes die beschreven zijn in punt 4.5.

4.2.2.3 Parameters van de capaciteitsaanvraag

4.2.2.3.1 Verplichte data

Op het moment van de capaciteitsaanvraag moet de kandidaat alle nodige parameters (lengte, last, tractiematerieel, …) opgeven om de infrastructuurbeheerder toe te laten een correct rijpad toe te kennen. Deze parameters worden duidelijk aangegeven in de applicaties voor capaciteitsaanvragen *Book In* en PCS.

4.2.2.3.2 Aangeraden parameters

Bij het aanvragen van capaciteit wordt de kandidaat ook sterk aangeraden om bepaalde andere parameters te vermelden.

Aanvragen voor een losse rit die nodig is om de overeenkomstige beladen rit te kunnen uitvoeren

In gevallen waarin een losse rit nodig is om de overeenkomstige beladen rit te kunnen uitvoeren, wordt ten zeerste aanbevolen om de aanvraag voor de losse rit op hetzelfde moment in te dienen als de aanvraag voor de beladen rit, d.w.z. op de uiterste datum voor het indienen van aanvragen voor *New Path Requests* en op dezelfde dag voor *Late Path Requests* en *Ad-Hoc Requests*.

Het wordt ook sterk aangeraden om in de aanvraag voor de losse rit aan te geven welke de overeenkomstige beladen rit is. Als de aanvraag wordt ingediend via *Book In*, moet deze informatie worden ingevuld in het veld “aansluiting”.

Door te communiceren over de twee ritten tegelijkertijd kan het capaciteitstoewijzingsproces geoptimaliseerd worden en kan worden voorkomen dat de kandidaat het rijpad met betrekking tot de beladen rit niet kan gebruiken omdat hij het rijpad met betrekking tot de losse rit niet heeft verkregen.

Bepalen van de reisweg

Infrabel raadt de kandidaat aan om de gewenste reisweg in zijn capaciteitsaanvraag te vermelden. Als de kandidaat dit niet doet, zal Infrabel een rijpad toewijzen waarvan de reisweg compatibel is met de organisatorische en technische gegevens in de capaciteitsaanvraag en dat de minste conflicten veroorzaakt. De kandidaat dient het toegewezen rijpad te controleren en eventuele anomalieën zo vlug mogelijk te melden aan Infrabel.

Internationale capaciteitsaanvragen

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

- hetzelfde grenspunt;
- dezelfde ritkarakteristieken aan de grens (zelfde ritdagen);
- dezelfde grenstijden;
- dezelfde technische parameters;
- hetzelfde aanvraagtype (*New Path Request*, *Late Path Request* of *Ad Hoc Request*).

De OSS kan de kandidaat begeleiden in zijn aanvraag voor internationale capaciteiten (zie punt 4.2.1.3).

Aanvragen die betrekking hebben op internationaal goederenvervoer - partnerschap

Het is wenselijk dat, wanneer een internationaal goederenvervoer plaatsvindt in partnerschap tussen twee of meer spoorwegondernemingen, de kandidaat in zijn capaciteitsaanvraag de naam of namen vermeldt van de spoorwegonderneming(en) die verantwoordelijk is/zijn voor het genoemde transport op de aangrenzende netten, om zo de rijpadharmonisatie te bevorderen. Deze informatie wordt automatisch gevraagd in de toepassing PCS. In de applicatie *Book In* kan deze informatie worden ingevoerd in het veld “SO in het buitenland” op het tabblad “Trajectinformatie” van de capaciteitsaanvraag.

Aanvragen die betrekking hebben op goederenvervoer - binnenlandse dienst in partnerschap tussen twee spoorwegondernemingen

Wanneer een goederenvervoer een binnenlandse dienst in partnerschap tussen twee spoorwegondernemingen 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 wordt automatisch gevraagd in de toepassing PCS. In de applicatie *Book In* kan deze informatie worden ingevoerd in het veld “Overige informatie” van de capaciteitsaanvraag.

Aanvragen die betrekking hebben op internationaal goederenvervoer - verbinding Nederland-België

In navolging van een door de infrastructuurbeheerder *SNCF-Réseau* verleende bevoegdheidsdelegatie is Infrabel verantwoordelijk voor de toewijzing van de internationale goederentreinnummers voor de bilaterale verbinding Nederland-België. Voor alle verkeer dat meer dan deze twee landen behelst, is

deze toewijzing niet langer de verantwoordelijkheid van Infrabel. Met het oog op een correcte toewijzing van het internationaal treinnummer voor het volledige traject, dient iedere kandidaat in de capaciteitsaanvraag het vertrekstation van zijn rijpad, alsook het aankomststation te vermelden, zelfs indien zij zich buiten de Belgische en Nederlandse grenzen bevinden.

De nummering van de treinen wordt toegelicht in bijlage D.5.

Aanvragen voor een reisweg via het grenspunt Montzen

Ter bevordering van de behandeling van de capaciteitsaanvraag en de harmonisatie ervan met *DB InfraGO*, wordt het ten sterkste aangeraden dat de kandidaten voor elke capaciteitsaanvraag, die een reisweg via het grenspunt Montzen bevat, de uurcadans vermelden. De cadans die overeengekomen werd tussen Infrabel en *DB InfraGO* omvat vijf rijpaden per uur en per richting:

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

Ad-hocaanvragen die betrekking hebben op internationaal vervoer

Er wordt voor alle ad-hocaanvragen die betrekking hebben op internationaal vervoer, omwille van operationele redenen aanbevolen dat de kandidaten deze vooraf vervolledigen met het internationale treinnummer dat de bevoegde infrastructuurbeheerder toegekend heeft. De naburige infrastructuurbeheerders, alsook hun contactgegevens zijn terug te vinden in bijlage D.3.

Toleranties en omleidingsreiswegen bij ad-hocaanvragen

Wat de ad-hocaanvragen betreft is het aanbevolen dat de kandidaat in zijn aanvraag de volgende informatie opneemt indien hij wenst dat Infrabel hem een alternatief aanbiedt, hetzij op dezelfde reisweg, hetzij op een andere reisweg, als de gevraagde capaciteit niet beschikbaar is:

- de toegestane tolerantie ten opzichte van de gewenste vertrek- en/of aankomsttijd(en),
- of Infrabel al dan niet een alternatief via een andere reisweg mag aanbieden en desgevallend via welke lijnen (of welke niet) in functie bijvoorbeeld van de lijnkennis van de treinbestuurders of de exploitatievoorwaarden van het materieel.

Enerzijds zal Infrabel, indien de kandidaat deze informatie verstrekt, trachten een alternatief te bepalen dat binnen de door de kandidaat aangegeven tolerantiemarge valt. Zodra Infrabel een dergelijk alternatief kan voorstellen, wordt het - omwille van de efficiëntie voor beide partijen - rechtstreeks aan de kandidaat toegewezen. Indien Infrabel geen alternatief kan bepalen dat binnen de door de kandidaat meegedeelde tolerantiemarge valt, wordt de aanvraag verworpen.

Indien de kandidaat daarentegen de aanbevolen informatie niet verstrekt:

- als de capaciteit beschikbaar is, wijst Infrabel het overeenkomstig rijpad toe;

- als de capaciteit niet beschikbaar is, zal Infrabel ervan uitgaan dat de kandidaat geen alternatief wenst en zal het de aanvraag verwerpen.

Wijzigingsaanvragen voor een rijpad omwille van werken in het buitenland in de richting van België

Bij het indienen van een wijzigingsaanvraag voor een rijpad op het Belgisch grondgebied omwille van werken in het buitenland in de richting van België, dient de kandidaat in het veld “commentaar” van *Book In* het nummer van het door de naburige infrastructuurbeheerder afgeleverd omleidingsdocument te vermelden, zodat Infrabel het rijpad aan de grens kan harmoniseren.

4.2.2.3.3 Parameters gelinkt met de aanwijzing van een spoorwegonderneming door de kandidaat niet-spoorwegonderneming

De aanwijzingstermijnen en de te gebruiken applicaties worden beschreven in punt 3.2.1.2.

4.2.2.4 Reizigersvervoer – Economic Equilibrium Test

Conform artikel 31 van de Spoorcodex en de voorziene modaliteiten in de Uitvoeringsverordening (EU)2018/1795 *tot vaststelling van de procedure en criteria voor de analyse van de impact op het economisch evenwicht overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad* , dient een kandidaat die voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een reizigersvervoersdienst, de infrastructuurbeheerder en het toezichthoudende orgaan daarvan minstens achttien maanden voor de inwerkingtreding van de dienstregeling waarop de capaciteitsaanvraag betrekking heeft, in kennis te stellen.

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.

Het federaal Agentschap voor de Regulering van Transport heeft richtsnoeren voor de kennisgeving van een nieuwe passagiersvervoersdienst per spoor in het kader van de procedure voor de analyse van het economisch evenwicht opgesteld. Deze richtsnoeren hebben tot doel duidelijkheid te scheppen over de gevallen die, overeenkomstig de toepasselijke reglementering, niet gemeld dienen te worden. Deze richtsnoeren en het aanmeldingsformulier zijn te vinden op https://www.regul.be/nl/spoorwegen, in het onderdeel "Economisch evenwicht".

4.2.2.5 Maximale gebruiksduur van perronsporen

De maximale gebruiksduur van een perronspoor in een reizigersstation bedraagt 20 minuten. Deze gebruiksduur omvat niet enkel de stoptijd / bewerkingstijd van de trein op dit perronspoor, maar ook alle bewerkingen die plaatsvinden, op dit perronspoor of het daaraan gelinkte perron, voor de aankomst van de trein of na het vertrek ervan en die de toegang van een andere trein tot dit perronspoor en/of het gebruik van dit perron verhinderen.

Elke gebruiksduur die meer dan 20 minuten bedraagt moet steeds en voorafgaandelijk (samen met de rijpadaanvraag) bij de infrastructuurbeheerder aangevraagd worden. De infrastructuurbeheerder analyseert, op basis van de ontvangen capaciteitsaanvragen, de beschikbare capaciteit in het station en de robuustheid van de planning, of deze gebruiksduur toegestaan kan worden of niet. Als uit deze eerste analyse blijkt dat de gevraagde gebruiksduur niet toegestaan kan worden, brengt de infrastructuurbeheerder de kandidaat hiervan op de hoogte en overlegt met hem om zijn commerciële en organisatorische behoeften te verkrijgen. Op basis hiervan voert de infrastructuurbeheerder een aanvullende analyse uit om na te gaan of het nog steeds mogelijk is de capaciteit met de oorspronkelijk gevraagde gebruiksduur aan de kandidaat toe te wijzen of, indien dit niet mogelijk is, of er alternatieven kunnen voorgesteld worden (wijziging van de gebruiksduur of gebruik van een ander spoor). Als alternatieven kunnen voorgesteld worden, probeert de infrastructuurbeheerder, in de mate van het mogelijke, de kandidaten alternatieven aan te bieden die voldoen aan de behoeften die hij heeft aangegeven. De kandidaat laat de infrastructuurbeheerder dan weten of hij het voorgestelde alternatief al dan niet aanvaardt. Als de kandidaat het alternatief weigert, wordt zijn aanvraag afgewezen. Als de kandidaat het alternatief aanvaardt, wordt het rijpad aan hem toegewezen op basis van dat alternatief.

De infrastructuurbeheerder behoudt zich het recht voor om ten allen tijd, tijdelijk of voor een langere periode, voor één of meerdere sporen van een reizigersstation een lagere (of in bepaalde gevallen een hogere) gebruiksduur op te leggen omwille van capaciteitsredenen of operationele redenen.

4.3 Reserveren van capaciteit voor tijdelijke capaciteitsbeperkingen

4.3.1 Algemene principes

4.3.1.1 Taak van de infrastructuurbeheerder

Tot de openbare opdrachten van de Belgische infrastructuurbeheerder behoren onder meer 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 al deze capaciteitsbeperkingen te plannen en te organiseren, wordt de infrastructuurbeheerder geconfronteerd met veel interne en externe uitdagingen en beperkingen, namelijk:

- de veiligheid van de medewerkers op het terrein waarborgen;
- indien mogelijk een samenvoeging van werken op basis van specialiteiten toestaan (= massificatie van werken);
- de productiviteit van de werven verhogen;
- de kosten voor onderhoud en vernieuwing verminderen;
- rekening houden met de vragen van de kandidaten en hun tevredenheid;
- rekening houden met de beschikbaarheid van de aannemers;
- bouwaanvragen bekomen;
- voldoen aan milieuverplichtingen;
- …

Om de Europese terminologie te respecteren, wordt in de rest van dit document de term “tijdelijke capaciteitsbeperkingen” (TCR - *Temporary Capacity Restriction*) gebruikt.

4.3.1.2 Principes afgeleid van het Europees recht

Met het oog op de internationale harmonisatie van de processen voor de coördinatie en publicatie van de TCR beschrijft Bijlage VII van Richtlijn 2012/34/EU, voorzien door het Gedelegeerd besluit van de Commissie 2017/2075, de wijze van coördinatie en publicatie van de TCR alsook de manier waarop de kandidaten betrokken worden in het proces.

Meer specifiek voorziet de bovengenoemde Bijlage VII de consultatie- en publicatietermijnen voor de TCR, in functie van het type TCR op basis van zijn duurtijd en zijn impact op het dagelijks verkeer op een lijn (zie punt 4.3.2).

Bovendien voorziet Bijlage VII eveneens de termijnen voor de coördinatie van de TCR met de andere infrastructuurbeheerders die zouden kunnen betrokken worden, in het geval het om een TCR gaat waarvan de weerslag zich niet beperkt tot één enkel netwerk. Ook hier zijn de termijnen voor de coördinatie van de TCR afhankelijk van het type TCR, op basis van de duurtijd en de impact op het dagelijks verkeer op een lijn. Deze vereisten zijn door *RailNetEurope* opgenomen en toegelicht in een document genaamd “*Guidelines for Coordination/Publication of Planned Temporary Capacity Restrictions for the European Railway Network*”, dat kan worden geraadpleegd via deze link: https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/10/TCR-Guidelines.pdf. Zij worden aangevuld met de handleiding “*Procedures for Temporary Capacity Restriction Management*“ die kan worden geraadpleegd via https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/12/HB_TCR_2.0_2022-12-06.pdf.

4.3.2 Informatie- en publicatietermijnen

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/EU de aard van de infrastructuurwerken ingedeeld in verschillende categorieën op basis van hun duurtijd en impact op het spoorwegverkeer (= geschat verkeer dat wordt geannuleerd, omgeleid of vervangen door andere vervoersmiddelen) en zijn er publicatietermijnen voorzien volgens de genoemde TCR-categorieën. Deze hebben de benamingen *Major, High, Medium* of *Minor* gekregen van *RailNetEurope* (bijkomende informatie is te vinden in de *Guidelines for Coordination/Publication of Planned Temporary Capacity Restrictions for the European Railway Network* en de *Procedures for Temporary Capacity Restriction Management,* zie punt 4.3.1.2)

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 hebben.

Onder de *Medium* en *Minor* TCR vallen de infrastructuurwerken die minder impact hebben op het spoorverkeer en/of de beschikbare capaciteit.

Ten slotte vallen onder de TCR die niet opgenomen zijn in Bijlage VII de kleinere infrastructuurwerken die worden aangekondigd tijdens de lopende dienstregeling en waarvan de impact op het geplande verkeer beperkt of onbestaande is (*Less than Minor* TCR, ook wel *Ad Hoc* TCR genoemd).

De infrastructuurbeheerder organiseert regelmatig vergaderingen met kandidaten om hen op de hoogte te brengen van de te plannen TCR - of ze al dan niet geïntegreerd zijn (zie definitie in bijlage A.1) en of ze deel uitmaken van de categorieën *Major, High*, *Medium*, *Minor* of *Ad Hoc* TCR -, om hen te raadplegen en samen met hen te analyseren welke aanpassingen in de treindienst dienen te gebeuren om de uitvoering van de werken mogelijk te maken. Tijdens deze vergaderingen kunnen kandidaten, indien zij dit wensen, hun standpunt presenteren en alternatieve oplossingen voorstellen. Het is aan de infrastructuurbeheerder om vervolgens deze alternatieve oplossingen en hun impact op de organisatie van de werken te analyseren en de definitieve oplossing te weerhouden, waardoor de werken onder de beste omstandigheden kunnen worden uitgevoerd en er tegelijkertijd gewaakt wordt over de belangen van de betrokken partijen.

Bovendien kunnen de kandidaten aan Infrabel meedelen welke reisweg(en) ze vrij willen houden wanneer Infrabel TCR organiseert op een bepaalde reisweg. Bij de planning van de TCR houdt Infrabel - in de mate van het mogelijke - rekening met deze aanbevelingen, behalve wanneer het geen andere keuze heeft dan de TCR op deze reiswegen tegelijkertijd uit te voeren (bijvoorbeeld om veiligheidsredenen).

Deze informatie- en overlegvergaderingen alsook de TCR die er behandeld worden, staan hieronder vermeld:

Type vergadering	Onderwerp
Halfjaarlijkse vergaderingen	Informatie aan en raadpleging van de kandidaten in verband met *Major*, *High* en *Medium* TCR. Juni J-3 (X-30): Eerste inlichtingen aan de kandidaten met betrekking tot de *Major* TCR en in de mate van het mogelijk, eerste gekende relevante informatie over *High* TCR en TCR met een internationale impact. November/december J-3 (X-25/24): Mededeling aan de kandidaten van de *Major* en gekende *High* TCR en, in de mate van het mogelijke, mededeling van gekende relevante informatie over TCR met een internationale impact, met de volgende details: periode, duur, betrokken lijnsectie en, in voorkomend geval, capaciteit op omleidingslijnen. Juni J-2 (X-18): Mededeling aan de kandidaten van het resultaat van de coördinatie van de *Major* TCR en in de mate van het mogelijke het resultaat van de coördinatie van de *High* TCR en de TCR met een internationale impact. November/december J-2 (X-13/12): Mededeling aan de kandidaten van het resultaat van de coördinatie van de *High* TCR en *Medium* TCR (deze coördinatie eindigt uiterlijk op X-13,5).
Maandelijkse vergaderingen	Mededeling aan de kandidaten van de sector “Reizigers” van alle gekende TCR voor maand M+5.
Specifieke vergaderingen (SIRU - *Specific Information Railway Undertakings*)	Voor de grote moderniseringsprojecten: monitoring van de projectfasering en -voortgang. De frequentie van deze vergaderingen hangt af van de omvang en de complexiteit van het project.

Infrabel raadpleegt ook de belangrijkste exploitanten van de dienstvoorzieningen waarop de TCR betrekking hebben - en eventueel de andere ondernemingen die op het spoorwegnet zijn aangesloten - alvorens de TCR te publiceren. Deze ondernemingen kunnen ook hun mening geven over de geplande TCR, waarmee Infrabel zoveel mogelijk rekening zal houden.

Bijlage B.6 geeft op haar beurt de maatregelen en de publicatietermijnen weer per TCR-categorie.

De infrastructuurbeheerder publiceert de lijst van TCR (met uitzondering van *Ad Hoc*) en hun updates op de *Business Corner*.

De officialisering van alle TCR gebeurt via bulletins “werken” die uiterlijk 28 dagen voor de aanvang van de TCR naar de kandidaten worden verzonden. Deze bulletins zijn ook beschikbaar op de *Business Corner* via de applicatie *Daily In*.

4.4 Impact van kaderovereenkomsten

Niet van toepassing.

4.5 Behandeling van capaciteitsaanvragen en procedure voor de toewijzing van rijpaden

Capaciteitstoewijzingsproces

Conform artikel 33 van de Spoorcodex zijn de opgelegde termijnen voor het capaciteitstoewijzingsproces voorzien in Bijlage VII van de Richtlijn 2012/34/EU. De Richtlijn bepaalt dat de dienstregeling van kracht wordt op de tweede zaterdag van december om middernacht. Om de wettelijke voorschriften om te zetten en aan te vullen, legt *RailNetEurope* jaarlijks een precieze planning vast voor elke voorbereidende fase van de dienstregeling.

Onderstaande tabel geeft de relatie weer tussen de soorten aanvragen, de indieningstermijnen en de afdeling binnen Infrabel die bevoegd is voor de behandeling ervan:

		Periode van indiening door de kandidaat	Afdeling binnen Infrabel bevoegd voor de behandeling van de aanvragen
Haalbaarheidsstudies voor dienstregeling A	***Feasibility Studies***	Tot en met de derde maandag van februari A-1(*)	***Annual Capacity Management*** **(lange termijn)**
Capaciteits-aanvragen voor dienstregeling A tijdens het proces voor het opstellen van de dienstregeling	***New Path Requests***	Vanaf 15 december A-2 tot en met de tweede of derde maandag of dinsdag van april A-1	***Annual Capacity Management*** **(lange termijn)**
	Late Path Requests	Vanaf de tweede of derde dinsdag of woensdag van april A-1 tot en met de tweede of derde maandag van oktober A-1	***Annual Capacity Management*** **(lange termijn)**
Capaciteitsaanvragen voor dienstregeling A buiten het proces voor het opstellen van de dienstregeling	***Ad Hoc Requests***	Vanaf de tweede of derde dinsdag van oktober A-1 tot en met de tweede zaterdag van december A	Voor de volgende PERT-periode ***Annual Capacity Management*** **(lange termijn)** In de lopende PERT-periode (tot D-2) ***Running Capacity Management*** **(korte termijn)** In de lopende PERT-periode (vanaf D-2) ***Central Dispatch*** **(real time)**

A = jaar van de dienstregeling van de huidige netverklaring.

**Voor gedetailleerde resultaten wordt aanbevolen om haalbaarheidsstudies uiterlijk op de 4de maandag van januari in te dienen.*

4.5.1 New Path Requests

4.5.1.1 Algemene principes

Voor het opstellen van de jaardienstregeling 2027, bepaalde RNE de volgende richtdata en periodes:

Haalbaarheidsstudies in het kader van *New Path Requests*		
Begindatum voor het indienen van aanvragen voor een haalbaarheidsstudie	15 september 2025	Kandidaat
Uiterste datum voor het indienen van aanvragen voor een haalbaarheidsstudie	16 februari 2026 *	Kandidaat
Uiterste datum voor het antwoorden op aanvragen voor een haalbaarheidsstudie	16 maart 2026	Infrabel

New Path Requests		
Indienen van de capaciteitsaanvragen (*New Path Requests*) **	Van 15 december 2025 tot 13 april 2026	Kandidaat
Opstellen van het ontwerp van dienstregeling	Van 14 april 2026 tot 6 juli 2026	Infrabel
Publicatie van het ontwerp van dienstregeling (*draft offer*)	6 juli 2026 ***	Infrabel
Vaststellingen en opmerkingen	Van 7 juli 2026 tot 7 augustus 2026 ****	Kandidaat
Uiterste datum om een definitief antwoord te leveren (*final offer*)	24 augustus 2026	Infrabel

* Voor gedetailleerde resultaten wordt aanbevolen om haalbaarheidsstudies uiterlijk op 25 januari 2026 in te dienen.

**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.

Begin van de geldigheid	
Begin van de geldigheid van de dienstregeling 2027	13 december 2026 om 00.01 u.

Het bureau I-CBE.332 (*Annual Capacity Management*) is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen. De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.2 in het geval van de onbeschikbaarheid van de applicaties *Book In* of PCS, moeten afgeleverd worden bij dit bureau. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.6.1.

De capaciteitsaanvragen ingediend bij de C-OSS van de goederencorridors in het kader van het opmaken van de dienstregeling volgen dezelfde principes als de planning van RNE. Meer informatie hierover is te vinden in het *Corridor Information Document* (zie punt 1.7.1) en bijlage B.7.

Een *New Path Request* zal enkel aanvaard worden indien, op niveau van de dienstregeling en de reisweg, ze minstens 8 opeenvolgende weken betreft en indien ze een periodiciteit bevat, d.w.z. een herhaling van de dag(en) van het verkeer tijdens deze geldigheidsperiode (= verkeerskarakteristiek). Van deze voorwaarden kan echter worden afgeweken voor elke aanvraag die bedoeld is om rekening te houden met aangekondigde TCR (door Infrabel of door een aangrenzende infrastructuurbeheerder).

In het geval van *New Path Requests*, als Infrabel te maken krijgt met conflicterende aanvragen van dezelfde kandidaat, zoekt het één of meerdere alternatieven die het conflict kunnen oplossen – en die niet concurreren met een aanvraag van een andere kandidaat - en stelt het dit/deze in voorkomend geval voor. De kandidaat heeft 5 werkdagen de tijd om op het voorstel te reageren. Indien er geen alternatieven zijn, de kandidaat niet binnen de 5 werkdagen op een voorstel reageert of indien de kandidaat de voorgestelde alternatieven weigert, vraagt het aan de kandidaat om te kiezen welke aanvraag hij wenst te behouden. De kandidaat heeft 5 werkdagen om hierop te antwoorden. Om hem te helpen bij deze keuze, kan de kandidaat aan Infrabel vragen om aan te geven welke van zijn conflicterende aanvragen het gebruik van de capaciteit op het netwerk optimaliseert. Bij gebrek aan antwoord van de kandidaat die de conflicterende aanvragen heeft ingediend, verwerpt Infrabel deze aanvragen.

Onverminderd de verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming met betrekking tot de compatibiliteit tussen haar trein en het traject op de infrastructuur, als de infrastructuurbeheerder bij het analyseren van de capaciteitsaanvraag vaststelt dat deze elementen bevat die de toewijzing van het rijpad blokkeren (de kandidaat heeft bijvoorbeeld een capaciteitsaanvraag ingediend voor een elektrische trein op een niet-geëlektrificeerde lijn), neemt hij contact op met de kandidaat, die 5 werkdagen de tijd heeft om per kerende e-mail de juiste informatie te verstrekken. Als de juiste informatie niet binnen 5 werkdagen wordt verstrekt, wordt de aanvraag verworpen.

De infrastructuurbeheerder wijst het rijpad toe als de capaciteit beschikbaar is.

Indien de infrastructuurbeheerder te maken krijgt met concurrerende NPR die door verschillende kandidaten zijn ingediend, past hij de in punt 4.5.5.1 genoemde principes toe.

4.5.1.2 Aanvullende principes van toepassing in het geval dat NPR worden ingediend voor infrastructuur waarop een *Major* of *High* TCR van toepassing is

4.5.1.2.1 Inleiding

Zoals vermeld in bijlage B.6 wordt de lijst van *Major* en *High* TCR, al dan niet geïntegreerd, gepubliceerd vóór de periode waarin NPR kunnen worden ingediend (d.w.z. 12 maanden vóór de ingang van de dienstregeling), na overleg met de kandidaten.

Aan de hand van deze informatie heeft de kandidaat bij het indienen van zijn NPR de mogelijkheid om:

- zijn NPR rechtstreeks in te dienen voor een beschikbare reisweg, in welk geval zijn aanvraag wordt behandeld in overeenstemming met punt 4.5.1.1 hierboven, of
- zijn NPR in te dienen voor de infrastructuur waarop de *Major* of *High* TCR van toepassing is, ongeacht of deze al dan niet geïntegreerd is, volgens de hierna beschreven principes.

4.5.1.2.2 Behandeling van een NPR die is ingediend op een geïntegreerde *Major* of *High* TCR

Indien de kandidaat zijn NPR indient op een geïntegreerde *Major* of *High* TCR, past de infrastructuurbeheerder de volgende regels toe voor de periode waarin de TCR van kracht is.

In de eerste plaats analyseert de infrastructuurbeheerder of hij over voldoende capaciteit beschikt om bij het *final offer* de varianten (d.w.z. de rijpaden met specifieke dienstregelingen en reiswegen) toe te wijzen voor alle aanvragen die zijn ingediend op de betreffende TCR.

Indien hij over voldoende capaciteit voor de varianten beschikt, gaat hij een dialoog aan met de verschillende kandidaten. Indien de dialoog tot een oplossing leidt, worden de varianten toegewezen tijdens het *final offer*. Indien de dialoog niet tot een oplossing leidt, past de infrastructuurbeheerder de criteria uit punt 4.5.1.2.5 toe om de aanvragen te verdelen. In dit laatste geval worden de daaruit voortvloeiende varianten toegewezen tijdens het *final offer* en worden de overige capaciteitsaanvragen zo nodig verworpen.

De voorgestelde varianten worden per e-mail meegedeeld en dienen, zo nodig, binnen de door de infrastructuurbeheerder vastgestelde termijn op dezelfde wijze te worden geweigerd. Zo niet worden ze als aanvaard beschouwd.

Indien de infrastructuurbeheerder niet over voldoende capaciteit voor de varianten beschikt, past hij onmiddellijk de criteria uit punt 4.5.1.2.5 toe om de aanvragen te verdelen. In dat geval worden de daaruit voortvloeiende varianten toegewezen tijdens het *final offer* en worden de overige capaciteitsaanvragen verworpen.

4.5.1.2.3 Behandeling van een NPR ingediend op een niet-geïntegreerde *Major* of *High* TCR

Indien de kandidaat zijn NPR indient op een niet-geïntegreerde *Major* of *High* TCR, past de infrastructuurbeheerder de volgende regels toe voor de periode waarin de TCR van kracht is.

In de eerste plaats analyseert de infrastructuurbeheerder of hij over voldoende capaciteit beschikt om tijdens het *path alteration*-proces (zie punt 4.5.1.2.6) varianten aan te bieden voor alle aanvragen die zijn ingediend op de betreffende TCR.

Indien uit de analyse blijkt dat er voldoende capaciteit beschikbaar is voor de varianten, wijst de infrastructuurbeheerder de rijpaden op de niet-geïntegreerde TCR toe tijdens het *final offer*. De varianten worden bepaald tijdens het *path alteration*-proces.

Indien uit de analyse blijkt dat er onvoldoende capaciteit voor de varianten beschikbaar is, past de infrastructuurbeheerder de criteria uit punt 4.5.1.2.5 toe om de aanvragen te verdelen. In dit laatste geval worden de daaruit voortvloeiende rijpaden op de niet-geïntegreerde TCR toegewezen tijdens het *final offer* (de varianten worden bepaald tijdens het *path alteration*-proces) en worden de overige capaciteitsaanvragen verworpen.

4.5.1.2.4 Criteria voor het bepalen van de varianten

Rekening houdend met de alternatieve reiswegen die samen met de kandidaten zijn uitgewerkt en uiterlijk 12 maanden voor de inwerkingtreding van de dienstregeling als kaarten op de *Business Corner* (Documentatie > Capacity Allocation > 03.Work Possessions > 3.4 Publication) zijn gepubliceerd, richt de infrastructuurbeheerder zich bij het bepalen van de varianten:

- voor totale lijnonderbrekingen (TLO): op de beschikbare reiswegen;
- voor dienst op enkel spoor (DOES): zowel op de infrastructuur waarop de TCR van toepassing is, als op de beschikbare reiswegen.

De infrastructuurbeheerder houdt bij het bepalen van de varianten bovendien rekening met de volgende elementen (zonder volgorde van prioriteit):

- de harmonisatie aan de grenspunten;
- de openbaredienstverplichtingen;
- het meest optimale gebruik van de beschikbare capaciteit;
- de door de kandidaat bepaalde commerciële en organisatorische behoeften, waaronder (niet-exhaustief): het respecteren van de oorsprong en bestemming van de trein; het respecteren van de gevraagde haltes en exploitatietijd; de karakteristieken en samenstelling van de trein

(in het bijzonder het behoud van de lading en het vrijeruimteprofiel); het minimaliseren van het tijdsverschil ten opzichte van de gevraagde vertrek- en aankomsttijden. Deze behoeften worden vermeld bij de capaciteitsaanvraag of op het moment dat Infrabel de kandidaat raadpleegt vooraleer hem een variant voor te stellen.

4.5.1.2.5 Criteria om te bepalen welke rijpaden in aanmerking komen als variant

Overeenkomstig artikel 17 van bijlage VII bij Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot *Major* TCR, stelt de infrastructuurbeheerder criteria vast om te bepalen voor welke treinen van elk diensttype een wijziging van de reisweg moet worden doorgevoerd, rekening houdend met de commerciële en operationele beperkingen van de kandidaat, behalve wanneer deze operationele beperkingen het gevolg zijn van beslissingen van de kandidaat op het gebied van beheer en organisatie. Om aan deze bepaling van bijlage VII te voldoen, heeft Infrabel criteria gedefinieerd die het toepast bij het bepalen van de varianten, hetzij op de infrastructuur waarop de *Major* TCR betrekking heeft, hetzij op de beschikbare reisweg(en), voor de betrokken NPR. Hoewel de *High* TCR niet onder artikel 17 van bijlage VII vallen, past Infrabel, met het oog op harmonisatie, dezelfde processen en criteria toe als deze die voor de *Major* TCR zijn ontwikkeld.

In de gevallen bedoeld in de punten 4.5.1.2.2 en 4.5.1.2.3 hanteert Infrabel de volgende criteria om te bepalen voor welke rijpaden een variant wordt toegepast op de infrastructuur waarop de *Major* of *High* TCR van toepassing is, en voor welke rijpaden een variant wordt toegepast op een beschikbare reisweg, en wel in deze volgorde van prioriteit:

- de evenredige verdeling tussen de verkeerstypes (goederenvervoer, nationaal reizigersvervoer, internationaal reizigersvervoer) op basis van de capaciteitsaanvragen; indien de evenredige verdeling niet op uurbasis kan worden toegepast, wordt deze over de gehele dag toegepast;
- de optimalisatie van de capaciteit (bijvoorbeeld door voorrang te geven aan homogeen verkeer, korte vrijgavetijden of een bepaalde rijrichting, …).

Infrabel kan op verzoek van de betrokken kandidaten uitleg verstrekken over de criteria die worden gehanteerd om de aanvragen te rangschikken.

4.5.1.2.6 *Path Alteration*-proces

Het *Path Alteration*-proces (ook wel STS-proces genoemd) heeft tot doel de varianten te bepalen, dat wil zeggen de reisweg en de geldende dienstregeling, die in bepaalde gevallen verband houden met de behandeling van NPR op een niet-geïntegreerde *Major*- of *High* TCR (zie punt 4.5.1.2.3).

Het proces begint tussen 16 en 10 weken voor de start van de TCR en vindt wekelijks plaats, in overleg met de kandidaten.

De voorgestelde varianten worden per e-mail meegedeeld en dienen, zo nodig, binnen de door de infrastructuurbeheerder vastgestelde termijn op dezelfde wijze te worden geweigerd. Zo niet worden ze als aanvaard beschouwd.

Dit proces wordt uiterlijk 28 dagen voor de betreffende week afgerond; de variant wordt aan de kandidaten meegedeeld via een bulletin “treindienst“. Deze bulletins zijn ook beschikbaar op de *Business Corner* via de applicatie *Daily In.*

4.5.2 Late Path Requests

De aanvragen die binnen de vooropgestelde termijnen zijn ingediend (*New Path Requests*, zie punt 4.5.1), hebben voorrang op de aanvragen die erbuiten werden ingediend (*Late Path Requests* en *Ad Hoc Requests*, zie punten 4.5.2 en 4.5.3), i.e. na de tweede dinsdag van april A-1. In geval van een

conflict tussen een aanvraag ingediend buiten de termijnen en een aanvraag ingediend binnen de termijnen, stelt de infrastructuurbeheerder alternatieven voor de aanvragen ingediend buiten de termijnen voor.

Onderstaande tabel toont de planning voor de *Late Path Requests* voor de dienstregeling 2027:

Late Path Requests		
Eerste dag voor het indienen van de *Late Path Requests*	14 april 2026	Kandidaat
Eerste dag om te antwoorden op de *Late Path Requests*	25 augustus 2026	Infrabel
Laatste dag voor het indienen van de *Late Path Requests*	19 oktober 2026	Kandidaat
Laatste dag om te antwoorden op de *Late Path Requests*	5 november 2026	Infrabel

Zodra de uiterste datum voor het leveren van een definitief antwoord voor de *New Path Requests* is verstreken, worden *Late Path Requests* behandeld binnen de in artikel 36 van de Spoorcodex vastgelegde termijnen, d.w.z. binnen een termijn van:

- maximaal 5 werkdagen voor punctuele aanvragen (d.w.z. rijpadaanvragen voor één enkele ritdag);
- maximaal een maand voor de andere aanvragen.

De toekenning van deze rijpaden wordt geformaliseerd aan de hand van een mededeling in PCS of een e-mail die verstuurd wordt door *Book In,* aangevuld door een “treinfiche” of een bulletin “treindienst” dat per e-mail verzonden wordt. De kandidaat dient het toegewezen rijpad te controleren en eventuele anomalieën zo vlug mogelijk te melden aan Infrabel.

Het bureau I-CBE.332 (*Annual Capacity Management*) is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen. De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.2 in het geval van de onbeschikbaarheid van de applicaties *Book In* of PCS, moeten afgeleverd worden bij dit bureau. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.6.1.

4.5.3 Ad Hoc Requests

De *Ad Hoc Requests* zijn aanvragen die worden ingediend bij de infrastructuurbeheerder na de laatste dag voor het inzenden van *Late Path Requests*. Voor de dienstregeling 2027 voorziet RNE de volgende datum:

Ad Hoc Requests		
Eerste dag voor *Ad Hoc Requests*	20 oktober 2026	Kandidaat

Zodra Infrabel de *Late Path Requests* heeft verwerkt (d.w.z. uiterlijk tegen 5 november 2026), zullen de *Ad Hoc Requests* - die betrekking hebben op zowel de lange termijn, als korte termijn en de real time - worden behandeld binnen de in artikel 36 van de Spoorcodex vastgelegde termijnen, d.w.z. binnen een termijn van:

- maximaal 5 werkdagen voor punctuele aanvragen (d.w.z. rijpadaanvragen voor één enkele ritdag);

- maximaal een maand voor de andere aanvragen.

Nadat de toewijzing van het rijpad door Infrabel is geformaliseerd, dient de kandidaat het toegewezen rijpad te controleren en moeten eventuele anomalieën zo vlug mogelijk gemeld worden aan Infrabel.

4.5.3.1 Aanvragen m.b.t. de dienstregeling op lange termijn

Tijdens de geldigheid van de dienstregeling kunnen zich wijzigingen voordoen op bepaalde data. Deze worden aangekondigd als tussentijdse wijzigingen in de dienstregeling en zijn geldig voor een periode die bekend staat als de "PERT-periode" of "supplement". Een PERT-periode is dus de periode tussen twee datums dat de dienstregeling bijgewerkt is. De lijst met toepassingsdata, d.w.z. de begindata van de PERT-periode, alsmede de uiterste data voor het indienen van (wijzigings)aanvragen voor rijpaden voor de betrokken periode, staat hieronder vermeld. Deze data worden in onderling overleg tussen de verschillende infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen vastgesteld op de vergaderingen van RNE en FTE (*Forum Train Europe*). Ze worden ook gepubliceerd op de websites https://www.forumtraineurope.eu/home/ en https://rne.eu/. De aanvragen die na de uiterste data worden ingediend, worden op korte termijn (zie punt 4.5.3.2) of in real time (zie punt 4.5.3.3) behandeld.

De onderstaande tabel toont de data die zijn vastgelegd voor de dienstregeling 2027:

	Uiterste data voor het indienen van de aanvraag	Toepassingsdata
1ste periode	/	13 december 2026 (periode eindigt op 7 februari 2027)
2de periode	14 december 2026	8 februari 2027 (periode eindigt op 4 april 2027)
3de periode	8 februari 2027	5 april 2027 (periode eindigt op 12 juni 2027)
4de periode	19 april 2027	13 juni 2027 (periode eindigt op 5 september 2027)
5de periode	12 juli 2027	6 september 2027 (periode eindigt op 11 december 2027)

De toekenning van deze rijpaden of de weigering van de aanvragen worden geformaliseerd meteen e-mail die verstuurd wordt door *Book In.*

Het bureau I-CBE.332 (*Annual Capacity Management*) is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen. De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.2 in het geval van de onbeschikbaarheid van de applicaties *Book In* of PCS, moeten afgeleverd worden bij dit bureau. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.6.1.

4.5.3.2 Kortetermijnaanvragen

De aanbevolen indieningstermijn voor de capaciteitsaanvragen op korte termijn is vastgelegd op:

- Aanvraag voor één enkele ritdag: D-2 (werkdagen) voor de ritdag, om 10 u;
- Aanvraag voor meerdere ritdagen: D-15 (werkdagen) voor de eerste ritdag.

Voor capaciteitsaanvragen voor één enkele ritdag wordt in de volgende gevallen afgeweken van de bovenvermelde indieningstermijn:

- Buitengewoon vervoer met /zonder beperkingen op de voorziene reisweg
- Gewoon vervoer tegen een snelheid van < 60 km/u

Voor deze aanvragen geldt een uiterlijke indieningstermijn van D-6 (werkdagen) voor de ritdag.

Capaciteitsaanvragen die niet door het bureau dat bevoegd is voor het behandelen van dit type aanvragen behandeld kunnen worden, zullen in real time worden behandeld, met uitzondering van de aanvragen voor buitengewoon vervoer met beperkingen op de voorziene reisweg. Dit omwille van exploitatie-en veiligheidsredenen.

De toekenning van deze rijpaden wordt geformaliseerd meteen e-mail die verstuurd wordt door *Book In*, aangevuld met een bulletin "treindienst" dat per e-mail verzonden wordt.

Het bulletin "treindienst" bevat gegevens over de dienstregeling van de treinen en/of losse ritten, alsook alle andere informatie van de infrastructuurbeheerder en deze gevraagd door de kandidaat, die nuttig zijn voor het verkeer van de betrokken treinen en/of losse ritten. De datum waarop het bulletin van toepassing wordt, is de datum van de eerste ritdag die in het bulletin voorkomt.

Het bureau I-CBE.322A (*Running Capacity Management*) is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen, met uitzondering van de capaciteitsaanvragen "Buitengewoon vervoer" die wordt behandeld door I-CBE.322B (*Running Capacity Management*). De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.2 in het geval van de onbeschikbaarheid van de applicaties *Book In* of PCS, moeten afgeleverd worden bij de respectievelijke bureaus. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.6.1.

4.5.3.3 Realtime-aanvragen

De kandidaten kunnen eveneens capaciteit aanvragen buiten de voorgeschreven termijnen voor de kortetermijnaanvragen, met uitzondering van buitengewoon vervoer met beperkingen op de voorziene reisweg (zie punt 4.5.3.2).

De toekenning van deze rijpaden wordt geformaliseerd aan de hand van een e-mail die verstuurd wordt door *Book In*, aangevuld met een bulletin "treindienst" dat eveneens per e-mail verstuurd wordt.

Het bureau I-O.12 (*Central Dispatch*) is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen. De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.2 in het geval van de onbeschikbaarheid van de applicatie *Book In*, moeten afgeleverd worden bij dit bureau. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.6.1.

4.5.4 Harmonisatieprocessen

4.5.4.1 Harmonisatie van internationale rijpaden

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

In het bijzonder worden, overeenkomstig artikel 34, lid 3, van de Spoorcodex, wat betreft *New Path Requests*, de internationale rijpaden zoals overeengekomen tussen de verschillende infrastructuurbeheerders in de ontwerpdienstregeling opgenomen voor de start van het overleg hieromtrent (*draft offer*). Dit rijpadaanbod is het resultaat van besprekingen tussen infrastructuurbeheerders die worden gehouden voordat het *draft offer* wordt gepubliceerd. Deze verschillende fasen en hun volgorde worden toegelicht in punt 4.5.1.

De *One-Stop Shop* (zie punt 4.2.1.3) vergemakkelijkt de internationale harmonisatie van rijpaden door de communicatie tussen de betrokken infrastructuurbeheerders (en, in voorkomend geval, de toewijzende instanties) voor de totstandkoming van rijpaden en de naleving van termijnen te bevorderen.

4.5.4.2 Verplichte samenwerking tussen Infrabel en de exploitanten van de dienstvoorzieningen

Infrabel werkt, waar nodig, samen met de exploitanten van de dienstvoorzieningen om ervoor te zorgen dat de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit en de capaciteit van de dienstvoorzieningen coherent is, met name om te voldoen aan artikel 7, § 2, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 *betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten*. Infrabel organiseert daarom daartoe jaarlijks een gesprek met de exploitanten van de dienstvoorzieningen vóór de publicatie van het ontwerp van de dienstregeling ("*draft offer*", zie punt 4.5.1). Naast dit jaarlijks gesprek werken Infrabel en de exploitanten van dienstvoorzieningen samen wanneer de situatie dit vereist. De betrokken kandidaten kunnen op hun verzoek bij deze samenwerking worden betrokken. Deze samenwerking houdt echter geen resultaatsverplichting in voor Infrabel.

4.5.5 Coördinatieprocedures voor concurrerende capaciteitsaanvragen

Capaciteitsaanvragen zijn concurrerend als, rekening houdend met alle planningsnormen, meerdere rijpaden van verschillende kandidaten tegelijkertijd hetzelfde element van de spoorweginfrastructuur (een wissel, een sectie, een perronspoor, enz.) nodig hebben.

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

4.5.5.1 Concurrerende capaciteitsaanvragen in het kader van de rijpadtoewijzing tijdens het proces voor het opstellen van de dienstregeling (*New Path Requests*)

Wanneer de infrastructuurbeheerder tijdens het opstellen van de dienstregeling op concurrerende capaciteitsaanvragen stuit, tracht hij door coördinatie van deze aanvragen, deze zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, overeenkomstig de bepalingen beschreven in artikel 40 van de Spoorcodex.

Dergelijk overleg wordt gebaseerd op de bekendmaking door de infrastructuurbeheerder aan de kandidaten, binnen een redelijke termijn, van volgende informatie:

- de door alle andere kandidaten op dezelfde lijnen aangevraagde rijpaden;
- de op voorlopige basis aan alle andere kandidaten toegewezen rijpaden op dezelfde lijnen;
- de voorgestelde rijpaden op de betrokken lijnen;
- de bij de toewijzingsprocedure gehanteerde criteria.

Deze informatie wordt verstrekt zonder de identiteit van de andere kandidaten bekend te maken, tenzij de betrokken kandidaten ermee hebben ingestemd dat hun identiteit bekend wordt gemaakt.

Tijdens deze coördinatieprocedure kan de infrastructuurbeheerder, binnen redelijke grenzen, andere capaciteit voorstellen dan deze die werd gevraagd.

Bij de toepassing van deze procedure houdt de infrastructuurbeheerder rekening met de commerciële en organisatorische behoeften waarvan hij kennis heeft alsook met de volgende criteria, die in willekeurige volgorde gerangschikt zijn:

- de harmonisatie aan de grenspunten;
- de openbare dienstverplichtingen;
- het meest optimale gebruik van de beschikbare capaciteit.

De commerciële en organisatorische behoeften waarmee de infrastructuurbeheerder, bij het voorstellen van alternatieven, rekening houdt voor het bepalen van de redelijke grenzen zijn namelijk (maar niet uitsluitend) de volgende:

- naleving van de herkomst en de bestemming van de trein;
- naleving van de gevraagde bedieningen en operationele tijd;
- de karakteristieken en de samenstelling van de trein (en in het bijzonder het behoud van de last en het laadprofiel);
- het minimaliseren van het tijdsverschil ten opzichte van de gevraagde vertrek- en aankomsttijden.

De kandidaat kan aan de infrastructuurbeheerder meedelen wat zijn precieze behoeften en de volgorde van de prioriteitscriteria zijn waarmee de infrastructuurbeheerder rekening dient te houden bij het uitwerken van alternatieven.

Indien het voorstellen van alternatieven niet mogelijk is zonder de hierboven gedefinieerde redelijke grenzen te overschrijden, informeert de infrastructuurbeheerder de betrokken kandidaat, die ermee kan instemmen om de redelijke grenzen te overschrijden en zo een consensuele oplossing voor de coördinatie te bevorderen.

In ieder geval tracht de infrastructuurbeheerder - in overleg met de kandidaat - het alternatief voor te stellen dat het best aan de behoeften van de kandidaat voldoet.

De kandidaten moeten binnen de vijf werkdagen na de kennisgeving van het voorstel van de infrastructuurbeheerder een schriftelijk antwoord (per brief of e-mail) geven. Bij gebrek aan een antwoord binnen deze termijn beschouwt de infrastructuurbeheerder de voorgestelde alternatieve rijpaden als aanvaard door de betrokken kandidaat.

Indien de alternatieve rijpaden binnen de termijn van vijf werkdagen worden geweigerd en indien de infrastructuurbeheerder geen andere alternatieve rijpaden meer kan aanbieden, verklaart hij de betrokken infrastructuur tot “overbelaste infrastructuur”.

Afhankelijk van waar op het spoorwegnet het conflict zich voordoet, kan het als verzadigde infrastructuur aangemerkte spoorsectie betrekking hebben op:

- een lijnsectie als het conflict zich voordoet tussen twee vertakkingen, waarbij de lijnsectie de afstand tussen twee vertakkingen is (een vertakking is een kruising van spoorlijnen die verschillende reiswegen mogelijk maken);
- zowel de lijnsectie opwaarts als de lijnsectie afwaarts van een vertakking als het conflict zich voordoet bij een wissel op die vertakking;
- stationssporen, d.w.z. de sporen tussen de ingangs-en uitgangsroosters van het station.

De procedure voor de coördinatie van concurrerende *New Path Requests* wordt, in voorkomend geval, opgestart zodra Infrabel de capaciteitsaanvragen begint te behandelen en is ten laatste voltooid wanneer het *final offer* wordt meegedeeld (zie punt 4.5.1). In voorkomend geval wordt de verklaring van overbelaste infrastructuur uiterlijk gedaan wanneer het *final offer* wordt meegedeeld.

De principes die voortvloeien uit een overbelastingsverklaring worden in detail beschreven in punt 4.6.

4.5.5.2 Concurrerende aanvragen in het kader van de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors

De C-OSS past in het geval van concurrerende aanvragen voor hetzelfde van tevoren geregelde rijpad of dezelfde reservecapaciteit 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 sectie 4 van het *Corridor Information Document* (zie punt 1.7.1). Deze regels worden eveneens beschreven in bijlage B.7.

4.5.5.3 Concurrerende capaciteitsaanvragen in het kader van de rijpadtoewijzing buiten het proces voor het opstellen van de dienstregeling en tijdens de dienstregeling (*Late Path Requests* en *Ad Hoc Requests*)

In het geval van concurrerende capaciteitsaanvragen in het kader van de rijpadtoewijzing buiten het proces voor het opstellen van de dienstregeling en eveneens tijdens de dienstregeling, houdt de infrastructuurbeheerder voor de behandeling van de aanvragen rekening met indieningstermijn (principe *First Come First Served* – FCFS).

Het is echter mogelijk dat Infrabel van dit principe dient af te wijken:

- om zijn verplichtingen na te komen inzake de prestaties ten behoeve van de Natie zoals bepaald in artikel 150 van het performantiecontract tussen Infrabel en de Belgische Staat, door voorrang te geven aan dit soort aanvragen, wanneer zij worden vereist door de FOD Binnenlandse Zaken of het Ministerie van Defensie;
- na de invoering van alternatieve vervoersplannen (met name om ervoor te zorgen dat de normale situatie wordt hersteld na een ongeval/incident of in geval van publicatie van weerswaarschuwingen door het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) die gevolgen hebben voor de organisatie van het spoorwegverkeer);
- bij aanvragen die door hun complexiteit een langere verwerkingstijd vergen en in het bijzonder in gevallen waarbij:
  - overleg met aangrenzende infrastructuurbeheerders vereist is;
  - aanvullend overleg met de kandidaat vereist is;
  - verbindingen moeten worden gegarandeerd;
  - de aanvragen meerdere treinen en/of meerdere ritdagen bevatten.

  Deze uitzondering geldt onverminderd de inachtneming van de termijnen die bepaald zijn in artikel 36 van de Spoorcodex;
- bij aanvragen voor “buitengewoon vervoer” die een grondige studie vereisen omdat voor dit soort vervoer specifieke veiligheidsmaatregelen moeten worden getroffen.

4.5.5.4 Geschillen bij de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit

Zoals vermeld in punt 4.2.1.4, neemt het toezichthoudende orgaan op verzoek van een kandidaat of de infrastructuurbeheerder binnen de tien werkdagen een beslissing over elk geschil betreffende de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit (artikel 62, paragraaf 4, 1° van de Spoorcodex). De in dit geval te respecteren procedure is beschreven in het koninklijk besluit van 21 maart 2007 *betreffende het administratief afhandelen van geschillen inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit* (artikel 2 t.e.m. 5).

4.6 Overbelaste infrastructuur

4.6.1 Principes voor de overbelastingsverklaring van infrastructuur

Overeenkomstig artikel 41 van de Spoorcodex, verklaart de infrastructuurbeheerder het betrokken infrastructuurelement onverwijld tot “overbelaste infrastructuur”:

- indien het na de coördinatie van de aangevraagde rijpaden (*New Path Requests*) en na overleg met de kandidaten niet mogelijk is gebleken de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit tot tevredenheid van alle betrokkenen af te handelen (zie punt 4.5.5.1);
- indien de spoorweginfrastructuur naar verwachting in de nabije toekomst met dezelfde schaarste zal te kampen hebben (zie punt 4.6.2).

De informatie in punt 4.6 over overbelaste infrastructuur en de mededeling van de overbelastingsverklaring aan de kandidaten worden schematisch weergegeven in bijlage B.4.1.

Zodra een sectie van de spoorweginfrastructuur overbelast is verklaard, wordt een heffing voor het capaciteitsgebrek aangerekend (zie punt 5.3.4.3).

4.6.2 Overbelastingsverklaring in geval van verwachte schaarste

Wanneer Infrabel op basis van de informatie waarover het beschikt (met name de verwachte evolutie van het verkeer) vaststelt dat er in de nabije toekomst een risico van overbelasting bestaat voor een sectie van zijn spoorweginfrastructuur, zal het eerst een capaciteitsanalyse uitvoeren (zie punt 4.6.5).

Als uit deze analyse blijkt dat het risico van overbelasting van deze sectie bewezen is, wordt voor deze sectie een overbelastingsverklaring opgesteld in geval van verwachte schaarste, overeenkomstig artikel 41, § 1, van de Spoorcodex.

De conclusies van de analyse worden gepubliceerd als bijlage bij de netverklaring en bevatten een eerste evaluatie van de periode waarin de overbelastingsverklaring van toepassing is. Deze overbelastingsverklaring leidt tot de indiening van een ontwerp van capaciteitsvergrotingsplan (zie punt 4.6.5) binnen zes maanden na de publicatie van de overbelastingsverklaring. Wanneer het ontwerp van capaciteitsvergrotingsplan wordt ingediend, wordt de periode van toepassing van de overbelastingsverklaring in het geval van verwachte schaarste bevestigd of herzien (de periode kan worden verlengd of verkort; de overbelastingsverklaring kan ook worden beëindigd), rekening houdend met de inhoud van het ontwerp van capaciteitsvergrotingsplan.

Een overbelastingsverklaring in het geval van verwachte schaarste moet worden gepubliceerd vóór de eerste dag van indiening van capaciteitsaanvragen (*New Path Requests*) voor de dienstregeling tijdens welke de verklaring van kracht wordt.

4.6.3 Toewijzing van de rijpaden na de overbelastingsverklaring

Overeenkomstig artikel 3 van het koninklijk besluit van 19 juli 2019 *betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur* wijst de infrastructuurbeheerder op een overbelaste infrastructuursectie de *New Path Requests* toe, zonder afbreuk te doen aan de gereserveerde capaciteit voor het geplande onderhoud van het net en houdt hij daarbij rekening met de volgende prioriteiten:

- Op de hogesnelheidslijnen:
  1. de hogesnelheidstreinen;
  2. de snelle reizigerstreinen;
  3. de andere treinen.
- Op de lijnen hoofdzakelijk bestemd voor goederenvervoer:
  1. de snelle goederentreinen;
  1. de trage goederentreinen;
  2. de reizigerstreinen;
  3. de andere treinen.
- Op de lijnen hoofdzakelijk bestemd voor reizigersvervoer:
  1. de hogesnelheidstreinen en de snelle reizigerstreinen;
  2. de trage reizigerstreinen;
  3. de goederentreinen;
  4. de andere treinen.
- Op de gemengde lijnen:
  1. de hogesnelheidstreinen en de snelle reizigerstreinen;
  2. de trage reizigerstreinen en de snelle goederentreinen;
  3. de trage goederentreinen;
  4. de andere treinen.

Wanneer de toepassing van de prioriteitscriteria het niet mogelijk maakt een rijpad eerder aan de ene kandidaat toe te wijzen dan aan een andere, kent de infrastructuurbeheerder overeenkomstig hetzelfde artikel de capaciteit toe aan de kandidaat waarvan de rijpadaanvraag het hoogste maandelijkse totaalbedrag aan gebruiksheffingen oplevert op het totaal gevraagd traject op de Belgische spoorweginfrastructuur.

Bijlage B.4.2 beschrijft in detail de toepassing van de bovenstaande principes.

4.6.4 Inachtneming van eerdere niveaus van rijpadgebruik

Krachtens artikel 43, leden 2 en 3, van de Spoorcodex, houdt de infrastructuurbeheerder bij het bepalen van de prioriteiten in het kader van de toewijzingsprocedure rekening met het vorige gebruik van de rijpaden en legt op om afstand te doen van een rijpad waarvan het gebruik over een periode van ten minste één maand lager ligt dan een door de infrastructuurbeheerder bepaalde drempelwaarde, tenzij dit te lage gebruik het gevolg zou zijn van andere dan economische redenen en waarover de betreffende kandidaat geen controle heeft.

Bijlage B.4.2 beschrijft in detail de toepassing van de bovenstaande principes.

Overeenkomstig artikel 4 van het koninklijk besluit van 19 juli 2019 *betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur*, maakt de infrastructuurbeheerder, in geval van overbelaste infrastructuur, een raming van de

behoefte aan reservecapaciteit die binnen de definitieve dienstregeling beschikbaar moet zijn om snel op te verwachten ad-hocaanvragen voor capaciteit te kunnen reageren.

4.6.5 Gevolgen van de overbelastingsverklaring

Overeenkomstig artikel 41 van de Spoorcodex, verricht de infrastructuurbeheerder binnen de zes maanden na de overbelastingsverklaring een capaciteitsanalyse, tenzij al een ontwerp-capaciteitsvergrotingsplan werd goedgekeurd (zie verder). De capaciteitsanalyse stelt de beperkingen van de spoorweginfrastructuurcapaciteit en de redenen van deze overbelasting vast, waardoor niet op gepaste wijze aan de capaciteitsaanvragen kan worden voldaan en stelt methoden en maatregelen voor om te kunnen voldoen aan bijkomende aanvragen die zouden kunnen genomen worden op korte of middellange termijn om daaraan te verhelpen. Artikel 6 van het koninklijk besluit van 19 juli 2019 *betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur* bepaalt dat deze analyse de redenen van de overbelasting van de betrokken infrastructuursectie(s) vaststelt en aanduidt welke maatregelen op korte en/of middellange termijn kunnen worden genomen om het capaciteitsgebrek op te heffen. De analyse houdt rekening met onder meer de infrastructuur, de exploitatieprocedures, de aard van de verschillende diensten die worden geboden, en het effect van al deze factoren op de spoorweginfrastructuurcapaciteit.

Binnen zes maanden na de opmaak van de capaciteitsanalyse legt de infrastructuurbeheerder een ontwerp van capaciteitsvergrotingsplan voor, na raadpleging van de gebruikers van de betrokken overbelaste spoorweginfrastructuur. Het ontwerp vermeldt de redenen voor de overbelasting, de vermoedelijke ontwikkeling van het verkeer, de beperkingen die wegen op de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur, de mogelijke oplossingen en hun kostprijs. Aan de hand van een kosten-batenanalyse van de mogelijke maatregelen wordt bepaald welke maatregelen zullen worden genomen om de capaciteit te vergroten, alsook het tijdschema voor hun uitvoering. Het ontwerp wordt binnen drie maanden goedgekeurd bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

4.7 Buitengewoon vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen

4.7.1 Buitengewoon vervoer

De kandidaat moet in zijn capaciteitsaanvraag in *Book In* aangeven of hij van plan is om buitengewoon vervoer op te nemen in zijn trein(en). Indien van toepassing moet hij, in het kader van de voorlopige toelating die hem eerder door de infrastructuurbeheerder is verleend (voor meer informatie over de dienst YourXXL INFRABEL, zie punt 5.4.3), het toelatingsnummer vermelden in de daarvoor bestemde rubriek.

Bij gebruik van PCS moet dit toelatingsnummer opgenomen worden in de rubriek *“Comments”.*

4.7.2 Vervoer van gevaarlijke goederen

Alle kandidaten moeten in hun capaciteitsaanvraag de aanwezigheid van gevaarlijke goederen in hun treinen aangeven. In dat geval biedt de infrastructuurbeheerder, of indien van toepassing de OSS, alleen een rijpad aan op een infrastructuur die toegelaten is voor treinen die gevaarlijke goederen vervoeren. De lijst van deze infrastructuren is opgenomen in bijlage D.1.

4.8 Regels na rijpadtoewijzing

De facturatieregels die van toepassing zijn op de hieronder beschreven gevallen, zijn te vinden in punt 5.6 van dit document.

4.8.1 Regels voor rijpadwijziging door de kandidaat

4.8.1.1 Algemene principe voor het wijzigen van rijpaden

Voor elke wijziging door de kandidaat van een reeds toegewezen rijpad - en in het bijzonder elke wijziging aan de samenstelling van de trein en/of het traject - die het onmogelijk zou kunnen maken 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. Afhankelijk van het tijdstip waarop ze ingediend wordt, zal deze nieuwe aanvraag behandeld worden als een *Late Path Request* of een *Ad Hoc Request.*

Elke wijziging door de kandidaat van een reeds toegewezen rijpad waarbij het respecteren van het rijpad niet wordt verhinderd - met inbegrip van de gevallen van hergebruik en hernummering - zal niet worden beschouwd als een nieuwe rijpadaanvraag in de betekenis van punt 4.2.2.

4.8.1.2 Aanpassingen 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 van de dienstregeling.

De regels met betrekking tot deze wijzigingsaanvragen zijn gelijk aan deze die van toepassing zijn bij de langetermijnaanvragen (zie punt 4.5.3.1).

Het bureau I-CBE.332 (*Annual Capacity Management*) is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen. De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.2 in het geval van de onbeschikbaarheid van de applicaties *Book In* of PCS, moeten afgeleverd worden bij dit bureau. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.6.1.

4.8.1.3 Aanpassingen van de dienstregeling op korte termijn

De kandidaten kunnen aanpassingen aan de treindienst vragen buiten de voor tussentijdse wijzigingen vastgestelde data.

De regels met betrekking tot deze wijzigingsaanvragen zijn gelijk aan deze die van toepassing zijn bij de kortetermijnaanvragen (zie punt 4.5.3.2).

Het bureau I-CBE.322A (*Running Capacity Management*) is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen, met uitzondering van de capaciteitsaanvragen “Buitengewoon vervoer” die wordt behandeld door I-CBE.322B (*Running Capacity Management*). De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.2 in het geval van de onbeschikbaarheid van de applicaties *Book In* of PCS, moeten afgeleverd worden bij de respectievelijke bureaus. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.6.1.

4.8.1.4 Aanpassingen aan de dienstregeling in real time

De kandidaten kunnen aanpassingen aan de treindienst vragen buiten de voorgeschreven termijnen voor de aanpassingen op korte termijn (zie punt 4.8.1.3), met uitzondering van buitengewoon vervoer met beperkingen op de voorziene reisweg.

Het bureau I-O.12 (*Central Dispatch*) is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen. De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.2 in het geval van de onbeschikbaarheid van de applicaties *Book In*, moeten afgeleverd worden bij dit bureau. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.6.1.

4.8.2 Regels voor rijpadwijziging door de infrastructuurbeheerder

4.8.2.1 Schorsing of intrekking van de rijpaden

De infrastructuurbeheerder kan het recht om het toegekende rijpad te gebruiken schorsen of intrekken:

- 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 installaties opnieuw in werking te stellen (artikel 44 van de Spoorcodex);
- in het geval van een storing overeenkomstig punt 6.3.3.1.

Indien mogelijk wijst de infrastructuurbeheerder zo spoedig mogelijk een ander gelijkwaardig rijpad toe aan de kandidaat.

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

4.8.2.2 Annulatie van de werven

In het geval dat werken geannuleerd worden, licht Infrabel de kandidaten hierover zo snel mogelijk in en past het de procedure toe die te vinden is op de Business Corner: Documentatie > Capacity Allocation > 03. Work Possessions >3.1 Generalities > “Work Process” (cf. hoofdstuk 3).

4.8.3 Regels omtrent niet-gebruik door de kandidaat

Het niet-gebruik van een rijpad betekent dat de kandidaat het rijpad niet heeft geannuleerd. Om sancties te vermijden, wordt de kandidaat, die weet dat hij zijn rijpad niet zal gebruiken, aangeraden dit zo snel mogelijk te annuleren (zie punt 4.8.4).

4.8.4 Regels omtrent annulatie door de kandidaat

Elke houder van rijpaden kan afzien van het gebruik van alle of een gedeelte van de toegekende rijpaden. Hij oefent dit recht uit onder de voorwaarden vermeld in punt 5.6.4.

Iedere aanvraag tot een gedeeltelijke of volledige annulatie van rijpaden moet worden ingediend volgens de voorwaarden met betrekking tot de termijnen en het gebruik van applicaties zoals vermeld in punt 4.5.

Capaciteit die vrijkomt na volledige of gedeeltelijke annulering van rijpaden kan door de infrastructuurbeheerder worden gebruikt voor de toewijzing van rijpaden tijdens het proces van *Late Path Requests* of *Ad Hoc Requests*.

4.9 TTR for Smart Capacity Management

4.9.1 Doelstellingen van TTR

RailNetEurope (RNE) en *Forum Train Europe* (FTE) werken in samenwerking met de *European Rail Freight Association* (ERFA) aan een project, genaamd *TTR for Smart Capacity Management*, om het dienstregelingssysteem te harmoniseren en te verbeteren om zo het concurrentievermogen van het spoor te vergroten.

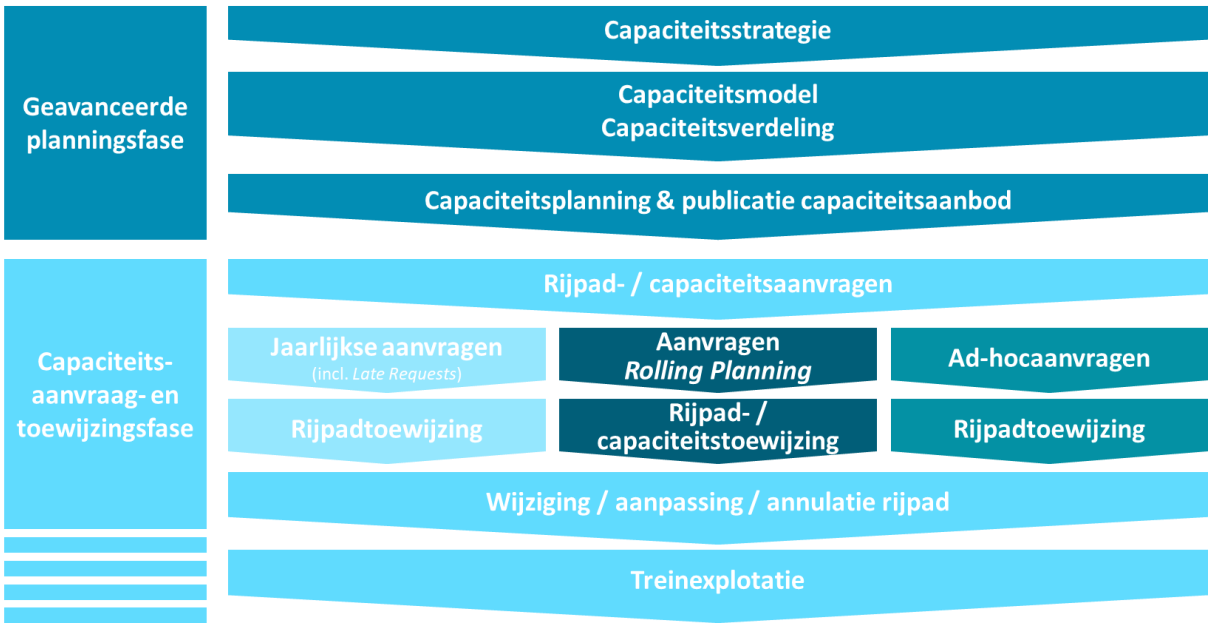
Het bestaat uit een verbeterde planning van de capaciteitsverdeling (met inbegrip van tijdelijke capaciteitsbeperkingen) en het proces voor capaciteitstoewijzing.

Het opzet is om beter tegemoet te komen aan marktbehoeften en te zorgen voor een optimaal gebruik van de bestaande capaciteit. Wat betreft het reizigersverkeer betekent dit een snellere beschikbaarheid van de definitieve dienstregeling, waardoor reizigers sneller en betrouwbaarder een ticket kunnen kopen. Voor het goederenverkeer betekent het meer mogelijkheden voor rijpadaanvragen dichter bij de eerste ritdag en dus meer flexibiliteit.

Het project TTR wordt geleidelijk ingevoerd door de RNE-leden, mits ondersteuning door het wettelijke kader.

4.9.2 Procesonderdelen

Het TTR-proces is opgebouwd rond de volgende onderdelen:



De belangrijkste onderdelen zijn hieronder beschreven.

Capaciteitsstrategie (X[1]-60 tot X-36 maanden): de capaciteitsstrategie is de capaciteitsplanning van de infrastructuurbeheerder op lange termijn voor een specifieke lijn, een deel van het netwerk of het volledige netwerk. Het belangrijkste doel van de capaciteitsstrategie is om een eerste overzicht te geven van de beschikbare capaciteit op de infrastructuur in de toekomst en van de toekomstige capaciteitsbehoeften. Het stelt de infrastructuurbeheerder in staat de toekomstige capaciteitsbehoeften met naburige infrastructuurbeheerders en kandidaten te delen en overeenstemming te bereiken over de belangrijkste principes die bij het opzetten van het capaciteitsmodel moeten worden gebruikt.

Capaciteitsmodel (X-36 tot X-18 maanden) met capaciteitsverdeling: Het capaciteitsmodel geeft een meer gedetailleerde beschrijving van de vraagprognose en vereist de verdeling van capaciteit in volumes voor reizigers- en goederenverkeer en tijdelijke capaciteitsbeperkingen. Bovendien maakt het ook een meer gedetailleerde verdeling van de capaciteit mogelijk op basis van productoogpunt

[1] X: de dag waarop de dienstregeling 2027 in werking treedt.

(jaarplanning, *rolling planning*, ad-hoccapaciteit en ongeplande capaciteit (indien beschikbaar)). Kandidaten hebben de mogelijkheid om input te geven in het capaciteitsmodel door hun capaciteitsbehoeften aan te kondigen en kunnen reageren op de voorgestelde capaciteitsverdeling. De aankondigingen van de capaciteitsbehoeften en het capaciteitsmodel worden respectievelijk beschreven in de punten 4.9.3.2 en 4.9.3.2.1.

Internationale afstemming over *Temporary Capacity Restrictions* (TCR): Tijdelijke capaciteitsbeperkingen (TCR) kunnen optreden in geval van het onderhoud, de vernieuwing of de aanleg van de infrastructuur of andere gebruiksbeperkingen die een invloed hebben op de beschikbare capaciteit op een lijn. Het gaat hierbij om TCR met grote, hoge, gemiddelde en kleine gevolgen, alsmede om bezettingen (onbeschikbaarheid van rijpaden ten gevolge van bijvoorbeeld onderhoudswerkzaamheden). TCR zijn noodzakelijk om de infrastructuur en de bijbehorende uitrusting in goede staat te houden en om de ontwikkeling van de infrastructuur in overeenstemming met de behoeften van de markt mogelijk te maken (zie hoofdstuk 4.3).

Haalbaarheidsstudies: haalbaarheidsstudies worden door de kandidaten aangevraagd om een goed inzicht en een indicatie te krijgen van hoe rijpaden in de dienstregeling zouden kunnen passen voordat zij hun officiële rijpadaanvragen indienen. Een antwoord op een haalbaarheidsstudie is echter niet bindend voor de infrastructuurbeheerders. Het resultaat van het haalbaarheidsonderzoek is dan ook geen verplichting tot de toewijzing van een rijpad. De haalbaarheidsstudies worden beschreven in punt 4.9.3.4.

Rijpad-/capaciteitsaanvragen:

Capaciteit voor jaarlijkse aanvragen: capaciteit die op een bepaalde termijn moet worden gecoördineerd of beschikbaar moet worden gesteld voor aanvragen die na deze termijn worden ingediend.

Capaciteit voor *rolling planning*-aanvragen: specifieke capaciteit op basis van capaciteitsbanden voor een bepaald tijdvenster of rijpad, met specifieke aanvraagdeadlines.

Capaciteit voor ad-hocaanvragen: Ongeplande capaciteit of restcapaciteit voor aanvragen die na X-2 worden ingediend.

Capaciteit voor ad-hocaanvragen op korte termijn: ongeplande capaciteit of restcapaciteit voor aanvragen die minder dan 30 dagen voor de eerste ritdag worden ingediend.

De *European Capacity Management Tool* (ECMT) is een softwaretool voor infrastructuurbeheerders, toewijzende instanties en kandidaten, die infrastructuurbeheerders helpt bij de coördinatie en publicatie van hun capaciteitsmodellen en capaciteitsaanbod en de kandidaten bij het indienen van hun aankondigingen van capaciteitsbehoeften.

De toegang tot ECMT is gratis. Een gebruikersaccount kan worden aangevraagd via de volgende link: https://ecmt-online.rne.eu/user/register.

Meer informatie is te vinden op https://ecmt-online.rne.eu/.

4.9.3 Implementatie

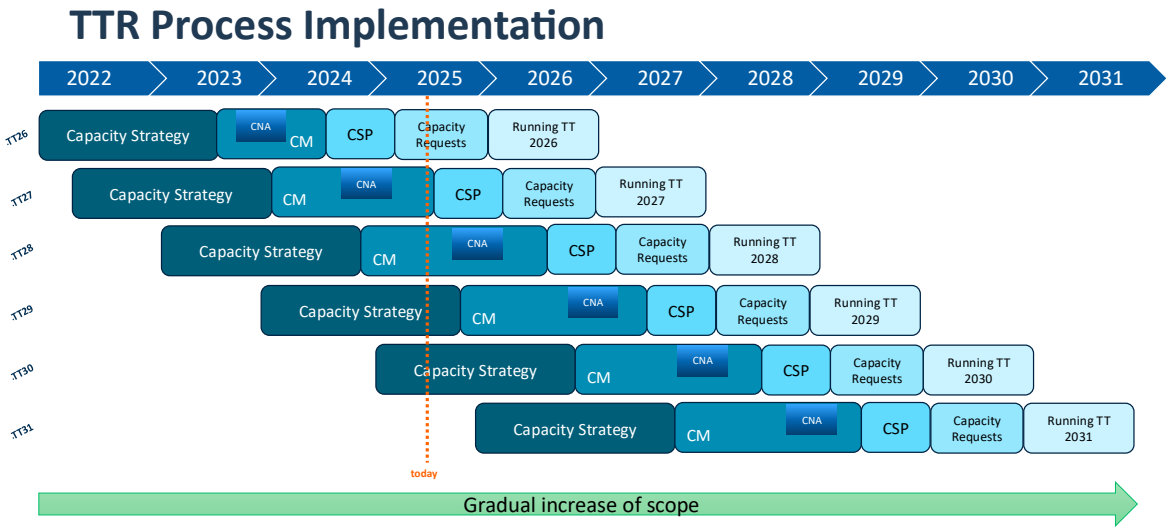
Infrabel neemt deel aan de gezamenlijke implementatie van het TTR-proces op nationaal niveau volgens de internationaal overeengekomen tijdslijn, die beschreven wordt in de door de RNE-leden goedgekeurde handboeken en het schema hieronder.

De scope van de TTR-implementatie voor de dienstregeling 2027 werd afgesproken door de infrastructuurbeheerders in het document *"Scope of TTR for Timetables 2025-2028 - Update 2027*

(v3.0)" (https://rne.eu/wp-content/uploads/2024-12-11-Scope-of-TTR-for-Timetables-2025-2028_v3.0.pdf).

Enkele aspecten van de TTR-aanpak, in het bijzonder bepaalde innovatieve procesonderdelen, werden al getest in pilots en/of via de *minimum viable product* (MVP) aanpak, om zo het systeem te evalueren en mogelijke aanpassingen of verbeteringen aan het project aan te brengen. Deze initiële scope wordt stapsgewijs uitgebreid.

Als eerste stap van de implementatie van het nationaal proces heeft Infrabel voor een beperkt aantal lijnen van zijn netwerk capaciteitsstrategieën voor de dienstregeling 2025 tot 2029 gepubliceerd en via ECMT capaciteitsmodellen voor dienstregeling 2026 en 2027 opgemaakt, om zodoende de applicaties en processen te testen.



Meer informatie is te verkrijgen bij de nationale TTR-manager van Infrabel (zie punt 1.6.1).

4.9.3.1 Capaciteitsstrategie

De geplande geografische scope van de capaciteitsstrategie van Infrabel voor dienstregeling 2029 omvat de belangrijkste assen van het netwerk. Met name de lijnen geclassificeerd als hogesnelheidslijnen*, mass transit* en goederencorridors (met uitzondering van de havengebieden) zijn opgenomen. Op de kaart "TTR Capacity Strategy TT2029" (bijlage C.9) wordt hiervan een overzicht gegeven.

In overeenstemming met het gezamenlijke proces dat is vastgelegd in het *Handbook for Procedures for Capacity Strategy* zal Infrabel via de *Business Corner*, www.infrabel.be/ttr, alsook https://rne.eu/ toegang geven tot het uitgewerkte ontwerp van het document. Tijdens de fase voor het verzamelen van input (van september tot november) kunnen op- en aanmerkingen worden ingediend bij de nationale TTR-manager van Infrabel.

4.9.3.2 Capaciteitsmodel en -verdeling

De geografische scope van het capaciteitsmodel van Infrabel wordt stapsgewijs uitgebreid met als doel het proces te testen en te optimaliseren.

Een capaciteitsmodel is gebaseerd op Infrabels capaciteitsstrategie, de marktbehoeften (bijv. nieuw vervoersplan en gecommuniceerde toekomstige capaciteitsbehoeften) en de tijdelijke

capaciteitsbeperkingen (zie punt 4.9.2.3). Het dient als basis voor de voorbereiding van het capaciteitsaanbod. Om dit doel te bereiken wijst het de capaciteit toe aan specifieke doeleinden:

- Capaciteit voor reizigersverkeer;
- Capaciteit voor goederenverkeer;
- Capaciteit voor tijdelijke capaciteitsbeperkingen.

De beschikbare volumes voor het reizigers- en goederenverkeer kunnen opgesplitst worden in:

- Capaciteit voor jaarlijkse dienstregelingsaanvragen (zie punt 4.9.2);
- Gewaarborgde capaciteit voor ad-hocaanvragen;
- Gewaarborgde capaciteit voor *rolling planning*-aanvragen;
- Ongeplande capaciteit.

Het capaciteitsmodel wordt op X-21 in draft en op X-18 in definitieve vorm gepubliceerd in ECMT (https://ecmt-online.rne.eu).

4.9.3.2.1 Aankondigen van capaciteitsbehoeften

Aankondigingen van capaciteitsbehoeften worden beschouwd als niet-bindende aanwijzingen van kandidaten over de verwachte toekomstige capaciteitsbehoeften voor lijnen waarvoor een capaciteitsmodel en capaciteitsaanbod zal worden opgesteld.

In het geval Infrabel overlappende aankondigingen van capaciteitsbehoeften zou vaststellen, kan het dit bespreken met de betrokken kandidaten om mogelijke oplossingen te vinden. Infrabel zal de verstrekte informatie gebruiken als input voor het capaciteitsmodel (zie punt 4.9.3.2). Infrabel kan in geen geval garanderen dat alle ingediende aankondigingen van capaciteitsbehoeften in het definitieve capaciteitsmodel worden opgenomen, noch kunnen de aankondiging van capaciteitsbehoeften leiden tot enige prioriteit in het capaciteitstoewijzingsproces dat volgt.

4.9.3.3 Capaciteitsaanbod

Op basis van de capaciteitsverdeling voorzien in het capaciteitsmodel, op ongeveer X-18, zal Infrabel voor een aantal lijnen werken aan de definiëring van een meer gedetailleerd capaciteitsaanbod in de vorm van een tijd-ruimtediagram. De capaciteitsvoorziening kan ook ongeplande capaciteit omvatten.

In het geval van grensoverschrijdende lijnen zullen deze activiteiten worden geharmoniseerd met de aangrenzende infrastructuurbeheerder(s).

Om kandidaten in staat te stellen hun aanvragen te plannen en te harmoniseren, zal Infrabel het capaciteitsaanbod ten laatste tegen X-11 publiceren via ECMT.

4.9.3.4 Haalbaarheidsstudies

Kandidaten kunnen ten vroegste vanaf X-15 een haalbaarheidsstudie met betrekking tot het Infrabel-netwerk aanvragen. Bij een internationale aanvraag wordt de studie gezamenlijk door de betrokken infrastructuurbeheerders uitgewerkt. Haalbaarheidsstudies kunnen om verschillende redenen worden aangevraagd, bijv. een rijpadstudie van nieuw verkeer, de gepubliceerde capaciteitsvoorziening biedt de kandidaat onvoldoende informatie, enz. Haalbaarheidsstudies mogen in principe niet leiden tot een herziening van de capaciteitsverdeling (zie 4.9.3.2).

Voor de beste resultaten wordt aanbevolen dat kandidaten PCS gebruiken om aanvragen voor haalbaarheidsstudies in te dienen. De gedetailleerde procedure voor aanvragen voor haalbaarheidsstudies is te vinden in het *Handbook for Procedures for Feasibility Studies*: hb_feasibility_studies_1.0_2021-12-07_2.pdf.

4.9.4 Implementation Platform BeNe

Infrabel test sinds de dienstregeling 2020 de nieuwe TTR-processen, met name bepaalde innovatieve procescomponenten, via een TTR pilot project.

Deze pilot werd in 2025 omgevormd tot een internationaal TTR-implementatieplatform ProRail/Infrabel, dat toegankelijk is voor alle kandidaten en naburige infrastructuurbeheerders. Het doel is om op een open en constructieve manier te informeren en te discussiëren over de implementatie van de TTR-principes, met als uitgangspunt het bevorderen van samenwerking en het stimuleren van wederzijds leren. Alle geïnteresseerde partijen kunnen vrij aansluiten bij het platform; hiervoor dient een mail naar ttr@infrabel.be te worden gestuurd.

Meer informatie over de TTR-pilootprojecten en de rijpadaanvragen is te vinden op de website: https://rne.eu/capacity-management/ttr/.

De informatie over de verdeling van de capaciteit in het capaciteitsmodel kan gevonden worden via de *European Capacity Management Tool*: https://ecmt-online.rne.eu/.

4.10 Principes voor capaciteitstoewijzing op de RFC's

De principes voor capaciteitstoewijzing op de goederencorridors staan beschreven in sectie 4 van het *Corridor Information Document.* Een algemene beschrijving van deze principes is eveneens te vinden in bijlage B.7.

Overeenkomstig de artikelen 98 tot en met 103 van de programmawet van 27 december 2021 en het koninklijk besluit van 18 oktober 2022 *tot vaststelling van de inwerkingtreding van de artikelen 98 tot en met 102 van de programmawet van 27 december 2021*, heeft de Belgische regering besloten voor de periode van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2025 maatregelen in te voeren inzake het goederenvervoer per spoor ter regeling van de modal shift.

De wet van 16 december 2025 *tot verlenging van de toepassing van het mechanisme voor de vermindering van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur ten voordele van het goederenvervoer per spoor, zoals vastgesteld in titel 6 van de programmawet van 27 december 2021* en het koninklijk besluit van 6 april 2026 *tot vaststelling van inwerktreding van de wet van 16 december 2025 tot verlenging van de toepassing van het mechanisme voor de vermindering van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur ten voordele van het goederenvervoer per spoor, zoals vastgesteld in titel 6 van de programmawet van 27 december 2021* verlengen de geldigheidsduur van deze maatregelen tot en met 31 december 2030.

Deze maatregelen bestaan uit een systeem van verminderde gebruiksheffing, waarvan de principes worden beschreven in bijlage F.7.

5. Diensten en heffingen

5.1 Inleiding

5.1.1 Categorieën van diensten

Conform artikel 9 van de Spoorcodex verlenen Infrabel en in voorkomend geval 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 1, punt 1

  Alleen de infrastructuurbeheerder biedt op een niet-discriminerende en transparante manier de minimumdiensten aan de kandidaten.

- De **toegang**, met inbegrip van toegang via het spoor, tot de in bijlage 1, punt 2 van de Spoorcodex bedoelde **dienstvoorzieningen** en de in deze voorzieningen geleverde **diensten**

  Infrabel biedt de kandidaten, in voorkomend geval, de toegang en zijn diensten aan op een niet-discriminerende en transparante wijze.

  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 1, 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 1, punt 4

De spoorwegondernemingen en in voorkomend geval de kandidaten niet-spoorwegondernemingen kunnen aan Infrabel of aan andere leveranciers vragen om ondersteunende diensten te verlenen. Indien Infrabel beslist om deze diensten te verlenen, moet het dit doen op een niet-discriminerende manier.

Hetzelfde geldt voor de andere exploitanten van dienstvoorzieningen en/of dienstverleners.

Zoals vermeld in de inleiding van dit document, heeft Infrabel het statuut van zowel infrastructuurbeheerder als exploitant van dienstvoorzieningen. Daarom moet Infrabel in overweging worden genomen:

- als infrastructuurbeheerder wanneer het minimumdiensten levert, zoals bedoeld in punt 1 van bijlage 1 van de Spoorcodex (zie dit hoofdstuk);
- als exploitant van dienstvoorzieningen wanneer het toegang tot (met inbegrip van toegang via het spoor) en diensten in de dienstvoorzieningen verleent, zoals bedoeld in bijlage 1, punt 2 van de Spoorcodex (zie hoofdstuk 7) en wanneer het aanvullende en ondersteunende diensten aanbiedt in de zin van bijlage 1, punten 3 en 4 van de Spoorcodex (zie hoofdstuk 5 voor de aanvullende en ondersteunende diensten die buiten een dienstvoorziening worden verleend, zie hoofdstuk 7 voor de diensten die worden verschaft in een dienstvoorziening).

Bijlage F.4 bevat een overzichtstabel met de verdeling van de verschillende diensten die Infrabel aanbiedt in dit document.

5.1.2 Diensten verleend door Infrabel

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

1. YourMoves. rijpaden (minimumdiensten);
2. YourFacilities: lokale capaciteit (toegang tot rangeer-, vormings- en parkeersporen in de dienstvoorzieningen en het gebruik ervan);
3. YourPower: transport en distributie van tractiestroom door Infrabel (minimumdiensten), overige transport- en distributiediensten voor levering van tractiestroom (aanvullende diensten), levering van tractiestroom (aanvullende diensten);
4. YourXXL: studies voor buitengewoon vervoer (aanvullende diensten);
5. YourTechnicalControl: technische controle van het materieel dat gebruikt wordt voor de ritten buiten rijpad (ondersteunende diensten).

Overeenkomstig artikel 7, paragraaf 1, van het koninklijk besluit van 19 juli 2019 *betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuur-capaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur*, dekt de gebruiksheffing de toegang tot en het gebruik van de spoorlijn of een lijnsectie, de sporen van de stations en, in voorkomend geval, de rangeer-, vormings- en parkeersporen. Deze heffing dekt, in voorkomend geval, ook het gebruik van de elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie**.** De andere diensten die vermeld worden in punt 5.1.1 zijn onderhevig aan aparte heffingen.

De specifieke voorwaarden voor het gebruik van de diensten aangeboden door Infrabel, zijn in voorkomend geval beschreven in één van de volgende documenten: enerzijds de gebruiksovereenkomst of de capaciteitsovereenkomst (zie punten 3.3.2 en 3.3.3) of anderzijds het plaatselijk protocol (zie punt 7.3.1.4). De facturatievoorwaarden zijn opgenomen in de gebruiksovereenkomst of de capaciteitsovereenkomst.

Infrabel biedt nog andere diensten dan deze die beschreven zijn in de netverklaring. Deze zijn te vinden op https://infrabel.be/nl/producten.

5.1.3 Behandelingstermijnen voor de toegangsaanvragen tot de door Infrabel geleverde diensten

Wat de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit (YourMoves , betreft, worden *New Path Requests* behandeld overeenkomstig artikel 33, lid 1 van de Spoorcodex en volgens het door *RailNetEurope* vastgestelde tijdschema (zie punt 4.5.1). Voor *Late Path Requests* en *Ad Hoc Requests* komen de behandelingstermijnen overeen met de termijnen die zijn vastgesteld in artikel 36 van de Spoorcodex (zie respectievelijk punt 4.5.2 en punt 4.5.3).

De behandelingstermijnen van de toegangsaanvragen tot de dienstvoorzieningen (YourFacilities) zijn vastgelegd overeenkomstig artikel 9 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 *betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en aanverwante diensten voor het spoorvervoer* en Besluit D-2021-04-S van het federaal Agentschap voor de Regulering van Transport. Zij worden toegelicht in punt 7.3.4.7.

De behandelingstermijnen voor toegangsaanvragen tot aanvullende en ondersteunende diensten (YourXXL , YourPower [levering van tractiestroom en andere transport- en distributiediensten voor de levering van tractiestroom] en YourTechnicalControl) worden vastgesteld overeenkomstig de bovengenoemde verordening en het bovengenoemde besluit en worden als volgt toegepast:

- Infrabel stuurt binnen de vijf werkdagen vanaf de eerste werkdag die volgt op de aanvraag, een ontvangstbevestiging waarin wordt meegedeeld of de aanvraag al dan niet volledig is. Indien de aanvraag onvolledig is, zal Infrabel de ontbrekende informatie opvragen binnen een

redelijke termijn, die het in de ontvangstbevestiging zal vermelden. Indien de informatie niet tijdig wordt verstrekt, kan de aanvraag worden geweigerd;
- De termijn waarbinnen Infrabel verplicht is te antwoorden op de toegangsaanvraag bedraagt 30 kalenderdagen, te rekenen vanaf de eerste werkdag die volgt op de ontvangstbevestiging waaruit blijkt dat de aanvraag volledig is.

5.2 Heffingsprincipes

5.2.1 Algemene principes

Het gebruik van het Belgische spoorwegnet geeft aanleiding tot de inning van heffingen door Infrabel. De principes van deze heffingen zijn gebaseerd op de volgende Europese wetgevingen:

- Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21/11/2012 *tot instelling van één Europese spoorwegruimte*;
- Uitvoeringsverordening 2015/909 van de Commissie van 12/06/2015 *betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien*.

Het wettelijk kader voor deze heffingen is in de Belgische wetgeving vastgelegd in de Spoorcodex en het koninklijk besluit van 19 juli 2019 *betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur*.

Het wettelijke kader schrijft onder meer voor dat de tarificatie van de minimumdiensten, alsook van de toegang via het spoor tot de dienstvoorzieningen, gebaseerd dient te zijn op het beginsel van de directe kosten, eventueel aangevuld met extra heffingen. Bovendien mag de vergoeding voor de toegang tot het spoor in dienstvoorzieningen en voor de verlening van diensten in deze voorzieningen niet hoger zijn dan de kosten die nodig zijn om deze diensten te verrichten vermeerderd met een redelijke winst. Dit beginsel is ook van toepassing wanneer de aanvullende en ondersteunende diensten door slechts één leverancier worden aangeboden.

5.2.2 Principes met betrekking tot de gebruiksheffing

De gebruiksheffing dekt de toegang tot en het gebruik van een (sectie van een) spoorlijn, de toegang tot en het gebruik van de stationssporen, het gebruik van de elektrische voedingsinstallatie ten behoeve van de tractie en de toegang tot de rangeer-, vormings- en parkeersporen, alsook het gebruik ervan.

* De levering van tractiestroom en overige transport- en distributiekosten maken geen deel uit van de gebruiksheffing, maar maken wel deel uit van de dienst *Your Power*. Ze worden beschouwd als aanvullende diensten (zie punt 5.4).

De belangrijkste principes van de gebruiksheffing zijn:

- het garanderen van een niet-discriminerende en transparante heffing;
- de inachtneming van de exploitatiekosten van de infrastructuur, de vraag- en aanbodkenmerken en de vereisten voor een optimaal gebruik van het Belgisch spoorwegnet.

Infrabel bepaalt de regels voor de berekening en de modaliteiten voor betaling van de gebruiksheffing volgens de principes die zijn vastgelegd in het bovenvermelde koninklijk besluit van 19 juli 2019.

5.3 Minimumdiensten en heffingen

5.3.1 Inleiding

Zoals hierboven beschreven biedt de infrastructuurbeheerder als enige de minimumdiensten aan. Deze zijn inbegrepen in de dienst YourMoves (zie hoofdstuk 4) en de dienst YourPower (zie punt 5.3.3), zij het slechts gedeeltelijk.

De minimumdiensten omvatten:

- 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 Spoorcodex schrijft een tarificatie van minimumdiensten voor op basis van het beginsel van de directe kosten, d.w.z. de kosten die rechtstreeks toe te schrijven zijn aan de exploitatie van de spoorwegdienst.

Naast deze directe kosten en overeenkomstig artikel 56 van de Spoorcodex heeft de Koning bij koninklijk besluit van 19 juli 2019 *betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur* beslist om de infrastructuurbeheerder toe te staan extra heffingen van de spoorweginfrastructuurheffing op te leggen. Om te voldoen aan artikel 56 van de Spoorcodex moest de infrastructuurbeheerder vóór de publicatie van het voormelde koninklijk besluit een verslag opstellen waarin de relevantie van extra heffingen voor specifieke marktsegmenten werd beoordeeld, waarbij ten minste de in bijlage 24, punt 1, van de Spoorcodex opgesomde paren van elementen in aanmerking werden genomen en de meest relevante werden geselecteerd. Deze extra heffingen kunnen alleen worden toegepast als de markt zich daartoe leent en zijn ook bedoeld om de spoorweginfrastructuurbeheerder in staat te stellen alle kosten die hij maakt, terug te verdienen. Bij het bepalen van de regels voor de extra heffingen moet de spoorweginfrastructuurbeheerder de principes van artikel 14 van bovenvermeld Koninklijk Besluit naleven. Infrabel heeft bijgevolg zes marktsegmenten geïdentificeerd:

- diensten voor reizigersvervoer onderworpen aan een openbaredienstverplichting (HkvOdv);
- diensten voor commercieel reizigersvervoer (HkvNOdv);
- diensten voor commercieel geëxploiteerd hogesnelheidspersonenvervoer (Hst);
- diensten voor goederenvervoer (Hkm);
- overige treinen (HkvOther/HkmOther): aangemelde instanties, technische treinen, personeelstreinen, ontijzelingstreinen, treinen voor het verplaatsen van materieel tussen voorzieningen;
- toeristische organisaties (HkvTo/HkmTo).

De definities van deze marktsegmenten zijn opgenomen in bijlage A.1.

De onderstaande tabel toont de al dan niet van toepassing zijnde parameters per verkeerstype.

		Parameters			
BR - LR	**Vervoerstype**	**Directe kost lijn**	**Directe kost bovenleiding**	**Extra heffing Ramsey-Boiteux**	**Heffing voor het capaciteitsgebrek**
BR	Reizigersvervoer (HkvOdv, HkvNOdv, Hst)	X	X	X	X
	Goederenvervoer (Hkm)	X	X		X
	Overige treinen (HkvOther/HkmOther)	X	X		X
	Toeristische organisaties (HkvTo/HkmTo)				
LR	Reizigersvervoer (HkvOdv, HkvNOdv, Hst)	X	X		X
	Goederenvervoer (Hkm)	X	X		X
	Overige treinen (HkvOther/HkmOther)	X	X		X
	Toeristische organisaties (HkvTo/HkmTo)				

Met BR = beladen ritten en LR = losse ritten. De directe kost bovenleiding is enkel van toepassing op de effectieve treinkilometers van treinen die tractie-energie gebruiken. Voor de toeristische organisaties, zie punt 5.3.4.1 Toeristische organisaties.

5.3.2 Directe kost lijn en extra heffing Ramsey-Boiteux

5.3.2.1 Directe kost lijn

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

Deze heffing is van toepassing op alle marktsegmenten met uitzondering van de toeristische organisaties. Deze heffing is evenmin van toepassing op testen op een infrastructuur buiten commerciële dienst (zie punt 5.3.4.2).

De heffing wordt berekend aan de hand van onderstaande formule:

$$DK_Lijn = dk_lijn * \sum_i l_i$$

Met:

- dk_lijn: de coëfficiënt van de unitaire directe kost lijn, uitgedrukt in €/trein-km;
- l_i: de lengte van de sectie "i" die door de trein wordt doorlopen, uitgedrukt in km.

De coëfficiënt van de unitaire directe kost lijn is terug te vinden in bijlage F.2.

5.3.2.2 Extra heffing Ramsey-Boiteux

De extra heffing Ramsey-Boiteux laat Infrabel toe om zijn kosten volledig te dekken. Deze toeslag wordt berekend volgens de regel van de inverse elasticiteit van de vraag, d.w.z. het principe dat marktsegmenten met een hoge prijsgevoeligheid een lager bedrag betalen dan marktsegmenten met een lage prijsgevoeligheid.

Deze extra heffing, die boven op de directe kosten komt, is afhankelijk van drie elementen:

- het marktsegment;

  Op dit moment is deze heffing alleen van toepassing op de beladen ritten van reizigerssegmenten (HkvNOdv, HkvOdv en Hst).

  Andere marktsegmenten (Hkm, HkvOther/HkmOther, HkvTo/HkmTo) alsook treinen die testen uitvoeren op een infrastructuur buiten commerciële dienst en losse ritten zijn vrijgesteld.

- de periode waarin de trein rijdt;

  Een lijnsectie wordt doorlopen tijdens:
  - de daluren: op weekdagen, van 19.00 u. tot 5.59 u. inbegrepen;
  - de normale uren: op weekdagen, van 9.00 u. tot 14.59 u. inbegrepen;
  - de nacht in het weekend: zaterdag, zondag en feestdagen, van 19.00u tot 5.59 u. inbegrepen;
  - de dag in het weekend: zaterdag, zondag en feestdagen, van 6.00 u. tot 18.59 u. inbegrepen;
  - de piek: op weekdagen, van 6.00 u. tot 8.59 u. inbegrepen en van 15.00 u. tot 18.59 u. inbegrepen;
  - de NZV-piek: op weekdagen tussen 6.00 u. en 8.59 u. inbegrepen en tussen 15.00 u. en 18.59 u. inbegrepen voor elke trein die op één van de zes lijnen van de Noord-Zuidverbinding[2] rijdt. De NZV-piek is enkel van toepassing op het baanvak van de Noord-Zuidverbinding.

  De weekendperiode loopt van zaterdag 00.00 u. tot zondag 23.59 u. inbegrepen.

- de densiteit van de doorlopen lijnen

  De densiteit van een lijn komt overeen met het werkelijk aantal gereden treinkilometers van de reizigerssegmenten (HkvOdv, HkvNOdv en Hst) per kilometer van die lijn. De verdeling van de verschillende densiteitsklassen is als volgt:

[2] Met name de lijnen 0/1, 0/2, 0/3, 0/4, 0/5 en 0/6.

- zeer laag: [0,10.000[jaarlijkse trkm/km lijn;
- laag: [10.000, 20.000[jaarlijkse trkm/km lijn;
- matig: [20.000, 30.000[jaarlijkse trkm/km lijn;
- hoog: [30.000, 40.000[jaarlijkse trkm/km lijn;
- zeer hoog / Noord-Zuidverbinding (NZV): [40.000, +∞[jaarlijkse trkm/km van de lijn.

De formule voor de berekening van extra heffing Ramsey-Boiteux is:

$$MU_RB = \sum_i (l_i * mu_rb_{jlmi})$$

Met:

- mu_rb_{jlmi} : de coëfficiënt van de extra heffing Ramsey-Boiteux die afhankelijk is van het segment "j", de densiteitsklasse "l" waartoe de sectie "i" behoort en de periode "m" waarin de sectie "i" wordt doorlopen (deze coëfficiënt wordt uitgedrukt in €/trein-km);
- l_i : de lengte van de sectie "i" die door de trein wordt doorlopen, uitgedrukt in km.

De coëfficiënten voor de extra heffing Ramsey-Boiteux zijn terug te vinden in bijlage F.2.

5.3.3 Directe kost bovenleiding // YourPower INFRABEL

De directe kost bovenleiding dekt het gebruik van de elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie. Deze component wordt toegepast op het energieverbruik.

Deze heffing is van toepassing op alle marktsegmenten met uitzondering van de toeristische organisaties. Deze heffing is evenmin van toepassing op testen op infrastructuur buiten commerciële dienst (zie punt 5.3.4.2).

De berekening gebeurt met onderstaande formule:

$$DK_BOV = dk_bov * \sum E$$

Met:

- dk_bov: directe kost eigen aan elektrische treinen, uitgedrukt in €/MWh verbruikt;
- E: elektriciteitsverbruik van de trein, uitgedrukt in MWh.

De coëfficiënt voor de directe kost bovenleiding is terug te vinden in bijlage F.2.

De bepaling van het elektriciteitsverbruik en de facturatievoorwaarden zijn beschreven in bijlage F.3 (zie punten 1.1, 1.2 en 1.5 van de vernoemde bijlage).

5.3.4 Specifieke gevallen

5.3.4.1 Toeristische organisaties

In overeenstemming met de principes van het koninklijk besluit van 8 mei 2014 *tot bepaling van de vereisten voor het verkeer van voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden op het nationale spoorwegnet*, betalen de toeristische organisaties een vaste heffing. Deze heffing wordt niet geïndexeerd.

$$T = t * l_i$$

Met:

- t: de unitaire kost van de toeristische treinen, uitgedrukt in €/effectieve trein-km;
- l_i : de lengte van de lijnsectie "i" die door de trein wordt doorlopen, uitgedrukt in km.

De eenheidsprijs die van toepassing is op toeristische treinen is terug te vinden in bijlage F.2.

5.3.4.2 Testen op infrastructuur buiten commerciële dienst

De testritten op een infrastructuur buiten commerciële dienst conform de artikelen 8, 179/6 en 179/12 van de Spoorcodex (zie punt 3.4.5) komen, conform artikel 8 van de Spoorcodex, overeen met een bezetting van een lijnsectie buiten commerciële dienst, gedurende een bepaalde periode. Er is een specifieke forfaitaire heffing vastgesteld voor het gebruik van infrastructuur buiten commerciële dienst.

De formule voor de testritten op een infrastructuur buiten commerciële dienst is als volgt:

Prijs voor het gebruik van een HSL = X euro per km per ½ u

Prijs voor het gebruik van een conventionele lijn = X euro per km per ½ u

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

De eenheidsprijs die van toepassing is voor deze testen is terug te vinden in bijlage F.2.

5.3.4.3 Heffing voor het capaciteitsgebrek

Overeenkomstig artikel 50, paragraaf 2 van de Spoorcodex en binnen de grenzen van artikel 42 van de Spoorcodex kan de infrastructuurbeheerder een heffing opleggen voor het capaciteitsgebrek van een welbepaald segment van de infrastructuur tijdens periodes van overbelasting, in de zin van artikel 41 van de Spoorcodex.

De toepassing van de heffing voor het capaciteitsgebrek varieert naargelang de overbelastingsverklaring al dan niet gepubliceerd is op het moment dat de capaciteitsaanvragen worden ingediend (zie punt 4.6). Zodoende bestaat de heffing voor het capaciteitsgebrek uit twee delen.

Het eerste deel van de heffing voor het capaciteitsgebrek heeft betrekking op concurrerende *New Path Requests* op spoorweginfrastructuur waarvoor - op het ogenblik dat de capaciteitsaanvragen worden ingediend - geen overbelastingsverklaring bestaat. Om de capaciteitstoewijzing op het Infrabel-net te optimaliseren, is dit deel bedoeld om de kandidaten aan te moedigen alternatieven te aanvaarden in het kader van de coördinatieprocedures. Bijgevolg past Infrabel deze heffing toe op rijpaden die werden toegewezen na toepassing van prioriteitscriteria wanneer na afloop van de coördinatieprocedure voor de capaciteitsaanvragen (*New Path Requests*) en de consultatie van de kandidaten, het voor Infrabel onmogelijk is gebleken om positief te antwoorden op alle concurrerende aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit.

Het tweede deel van de heffing voor het capaciteitsgebrek heeft betrekking op elk rijpad (*New Path Request, Late Path Request en Ad Hoc Request*) dat wordt toegewezen op een spoorweginfrastructuur waarvoor - op het moment van de indiening van de capaciteitsaanvraag die aan de basis ligt van de toewijzing van het betreffende rijpad - een overbelastingsverklaring bestaat. Wanneer de overbelastingsverklaring en dus ook het capaciteitsgebrek op de betrokken infrastructuursectie gekend zijn op het ogenblik dat de capaciteitsaanvraag wordt ingediend, heeft dit deel tot doel de

kandidaten aan te moedigen om alternatieve reiswegen te kiezen om de capaciteitstoewijzing op deze infrastructuursectie te optimaliseren.

Deze heffing verschilt naargelang de overbelastingsverklaring betrekking heeft op een lijnsectie of op stationssporen en is als volgt:

- Heffing voor het capaciteitsgebrek voor een verklaring met betrekking tot een lijnsectie:

$$\boldsymbol{HCG_RIJPAD = hcg_rijpad_s}$$

Met :

- hcg_rijpad_s: de eenheidscoëfficiënt van de heffing voor het capaciteitsgebrek in functie van segment "s" uitgedrukt in €. De eenheidscoëfficiënt varieert naargelang het om het eerste of tweede deel gaat.

- Heffing voor het capaciteitsgebrek voor een verklaring met betrekking tot stationssporen:

$$\boldsymbol{HCG_STATION = hcg_station_{s\,s}} * (1 + Min_S * 0{,}1)$$

Met :

- $hcg_station_s$: de eenheidscoëfficiënt van de heffing voor het capaciteitsgebrek in functie van segment "s" en van stationscategorie "g" uitgedrukt in €. De eenheidscoëfficiënt varieert naargelang het om het eerste of tweede deel gaat;
- Min_S : extra minuten bezetting na één minuut.

De heffing voor het capaciteitsgebrek is verschuldigd zolang de overbelastingsverklaring van kracht is. Indien de overbelastingsverklaring (gedeeltelijk/geheel) wordt opgeheven op basis van de capaciteitsanalyse of een herziening ervan, met name als gevolg van een verandering in de vraag, is de heffing voor het capaciteitsgebrek niet langer verschuldigd voor de betrokken infrastructuursectie wanneer de overbelastingsverklaring niet van toepassing is.

Alle eenheidscoëfficiënten die eigen zijn aan elk van de delen, zijn opgenomen in bijlage F.2.

5.4 Aanvullende diensten en heffingen

5.4.1 Levering van tractiestroom // YourPower INFRABEL

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 naar Belgisch recht van de Europese elektriciteitsrichtlijn (EU) 2019/944 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2019 *betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit en tot wijziging van Richtlijn 2012/27/EU* kunnen de kandidaten eveneens hun eigen energieleverancier kiezen (zie bijlage F.5). 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*.

Voor de elektriciteitsvoorziening koopt Infrabel de elektriciteit deels op voorhand aan (forward markt). Daarbij wordt rekening gehouden met volgende doelstellingen:

- de energiebevoorrading verzekeren;
- plotse prijsschommelingen vermijden;
- de kandidaten toelaten om op voorhand de prijs in te schatten;
- de risico's over een langere periode spreiden.

De resterende elektriciteit wordt tijdens het jaar van levering op de spotmarkt aangekocht.

Elke kandidaat die tractiestroom wenst te bekomen bij Infrabel, dient zich per e-mail te wenden tot het *account management* (I-CBE.41, zie contactgegevens in punt 1.6.1).

Voor de levering van elektriciteit door Infrabel is volgens de wetgeving inzake de organisatie van de elektriciteitsmarkt 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.

De kosten voor de levering van tractiestroom omvatten:

- de energiekost;
- de kosten in verband met de evenwichtsverantwoordelijkheid in het Belgische controlegebied;
- taksen en heffingen geïnd via de leverancier.

De bepaling van het elektriciteitsverbruik, de eenheidsprijs en de facturatievoorwaarden zijn terug te vinden in bijlage F.3.

5.4.2 Overige transport- en distributiediensten voor levering van tractiestroom // YourPower INFRABEL

Elektriciteit voor tractiestroom stroomt niet alleen door het transportnetwerk dat onder de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder valt en dat alle elektrische installaties van het spoorwegnet omvat. Deze elektriciteit maakt ook gebruik van de transport- en distributienetwerken van de publieke beheerders van het elektriciteitsnetwerk. Infrabel speelt een centraliserende rol in het beheer van deze overige transport- en distributiediensten en betaalt de facturen aan de publieke beheerders van het elektriciteitsnetwerk.

Vervolgens factureert Infrabel de kosten door aan de kandidaten die tractiestroom gebruiken, ongeacht of zij tractiestroom verkrijgen van de infrastructuurbeheerder of van een andere leverancier (zie punt 5.4.1 en bijlage F.5).

De overige transport- en distributiediensten voor levering van tractiestroom bestaan uit het volgende:

- de toegangskosten en de periodieke aansluitingskosten van Elia (toegewezen kosten en kosten in verband met het toegangscontract met Elia) en de netkosten van de distributienetbeheerders;
- de aankoop van elektriciteit ter compensatie van netverliezen in onderstations en op de bovenleiding;
- administratieve kosten voor het meten en toewijzen van energie;
- taksen en heffingen geïnd via de netbeheerder;
- de bedragen voor de elektriciteitsuitwisseling op de baanvakken aan de grenzen tussen de infrastructuurbeheerders.

Elke kandidaat die tractiestroom wenst te gebruiken, dient zich tegelijkertijd in te schrijven voor de overige transport- en distributiediensten. Daartoe moet hij per e-mail een aanvraag indienen bij het *account management* (I-CBE.41, zie contactgegevens in punt 1.6.1).

De bepaling van het elektriciteitsverbruik, de eenheidsprijs en de facturatievoorwaarden zijn terug te vinden in bijlage F.3.

5.4.3 Diensten voor buitengewoon vervoer // YourXXL INFRABEL

Ieder buitengewoon spoorwegvervoer (definitie zie punt 3.4.3) moet worden voorafgegaan door een studie met het oog op de toelating onder de in de studie vastgestelde voorwaarden, met uitzondering van gecombineerd vervoer waarvoor een permanente toelating wordt afgeleverd door Infrabel (zie bijlage C.2).

Bijgevolg dient een kandidaat die een buitengewoon vervoer wenst te organiseren, een aanvraag in te dienen bij Infrabel (bureau I-CBE.144 *Exceptional transports*, zie punt 1.6.1) met behulp van de IRS-fiche 50502, die beschikbaar is op https://www.uic.org/.

De studies voorafgaand aan een buitengewoon vervoer worden gefactureerd tegen de werkelijke kost. De prijs- en facturatiegegevens voor deze dienst zijn terug te vinden in bijlage F.3.

5.4.4 Andere aanvullende diensten

Infrabel biedt geen andere aanvullende diensten aan dan die vermeld in de punten 5.4.1 tot 5.4.3 hierboven

5.5 Ondersteunende diensten en heffingen

5.5.1 Toegang tot het telecommunicatienetwerk

Infrabel verleent de spoorwegondernemingen toegang tot het GSM-R-netwerk voor andere toepassingen op voorwaarde dat dit geen impact heeft op de prioritaire veiligheids- en verkeersbeheerfuncties. Elke spoorwegonderneming die geïnteresseerd is in het gebruik van het GSM-R-netwerk voor andere doeleinden, kan haar aanvraag indienen bij Infrabel, dat de haalbaarheid ervan zal analyseren. Indien de aanvraag haalbaar is, wordt een offerte opgesteld in overeenstemming met de principes van artikel 51 van de Spoorcodex en aan de spoorwegonderneming bezorgd.

5.5.2 Levering van aanvullende informatie

Infrabel stelt informatie ter beschikking van de kandidaten via verschillende kanalen:

- via zijn applicaties en de daarbij raadpleegbare documentatie biedt de *Business Corner* gratis toegang tot de informatie die nodig is om de dienst waarvoor capaciteit aangevraagd is tot stand te brengen of te exploiteren (minimumdiensten, zie punt 5.3), evenals aanvullende informatie;
- de betalende dienst *Traffic Information Messages (TIM)*, die het volgende aanbiedt:
  - de gegevensstroom *TIM – Basic*, waarmee commerciële berichten over planning en realtime in XML-formaat kunnen worden verkregen (ondersteunende diensten - zie punt 5.5.2.1);
  - de mogelijkheid om een gegevensstroom te ontwikkelen die is afgestemd op de specifieke behoeften van een kandidaat via *TIM – Tailor Made* (ondersteunende diensten - zie punt 5.5.2.2).

5.5.2.1 Traffic Information Messages - Basic

Dankzij de gegevensstroom *TIM – Basic* biedt Infrabel kandidaten de mogelijkheid om de volgende informatie in XML-formaat te ontvangen :

- berichten met betrekking tot de planning
  - *TrainSchedule*: treinplanning voor de volgende door de klant bepaalde periode;
  - *DeletedTrain*: afgeschafte treinen;
  - *DeletedBulletins*: bulletins 'treindienst' die niet langer van toepassing zijn;
- berichten met betrekking tot de realtime-informatie :
  - *AddedTrain*: een nieuwe trein, aangemaakt in real time;
  - *CanceledRemoval*: annulatie van een bulletin: geannuleerde trein ongedaan maken;
  - *ChangedTrain*: algemene wijziging van de treingegevens of reisweg (incl. annulaties);
  - *TrackChange*: spoorwijzigingen;
  - *Tracking*: huidige locatie van de trein (incl. een overzicht vanaf de vertrekpositie tot de huidige locatie);
  - *Deactivate*: inlichting dat een trein die geblokkeerd staat op het netwerk, gedeactiveerd wordt.

Het tariefschema van *TIM – Basic* dekt het opzetten van de gegevensstroom en het bijbehorende onderhoud; de gegevens zelf zijn gratis. De toepasselijke tarieven voor *TIM – Basic* zijn beschikbaar in bijlage F.3.

Kandidaten die wensen gebruik te maken van *TIM - Basic* dienen hiervoor een contract af te sluiten met Infrabel. Een model van dit contract kan aangevraagd worden bij het account management (I-CBE.41, zie contactgegevens in punt 1.6.1).

5.5.2.2 Traffic Information Messages – Tailor Made

Als een kandidaat bijkomende informatie wenst die niet is opgenomen in de gegevens die door Infrabel ter beschikking worden gesteld, of deze in een specifiek formaat wil ontvangen, kan hij een aanvraag indienen via *TIM – Tailor Made*. Infrabel zal vervolgens de haalbaarheid van de aanvraag analyseren. Indien de aanvraag uitvoerbaar is, wordt er een offerte opgesteld overeenkomstig de principes van artikel 51 van het Spoorcodex en aan de kandidaat bezorgd.

5.5.3 Technische keuring van het rollend materieel // YourTechnicalControl INFRABEL

Infrabel is belast met de technische keuring van het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden, conform het koninklijk besluit van 23 mei 2013 *tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van de bediening van een installatie of van een private spooraansluiting*. Daartoe verstrekt het een attest van technische keuring. De contactgegevens van het betrokken bureau staan in punt 1.6.1.

De spoorwegonderneming vraagt vooraf aan de betrokken *Area I-O* 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-O* (bijlage D.9) 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 infrastructuur.

De kostprijs voor een technische keuring van rollend materieel in het kader van een rit buiten 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.

De prijs- en facturatiegegevens voor deze dienst zijn terug te vinden in bijlage F.3.

Infrabel biedt geen diensten aan voor de schouwing van het rollend materieel.

5.5.4 Diensten in verband met ticketverkoop in de reizigersstations

Infrabel exploiteert geen diensten in verband met ticketverkoop in de reizigersstations.

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.

Voor het onderhoud van voertuigen worden de kandidaten verzocht contact op te nemen met de “met onderhoud van spoorvoertuigen belaste entiteiten” (OBE) (zie bijlage F.5).

5.6 Sancties en incentives

De verschillende onderdelen van de gebruiksheffing kunnen geheel of gedeeltelijk worden gefactureerd in geval van wijziging, aanpassing, annulering of niet-gebruik van de op het spoorwegnet van Infrabel toegewezen capaciteit, volgens de volgende principes:

De algemene principes staan beschreven in de onderstaande punten 5.6.1 tot en met 5.6.4 en de schema's en voorbeelden van deze principes zijn terug te vinden in respectievelijk bijlage F.6.1 en F.6.2.

Beschikbare of niet-beschikbare infrastructuur verwijst naar de infrastructuur waarop het toegewezen rijpad betrekking heeft.

5.6.1 Sancties voor rijpadwijzigingen door de kandidaat

Op een beschikbare infrastructuur, wordt elke wijzigingsaanvraag van de kandidaat met betrekking tot een lopende aanvraag of van een reeds toegewezen rijpad (zie punt 4.8.1.1) behandeld als een nieuwe aanvraag.

Voor de delen van de laatste versie van het op vraag van de kandidaat toegekend rijpad die werden geannuleerd, is de heffing verschuldigd ten belope van het percentage dat in verhouding staat tot het tijdstip van de wijziging van het rijpad (zie punt 5.6.4).

Voor de ongewijzigde delen van de laatste versie van het op vraag van de kandidaat toegekend rijpad is de volledige heffing verschuldigd, ongeacht of het rijpad werd gebruikt of niet.

5.6.2 Sancties voor rijpadaanpassingen door de infrastructuurbeheerder

In geval van storingen op het spoornet en om een optimale verkeersstroom mogelijk te maken, kan de infrastructuurbeheerder het initiatief nemen om het toegewezen rijpad te wijzigen (zie punt 6.3.3.1).

Indien dezelfde oorsprong en bestemming worden behouden (omleiding) is de verschuldigde heffing het bedrag dat overeenkomt met de laatste versie van het op vraag van de kandidaat toegekend rijpad, ongeacht of de werkelijk afgelegde route duurder of goedkoper is dan de laatste versie van het op vraag van de kandidaat toegekende rijpad.

In het geval dat de oorsprong en/of bestemming worden aangepast (routewijziging of routebeperking), is de verschuldigde heffing gelijk aan die voor de gemeenschappelijke route tussen de nieuwe route en de laatste versie van het op vraag van de kandidaat toegekend rijpad.

Bij hoogdringendheid of in geval van absolute noodzaak wegens een storing die de spoorweginfrastructuur tijdelijk onbruikbaar maakt, kan de infrastructuurbeheerder het recht om het toegekend rijpad te gebruiken zonder voorafgaande kennisgeving opschorten of intrekken maken en dit voor de duur nodig om de voorzieningen te herstellen (artikel 44 van de Spoorcodex). In dat geval is de heffing niet verschuldigd, tenzij de trein vertrokken is; in dat geval is de heffing verschuldigd voor elk beschikbaar deel opwaarts van de eerste onbeschikbare infrastructuursectie.

Zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van de gebruiksovereenkomst of van de capaciteitsovereenkomst, geven de beperkingen of storingen die het verkeer beïnvloeden – al dan niet wegens werken – geen recht op enige vergoeding aan de houder van de rijpaden door de infrastructuurbeheerder.

5.6.3 Sancties voor niet-gebruik door de kandidaat

De hieronder beschreven sancties hebben alleen betrekking op de rijpaden waarvoor de kandidaat geen annuleringsverzoek heeft ingediend.

5.6.3.1 Beschikbare infrastructuur

Als het rijpad gedeeltelijk of geheel niet wordt gebruikt, is de heffing volledig verschuldigd, aangezien het niet-gebruik niet te wijten is aan onbeschikbaarheid van de infrastructuur.

5.6.3.2 Geheel of gedeeltelijk onbeschikbare infrastructuur voor een reden buiten de kandidaat om

Als de infrastructuur totaal onbeschikbaar is, is de heffing niet verschuldigd voor het rijpad in kwestie.

Als de infrastructuur gedeeltelijk onbeschikbaar is, is de heffing in het geval van niet-gebruik alleen verschuldigd voor het beschikbare gedeelte.

5.6.4 Sancties voor rijpadannulatie door de kandidaat

De hieronder beschreven sancties hebben betrekking op de rijpaden waarvoor de kandidaat een annuleringsverzoek heeft ingediend.

5.6.4.1 Beschikbare infrastructuur

Elke capaciteitshouder kan alle of een deel van de toegewezen rijpaden annuleren. De datum die in aanmerking wordt genomen voor de annulatie, is de datum waarop deze door de kandidaat is verzonden. In geval van betwisting van de datum van verzending moet de kandidaat de datum en het tijdstip van verzending van zijn aanvraag bewijzen (zowel voor de annuleringen die via de IT-applicaties werden ingediend, als voor de annuleringen die via e-mail werden ingediend in geval van de onbeschikbaarheid van de applicaties). In dit geval is de heffing verschuldigd volgens het percentage dat afhankelijk is van het moment van de annulatie:

Termijn van annulatie*	Percentage van de te factureren heffing
Annulatie na het geplande vertrek	100%
Annulatie minder dan 24 uur voor het geplande vertrek	75%

Termijn van annulatie*	Percentage van de te factureren heffing
Annulatie tussen 24 uur en 4 kalenderdagen voor het geplande vertrek	40%
Annulatie tussen 5 kalenderdagen en 30 kalenderdagen voor het geplande vertrek	25%
Annulatie tussen 31 kalenderdagen en 60 kalenderdagen voor het geplande vertrek	15%
Annulatie meer dan 60 kalenderdagen voor het geplande vertrek	0%

* Meer dan 24 uur voor het geplande verkeer worden de annuleringstermijnen berekend in kalenderdagen ten opzichte van het geplande verkeer en niet in uren.

Deze tabel is niet van toepassing op de heffing voor capaciteitsgebrek (zie punt 5.3.4.3) die volledig verschuldigd is voor elke annulering van het rijpad binnen 60 dagen voor het geplande vertrek.

Het document "*Introduction of harmonized thresholds for path cancellation for timetable 2025 for TTR first wave implementers",* beschikbaar via https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/12/2022-12-06-CC-Hamonized-Thresholds-Applicants-path-cancellation-version-1.0.pdf, bevat de gemeenschappelijke drempelwaarden (termijnen) die worden aangeraden in het kader van TTR (zie punt 4.9).

Er dient op te worden gewezen dat de gemeenschappelijke drempelwaarden volledig overeenstemmen met de drempelwaarden die Infrabel reeds hanteert voor de berekening van de sancties voor rijpadwijziging en -annulatie door de kandidaat.

5.6.4.2 Geheel of gedeeltelijk onbeschikbare infrastructuur voor een reden buiten de kandidaat om

Als de infrastructuur totaal onbeschikbaar is, is de heffing niet verschuldigd voor het rijpad in kwestie.

Als de infrastructuur gedeeltelijk onbeschikbaar is, is de heffing niet verschuldigd voor het onbeschikbare deel van de infrastructuur. Voor het beschikbare deel van de infrastructuur geldt dat als de houder van dit rijpad het geheel of gedeeltelijk annuleert, de heffing niet verschuldigd is tenzij de trein vertrokken is; in dat geval is de heffing enkel verschuldigd voor de gebruikte delen.

5.6.5 Incentives/kortingen

Infrabel voorziet geen financiële *incentives,* ook niet voor het uitrusten van het materieel met ERTMS, voor het aanpassen van het materieel om geluidshinder te beperken of voor kaderovereenkomsten.

5.7 Prestatieregeling

5.7.1 Algemene beginselen en doelstellingen

Artikel 23 van de Spoorcodex bepaalt dat een prestatieregeling moet worden ingevoerd door de infrastructuurbeheerder om de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten storingen tot een minimum te beperken en de prestaties van het spoorwegnet te verbeteren.

De prestatieregeling is gebaseerd op een bilateraal model tussen de infrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming apart (zie bijlage B.5).

De communicatie over de prestatieregeling gebeurt via een specifiek platform.

5.7.2 Monitoring van de prestaties

De prestatieregeling vergelijkt voor elke partij afzonderlijk het doel dat voor het lopende kalenderjaar werd gesteld met de prestaties voor datzelfde kalenderjaar. De gedetailleerde beschrijving van de prestatieregeling is opgenomen in de bijlage B.5.

5.7.3 Financieel model

Het financieel model waarop de prestatieregeling is gebaseerd en de formules waaruit het is samengesteld, worden in de bijlage B.5 nader toegelicht.

5.7.4 Geschillenbeslechtingssysteem

Indien een spoorwegonderneming meent het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot de prestatieregeling, kan zij een administratief beroep indienen bij het toezichthoudende orgaan zoals bepaald in de Spoorcodex (zie punt 1.3.3.1).

5.8 Wijzigingen van de gebruiksheffing

Conform het Koninklijk Besluit van 19 juli 2019 *over de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur* en onverminderd de methode voor de jaarlijkse indexering van de eenheidsprijzen (zie bijlagen F.2 en F.3), moeten de aanpassingen van de berekeningsregels, de waarde van de coëfficiënten en de eenheidsprijzen uiterlijk vier maanden voor de uiterste datum voor het indienen van *New Path Requests* (zie punt 4.5.1) worden ingevoerd en moet ook de netverklaring worden aangepast. Daarom kunnen deze wijzigingen enkel van toepassing zijn op de dienstregeling die volgt op de dienstregeling tijdens welke ze ingevoerd werden.

Deze wijzigingen kunnen echter vóór de bovengenoemde termijn van toepassing zijn indien zij voldoen aan de volgende cumulatieve voorwaarden:

- een verlaging van de heffing inhouden;
- onderworpen zijn aan de raadpleging, zoals bedoeld in artikel 20 van de Spoorcodex;
- ten minste drie maanden voor de inwerkingtreding worden gepubliceerd.

Bovendien moet de spoorweginfrastructuurbeheerder volgens het bovengenoemde koninklijk besluit de berekeningswijze van de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur ten minste om de vijf jaar herzien.

5.9 Wijze waarop de gebruiksheffing wordt geïnd

5.9.1 Voorafbetaling van de gevraagde capaciteit

De gebruiksheffing moet maandelijks vooraf worden betaald en vormt een contractuele verplichting van de spoorwegonderneming voorzien in de gebruiksovereenkomst en van de kandidaat niet-spoorwegonderneming voorzien in de capaciteitsovereenkomst, op basis van artikel 9, alinea 2, van het koninklijk besluit van 19 juli 2019 *betreffende de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur*. Deze voorafbetalingen aan Infrabel dienen uiterlijk te worden uitgevoerd op de 20ste van de maand voorafgaand aan de maand van gebruik. Indien deze voorafbetaling niet wordt uitgevoerd, kan Infrabel de toegewezen capaciteit intrekken. De te betalen bedragen zijn opgenomen in de specifieke

voorwaarden van de gebruiksovereenkomst (zie bijlage B.2.1) of de capaciteitsovereenkomst (zie bijlage B.3.1).

5.9.2 Facturatie

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

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

Infrabel kan verwijlinteresten 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.

De kandidaten kunnen de informatie over de rijpaden die hen worden aangerekend raadplegen met de applicatie *Rob In* op de *Business Corner*.

Vragen of opmerkingen betreffende de facturatie van de gebruiksheffing kunnen steeds gericht worden aan het desbetreffende bureau, opgenomen in punt 1.6.1.

De facturatiemethode van de andere heffingen wordt in voorkomend geval beschreven in de gebruiksovereenkomst (zie bijlage B.2.1) of de capaciteitsovereenkomst (zie bijlage B.3.1).

5.9.3 CIS – Internationaal informatiesysteem voor gebruiksheffingen

Er moet worden opgemerkt dat RailNetEurope CIS (*Charging Information System* - https://rne.eu/it/rne-applications/cis/) heeft ontwikkeld. Het is een informatiesysteem voor gebruiksheffingen dat door de infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties ter beschikking wordt gesteld aan de kandidaten. Deze webapplicatie biedt snelle indicatieve informatie over de heffingen voor het gebruik van de Europese spoorweginfrastructuur en geeft een schatting van de prijs voor het gebruik van internationale rijpaden. De toegang tot CIS is gratis en zonder gebruikersregistratie. Meer informatie is beschikbaar op bovenstaande website of kan bekomen worden bij RNE CIS Support: support.cis@rne.eu.

5.10 Diabolo – passagiersvergoeding – bijdrage van de spoorwegondernemingen

5.10.1 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, paragraaf 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 de infrastructuurbeheerder. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd conform het indexatiemechanisme toegelicht in artikel 12, paragraaf 4 van de wet van 30 april 2007. Het koninklijk besluit van 15 januari 2023 *houdende vaststelling van het initieel bedrag van de passagiersvergoeding Diabolo*, van kracht sinds 1 februari 2023, voorziet dat het bedrag van de passagiersvergoeding bedoeld in artikel 12, paragraaf 2 van de wet wordt vastgesteld op 5,8403 EUR (uitgedrukt in waarde 2022) 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.

5.10.2 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 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, paragraaf 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 is elke spoorwegonderneming die de bijdrage verschuldigd is, verplicht de infrastructuurbeheerder uiterlijk op 1 juni van het jaar waarvoor de bijdrage verschuldigd is, de omzet (exclusief btw) mee te delen die zij heeft gerealiseerd op het binnenlands vervoer van reizigers op de

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 de infrastructuurbeheerder 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 de infrastructuurbeheerder uiterlijk op 30 juni van het lopende jaar de bijdrage die hij voor dat jaar verschuldigd is.
4. De infrastructuurbeheerder 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 de infrastructuurbeheerder 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.

6. Operaties

6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de voorschriften en maatregelen die van toepassing zijn voor een optimaal beheer van het spoorwegverkeer.

6.2 Operationele voorschriften

6.2.1 Algemene regels

De operationele regels die door het treinpersoneel tijdens hun dagelijkse werkzaamheden dienen te worden gerespecteerd, zijn opgenomen in de verschillende boeken van de Reglementering en Documentatie Voor de Exploitatie van de Infrastructuur (RDEI), opgesteld door de infrastructuurbeheerder. De kandidaten kunnen deze documenten raadplegen op de *Business Corner.*

6.2.2 Talenkennis van de treinbestuurders: afwijking

Alle verrichtingen in verband met het gebruik van de spoorweginfrastructuur worden uitgevoerd in één van de door Infrabel aangegeven talen, in het algemeen is dit in het Frans in het Waals Gewest of in het Nederlands in het Vlaams Gewest en in één van deze twee talen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Conform Verordening (EU) 2019/554 *tot wijziging van bijlage VI bij richtlijn 2007/59/EG* moet elke treinbestuurder die op de Belgische spoorweginfrastructuur rijdt, kunnen lezen, schrijven, mondeling en schriftelijk begrijpen en communiceren in de taal van het Gewest waarin hij rijdt, in overeenstemming met de vereisten voor niveau B1 van het gemeenschappelijk Europees referentiekader voor talen. Bijlage C.7 geeft een overzicht van de eentalige en tweetalige seinposten, evenals de bijzondere situaties.

Op een baanvak tussen de grenzen en de stations die dicht bij de grenzen liggen en bestemd zijn voor grensoverschrijdende bewegingen waarbij Frans of Nederlands de enige voertaal is, kan een spoorwegonderneming voor haar treinbestuurder(s) een afwijking aanvragen bij Infrabel, op voorwaarde dat zij maatregelen voorstelt ter compensatie voor de ontoereikende talenkennis van de treinbestuurder(s) ten opzichte van niveau B1.

Om deze afwijking te verkrijgen, moet de spoorwegonderneming aan de hand van een risicoanalyse waarbij het GAME-beginsel (*Globalement Au Moins Equivalent / Overall At Least Equivalent*) wordt toegepast, aantonen dat de compensatiemaatregelen toereikend zijn om een gelijkwaardig veiligheidsniveau te garanderen.

Infrabel zal de geschiktheid en de sufficiëntie van de voorgestelde maatregelen beoordelen en zal bij weigering, binnen een redelijke termijn, een gemotiveerd antwoord formuleren.

Als Infrabel bij een controle vaststelt dat een treinbestuurder van de spoorwegonderneming aan dewelke de afwijking werd toegekend, zich niet houdt aan de compensatiemaatregelen die zijn opgelegd om het taalgebrek te verhelpen, behoudt Infrabel zich het recht voor om de toegekende afwijking op te schorten voor de tijd die de spoorwegonderneming nodig heeft om bijsturingsmaatregelen te nemen.

De opschorting eindigt wanneer de spoorwegonderneming Infrabel in kennis stelt van de genoemde bijsturingsmaatregelen en bewijst dat deze zijn uitgevoerd.

In geval van recidive behoudt Infrabel zich echter het recht voor om, als opnieuw wordt vastgesteld dat een door de spoorwegonderneming voorziene maatregel ter compensatie van het taalgebrek niet wordt nageleefd, de aan de spoorwegonderneming toegestane afwijking in dit geval definitief in te trekken.

6.2.3 Te leveren informatie over het rollend materieel

De spoorwegonderneming moet de feitelijke samenstelling van haar trein aangeven voordat deze vertrekt. Deze aangifte moet worden gedaan met behulp van de applicatie *Fill In*, die beschikbaar is op de *Business Corner*.

Voor het tijdelijk verblijf van wagons op lokale sporen (parkeren en rangeren) moet de verblijfsaangifte worden gedaan vanaf de start van het verblijf van de wagons - alsook na hun vertrek - met behulp van de applicatie *Merl In*, die eveneens beschikbaar is op de *Business Corner*.

Contactgegevens van de verantwoordelijke expert zijn te vinden in punt 1.6.1.

6.2.4 Algemene regel voor het respecteren van het rijpad

Conform artikel 2.5.3 van de gebruiksovereenkomst voor spoorweginfrastructuur, dient de gebruiker van een rijpad te allen tijde het toegewezen rijpad en de exploitatievoorwaarden te respecteren. Dit impliceert in het bijzonder het respecteren van de toegewezen rittijden en van de technische compatibiliteit van de trein met het netwerk.

Indien Infrabel een herhaalde inbreuk op deze verplichting vaststelt voor één of meerdere rijpaden, brengt Infrabel de spoorwegonderneming - en desgevallend ook de kandidaat niet-spoorwegonderneming die de spoorwegonderneming voor het gebruik van dat rijpad heeft aangeduid - per e-mail en vervolgens per aangetekend schrijven op de hoogte. Als de situatie niet wordt rechtgezet binnen de in de aangetekende brief vermelde termijn, annuleert Infrabel het (de) rijpad(en).

6.2.5 Prioriteitsvolgorde van de treinen

Infrabel maakt gebruik van de onderstaande theoretische prioriteitsvolgorde voor de treinen bij de realtimeverkeerscoördinatie. Er dient echter te worden opgemerkt dat deze volgorde oordeelkundig wordt toegepast, waarbij Infrabel erover waakt dat een storing zo min mogelijk gevolgen heeft voor de algemene stiptheid van het treinverkeer.

Prioriteit	Treinen
1	Hulptreinen naar een ongeval in hoofdspoor
2	Hogesnelheidstreinen
3	Reizigerstreinen van de internationale dienst
4	IC-treinen
5	P-treinen met IC-dienstregeling
6	ICT-treinen (toeristentreinen) met IC-dienstregeling
7	Extra reizigerstrein met IC-dienstregeling
8	Goederentreinen en technische treinen met snelheid ≥ 100 km/u
9	L/S-treinen

10	P-treinen met L/S -trein dienstregeling
11	Goederentreinen en technische treinen met snelheid ≥ 80 km/h en < 100 km/h
12	ICT-treinen (toeristentreinen) met L/S-trein dienstregeling
13	Extra reizigerstreinen met L/S-trein dienstregeling
14	Andere treinen (met onder meer goederentreinen en technische treinen met snelheid < 80 km/h)

6.3 Operationele maatregelen

6.3.1 Principes

De operationele maatregelen van Infrabel bestaan uit drie pijlers:

- Toezicht op de uitvoering van de treinplanning

  De realtimeverkeerscoördinatie houdt niet alleen in dat de uitvoering van de treinplanning wordt opgevolgd, maar ook dat er gezocht wordt naar de noodzakelijke aanpassingen aan deze planning.

- Acties bij ongevallen of incidenten

  De realtimeverkeerscoördinatie omvat ook:

  - het tijdig opsporen van ongevallen, incidenten en verstorende gebeurtenissen die afwijkingen van de geplande dienst kunnen veroorzaken (in of nabij de sporen);
  - het voorzien van de gevolgen van elk ongeval, incident of elke verstorende gebeurtenis;
  - eventueel de treindienst in overleg met de kandidaten aanpassen aan de te verwachten gevolgen.

- Communicatiebeheer

  De realtimeverkeerscoördinatie behelst eveneens dat er informatie wordt uitgewisseld tussen de betrokken operationele diensten (infrastructuurbeheerder en kandidaten).

6.3.2 Operationele regelgeving

De voorschriften met betrekking tot de exploitatie van de Belgische spoorweginfrastructuur, die zijn opgesteld door de infrastructuurbeheerder, zijn opgenomen in de verschillende delen van de Reglementering en Documentatie voor de Exploitatie van de Infrastructuur (RDEI).

6.3.3 Storingen

6.3.3.1 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 er wordt (in onderling overleg) naar alternatieven gezocht. Afhankelijk van de duur van het incident worden de rijpaden als volgt aangepast:

- bij een incident van maximum 3 dagen worden de rijpaden in real time aangepast door Infrabel;
- bij een incident van meer dan 3 dagen:
    - worden de rijpaden tot de tweede werkdag na de dag van het incident in real time door Infrabel aangepast;
    - wordt een alternatief plan opgesteld door de planningsdiensten van Infrabel en moeten de aanvragen tot aanpassing van de rijpaden door de kandidaat in *Book In* worden ingediend vanaf de derde werkdag na de dag van het incident.

De infrastructuurbeheerder deelt de kandidaten op regelmatige tijdstippen de relevante gegevens mee betreffende de evolutie van het incident en de gevolgen voor de capaciteit ten gevolge van dat incident.

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.

De principes met betrekking tot de tarificatie van de gebruiksheffing in het geval van storingen, zijn beschreven in punt 5.6 van dit document.

6.3.3.2 Internationaal crisisbeheer

Als zich grote incidenten met een aanzienlijke internationale impact voordoen, is internationale coördinatie van het incidentenbeheer noodzakelijk. Bij internationale storingen die langer dan 3 dagen duren en die een grote impact op het internationaal treinverkeer hebben, zal Infrabel rekening houden met het *Handbook for International Contingency Management* (ICM) wanneer wordt samengewerkt met andere infrastructuurbeheerders.

Goederencorridors treden op als facilitators voor het storingsbeheer en het communicatieproces. Zij hebben samen met de betrokken infrastructuurbeheerders omleidingsoverzichten en operationele scenario's uitgewerkt. Een verwijzing naar het omleidingsoverzicht en de scenario's is ook te vinden in sectie 4 van het *Corridor Information Document* (zie punt 1.7.1).

Bij grote internationale storingen op een lijn of in een voorziening wordt er overlegd met de infrastructuurbeheerders van de buurlanden, om het verkeer eventueel om te leiden, alsook voor het aanpassen of afschaffen van bepaalde ritten. Er wordt afgesproken welke treinen wanneer zullen rijden en via welke grensovergang. Er wordt ook een incident aangemaakt in de "*Incident Management Tool*" van TIS (zie punt 6.4), zodat de infrastructuurbeheerders van de buurlanden en de infrastructuurbeheerders van de betrokken goederencorridors ingelicht zijn. Op afgesproken uren zijn er telefoonconferenties waarbij de situatie wordt besproken en de afspraken waar nodig bijgesteld worden. In eerste instantie zullen de aanpassingen in real time gebeuren door *Central Dispatch*. In een verdere fase zullen de aanpassingen gepubliceerd worden in een bulletin "treindienst".

De spoorwegondernemingen worden betrokken volgens de nationale procedures voor incidentenbeheer en zijn belast met de communicatie van specifieke treininformatie aan hun klanten.

Nadat er afgesproken is met de infrastructuurbeheerders van de buurlanden over hoe het verkeer zal verlopen zolang het incident aan de gang is, worden de spoorwegondernemingen ingelicht door *Central Dispatch* over hun opties en over de beschikbare (eventueel herverdeelde) capaciteit. Op basis hiervan beslissen de spoorwegondernemingen hoe ze hun treinen zullen inleggen.

Meer details zijn beschreven in het *"Handbook for International Contingency Management (ICM)"*, dat te vinden is op: https://rne.eu/downloads/#downloads_traffic_int.

Het ICM handboek beschrijft de normen en procedures die ervoor moeten zorgen dat het verkeer ondanks een internationale storing zo doeltreffend, klantgericht en op het hoogst mogelijke niveau kan worden voortgezet en dat de status van de storing en de impact hiervan op de verkeersstromen voor alle relevante stakeholders in Europa transparant is. Het definieert eveneens storingsbeheer en communicatieprocessen die de nationale procedures voor incidentenbeheer aanvullen, om een betere internationale samenwerking tussen infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties mogelijk te maken.

6.3.3.3 Interventie in geval van storingen of incidenten

Indien de infrastructuurbeheerder ten gevolge van een door de spoorwegonderneming veroorzaakt incident moet ingrijpen – of een beroep moet doen op een derde partij – om het verkeer te herstellen, zullen, conform de gebruiksovereenkomst, de volledige kosten aan de spoorwegonderneming worden aangerekend.

Infrabel heeft met name, 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, 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, Central Dispatch bijstand kan vragen van een interventieploeg die tot deze bedrijven behoort en die gespecialiseerd is in incidenten met gevaarlijke goederen en beschikken over aangepast materieel.

6.4 Hulpmiddelen voor treininformatie en –monitoring

Infrabel verzekert de controle van het spoorverkeer voornamelijk via twee systemen: het *Traffic Management System* (TMS) en de Elektronische BedieningsPost (EBP). Dankzij het TMS is de infrastructuurbeheerder voortdurend op de hoogte van de positie van de treinen. De EBP is aangesloten op het TMS en wordt gebruikt voor de besturing van installaties en seinen.

Kandidaten en andere infrastructuurbeheerders hebben de mogelijkheid om de applicatie *Track In* te gebruiken, die beschikbaar is op de *Business Corner*, om hun treinen/tractiematerieel te volgen. Hierdoor kunnen zij actie ondernemen in geval van grote vertragingen.

Voor het internationaal beheer van de treinen heeft *RailNetEurope* het *Train Information System* (TIS) ontwikkeld. TIS is een webapplicatie die realtimetreingegevens over internationale treinen verstrekt. De relevante gegevens worden rechtstreeks uit de systemen van Infrabel verkregen en alle informatie van de verschillende infrastructuurbeheerders wordt gecombineerd tot één traject van vertrek of herkomst tot eindbestemming. Op deze manier kan een trein over de grenzen heen worden gevolgd van begin tot einde. Kandidaten en exploitanten van dienstvoorzieningen kunnen toegang krijgen tot TIS door de *TIS User Agreement* te tekenen met *RailNetEurope*. Door het ondertekenen van deze overeenkomst, stemt de TIS-gebruiker ermee in dat *RailNetEurope* treininformatie deelt met samenwerkende TIS-gebruikers. De TIS-gebruiker heeft toegang tot de gegevens met betrekking tot zijn eigen treinen en tot de treinen van andere TIS-gebruikers als zij bij dezelfde treinrit betrokken zijn (d.w.z. standaard gegevensuitwisseling).

De toegang tot het TIS is gratis. Een gebruikersaccount kan worden aangevraagd via RNE TIS Support: support.tis@rne.eu. Meer informatie is beschikbaar op https://rne.eu/it/rne-applications/tis/.

De applicatie *Fill In*, die beschikbaar is op de *Business Corner*, biedt spoorwegondernemingen verschillende interfaces voor het verzenden van de aangifte van de feitelijke treinsamenstelling (TCM TAF TSI xml [versie 2.1.6 of 2.4.1], nationale *Fill In* xml, xml generator of webinterface). Er dient ten minste een EVN voor het (de) eigenlijke tractievoertuig(en) en de EVN's van de voertuigen waaruit de trein is samengesteld verstrekt te worden, evenals andere informatie zoals wagonlengte, tonnage, aanwezigheid van gevaarlijke goederen, enz.

Wat betreft de applicatie *Merl In*, die eveneens beschikbaar is op de *Business Corner*, biedt zij de spoorwegondernemingen verschillende interfaces voor het opsturen van de informatie over de wagons in tijdelijk verblijf op de lokale sporen (nationale *Merl In* xml, xml generator of webinterface).

7. Dienstvoorzieningen

7.1 Inleiding

De toegang, met inbegrip van toegang via het spoor, tot de dienstvoorzieningen die worden vermeld in bijlage 1, punt 2 van de Spoorcodex en de diensten die worden verleend in deze voorzieningen zijn gereglementeerd door Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad, die is omgezet in de Spoorcodex en door de Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie.

Dit hoofdstuk is gewijd aan de dienstvoorzieningen en de diensten die er worden verleend. Het omvat zowel de dienstvoorzieningen die door Infrabel als exploitant van dienstvoorzieningen worden beheerd, als de voorzieningen die aan het Infrabel-net verbonden zijn en die door andere exploitanten worden beheerd.

7.2 Overzicht dienstvoorzieningen

Zowel de wet van 30 augustus 2013 *houdende de Spoorcodex* als de uitvoeringsverordening (EU) 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 voorzieningen, 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, zoals het Rail Facilities Portal - http://railfacilitiesportal.eu, voor meer informatie neem contact op met contact@railfacilitiesportal.eu) waar deze informatie gratis ter beschikking wordt gesteld.

Om de exploitanten van dienstvoorzieningen en dienstverleners te ondersteunen voor de beschrijving van hun voorzieningen 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): *https://www.infrabel.be/sites/default/files/wysiwyg-files/gemeenschappelijke_template_voor_dienstvoorzieningen.docx*
- Modèle commun applicable aux installations de service (FR) : *https://www.infrabel.be/sites/default/files/wysiwyg-files/modele_commun_applicable_aux_installations_des_services.docx*
- Common template for service facility information (ENG): *https://www.infrabel.be/sites/default/files/wysiwyg-files/common_template_for_service_facility_information.docx*

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.

In overeenstemming met Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad, alsook de Spoorcodex worden volgende voorzieningen beschouwd als dienstvoorzieningen:

- passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan, met inbegrip van de weergave van reisinformatie en passende locaties voor diensten in verband met kaartverkoop;
- vrachtterminals;
- rangeerstations en vormingsstations, met inbegrip van rangeervoorzieningen;
- remisestations;
- onderhoudsvoorzieningen, met uitzondering van dienstvoorzieningen voor groot onderhoud welke uitsluitend zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn;
- andere technische voorzieningen, met inbegrip van schoonmaak- en wasvoorzieningen;
- met de spooractiviteiten verbonden zeehaven- en binnenhavenvoorzieningen;
- hulp- en ondersteuningsvoorzieningen;
- tankinstallaties en levering van brandstof in deze voorzieningen, waarbij de retributies voor het gebruik van de tankinstallaties op de factuur afzonderlijk van de heffingen voor de levering van brandstof tot uitdrukking komen.

In deze dienstvoorzieningen mogen de exploitanten drie types diensten verlenen:

- diensten die worden aangeboden in de zin van punt 2 van bijlage 1 van de Spoorcodex;
- aanvullende diensten (zie punt 3 van bijlage 1 van de Spoorcodex);
- ondersteunende diensten (zie punt 4 van bijlage 1 van de Spoorcodex).

Bijlage E.2 geeft een overzicht van de dienstvoorzieningen die door Infrabel of door derden worden geëxploiteerd. Deze bijlage vermeldt voor elk van deze voorzieningen: het type, de naam van de exploitant, de lijn(en) van het spoorwegnet waarop zij is aangesloten, het al dan niet gelegen zijn in een zee- of binnenhaven, het al dan niet verbonden zijn met een goederencorridor, de status van de voorziening, het plaatselijk protocol van Infrabel waarin zij eventueel voorkomt en de link naar de website waar de gedetailleerde informatie te vinden is.

In de rest van dit hoofdstuk worden de door Infrabel geëxploiteerde dienstvoorzieningen nader toegelicht.

7.3 Door Infrabel geëxploiteerde dienstvoorzieningen

YourFacilities INFRABEL

7.3.1 Gemeenschappelijke bepalingen

7.3.1.1 Algemene informatie

In punt 7.3.1 worden de bepalingen opgesomd die van toepassing zijn op alle door Infrabel geëxploiteerde dienstvoorzieningen.

7.3.1.2 Diensten

Als exploitant van dienstvoorzieningen exploiteert Infrabel talrijke voorzieningen, voornamelijk rangeer-, vormings- en parkeerbundels (voor de specifieke voorwaarden die van toepassing zijn op deze bundels, zie punt 7.3.4).

Voor de door Infrabel geëxploiteerde bundels kunnen de spoorwegondernemingen vooraf toegang aanvragen tot twee hoofdcategorieën van bundelsporen:

- Operationele sporen (VOS) / hogedensiteitsporen (VHDS)

  Bundelsporen krijgen het statuut van operationele sporen indien zij nodig zijn voor het verrichten van andere spoorwegactiviteiten dan langparkeren (rangeren, kortparkeren, enz.) door spoorwegondernemingen en voor de operationele behoeften van Infrabel.

  Deze sporen zijn niet reserveerbaar.

  In bepaalde gevallen krijgen deze sporen de status van hogedensiteitsporen (VHDS, zie punt 7.3.4.4).

- Reserveerbare sporen (VRS)

  Reserveerbare sporen zijn sporen in een door Infrabel geëxploiteerde dienstvoorziening die voor specifieke doeleinden en voor een bepaalde periode kunnen worden toegewezen.

  Er zijn vier statuten van reserveerbare sporen:

  - Reserveerbare sporen – parking (VRS-P)

  Bundelsporen krijgen het statuut van reserveerbare sporen - parking toegewezen als de sporen, voor ten minste de duur van een dienstregeling, niet nodig zijn voor enig ander doel dan langparkeren en mits het geen belemmeringen veroorzaakt voor:

  - de exploitatie van de lijnen die toegang geven tot de bundel, alsook de omloopsporen die tot de bundel behoren;
  - de operaties van de met de bundel verbonden ondernemingen;
  - de dagelijkse exploitatie van de bundel (rangeringen, kortparkeren, herbenuttiging, …

  De voorwaarden voor de reservatie van VRS-P staan beschreven in punt 7.3.4.7 hieronder.

  - Reserveerbare sporen voor de bediening van één of meerdere aangesloten ondernemingen (VRS-VDBS)

  Bundelsporen krijgen het statuut van reserveerbare sporen voor de bediening van één of meerdere ondernemingen als deze sporen voor ten minste de duur van een dienstregeling, nodig zijn voor de bediening van één of meerdere aangesloten ondernemingen.

  De voorwaarden voor de reservatie van VRS-VDBS staan vermeld in bijlage E.5.

  - Reserveerbare sporen - tractie Z (VRS-TZ)

  Bundelsporen krijgen het statuut van reserveerbare sporen – tractie Z, wanneer het vanwege de optimalisatie van het beheer van een bundel van belang is om bepaalde sporen uitsluitend te voorzien voor het parkeren van tractiemiddelen voor dewelke in de betrokken bundel geen gebruik van de bovenleiding noodzakelijk is.

  - Reserveerbare sporen - tractie E (VRS-TE)

  Bundelsporen krijgen het statuut van reserveerbare sporen – tractie E, wanneer het vanwege de optimalisatie van het beheer van een bundel van belang is om bepaalde sporen uitsluitend te voorzien voor het parkeren van tractiemiddelen voor dewelke in de betrokken bundel wel gebruik van de bovenleiding noodzakelijk is.

  De voorwaarden voor de reservatie van VRS-TZ en VRS-TE staan vermeld in bijlage E.6.

Infrabel stelt voor alle sporen in zijn bundels 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 seinposten (beheer van de sporen in de bundels, bediening van de spoorremmen, …). Meer informatie over de taken van Infrabel vanop de seinposten zijn terug te vinden in het eerste deel van de plaatselijke protocollen (zie punt 7.3.1.4).

Het is mogelijk voor derden om onder bepaalde voorwaarden diensten aan te bieden in de bundels van Infrabel. Alle informatie hierover is verkrijgbaar bij Infrabel.

7.3.1.3 Heffingen

Als exploitant van dienstvoorzieningen exploiteert Infrabel verschillende rangeer-, vormings- en parkeerbundels (zie punten 7.3.4 en 7.3.5). De toegang tot de sporen van deze dienstvoorzieningen en het gebruik ervan worden gedekt door de gebruiksheffing. De algemene principes worden daarom beschreven in de punten 5.2, 5.6, 5.8 en 5.9 van dit document.

De toegang tot de sporen in de dienstvoorzieningen en diensten die in de voorzieningen worden verleend, worden gefactureerd op basis van de totale kost vermeerderd met een redelijke winst. Heffingen voor toegang via het spoor in dienstvoorzieningen en heffingen voor het verlenen van diensten in voorzieningen worden per verkeerstype toegepast op basis van de volgende tabel. De details worden respectievelijk in de punten 7.3.1.3.1 en 7.3.1.3.2 beschreven.

		Parameters	
BR-LR	**Vervoerstype**	**Totale kost toegang tot de sporen in de dienstvoorzieningen**	**Totale kost diensten verleend in dienstvoorzieningen**
BR	Reizigersvervoer (HkvOdv, HkvNOdv, Hst)	X	X
	Goederenvervoer (Hkm)	X	X
	Overige treinen (HkvOther/HkmOther)	X	X
	Toeristische organisaties (HkvTo/HkmTo)		
LR	Reizigersvervoer (HkvOdv, HkvNOdv, Hst)		X
	Goederenvervoer (Hkm)		X
	Overige treinen (HkvOther/HkmOther)		X
	Toeristische organisaties (HkvTo/HkmTo)		

Met BR= beladen ritten en LR= losse ritten.

7.3.1.3.1 Totale kost toegang tot de sporen in de dienstvoorzieningen

De heffing voor de toegang tot de sporen in de dienstvoorzieningen mag niet hoger zijn dan de kosten van deze dienst, vermeerderd met een redelijke winst, overeenkomstig artikel 51 van de Spoorcodex.

De heffing voor de toegang tot de sporen in de dienstvoorzieningen is van toepassing op alle segmenten behalve de toeristische organisaties. Losse ritten zijn ook vrijgesteld.

De toegang tot de sporen in de voorzieningen geeft aanleiding tot een heffing die als volgt wordt berekend:

$$TK_VOORZIENING = \sum_{n} tk_voorziening_n$$

Met:

- $tk_voorziening$: de totale eenheidskost voor een ingang in een factureerbare dienstvoorziening "*n*", uitgedrukt in €.

Verplichte stops opgelegd door de seinen en doorritten (zonder stop) worden niet gefactureerd.

De lijst van de factureerbare dienstvoorzieningen en de coëfficiënt van de totale eenheidskost zijn opgenomen in bijlage F.2.

7.3.1.3.2 Totale kost diensten verleend in de dienstvoorzieningen

De heffing voor het verlenen van diensten in de dienstvoorzieningen mag niet hoger zijn dan de kosten van deze dienst, vermeerderd met een redelijke winst, overeenkomstig artikel 51 van de Spoorcodex.

Infrabel past momenteel geen dergelijke heffing toe.

7.3.1.4 Toegangs- en gebruiksvoorwaarden

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

Het plaatselijk protocol beschrijft het operationeel gebruik van de lokale dienstvoorzieningen. 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 dienstvoorziening(en) 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 veiligheidskritieke taken van besturing van een krachtvoertuig verricht in het kader van 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-O*. De *Area I-O* kan deze uit het oogpunt van exploitatiemogelijkheden al dan niet goedkeuren of eventuele alternatieve reiswegen voorstellen. Deze ritten “buiten rijpad” vinden plaats, ofwel tussen een private spooraansluiting en een dienstvoorziening, ofwel in en tussen de dienstvoorzieningen van Infrabel om te rangeren of uit te wijken. Het plaatselijk protocol beschrijft de aanwijzingen en de te nemen (veiligheids-)maatregelen van de toegelaten reiswegen, 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 gebruik van lokale capaciteit is onderworpen aan het behoud door de spoorwegonderneming van de gebruiksovereenkomst. Indien de spoorwegonderneming de rechten verbonden aan de gebruiksovereenkomst wordt ontnomen, 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 gebruik van de capaciteit onmiddellijk intrekken 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 intrekking gebeurt per aangetekende brief met ontvangstbevestiging, waarbij de toepassingsdatum deze is van de ontvangst van de aangetekende brief.

In geval van strijdigheid tussen de bepalingen van het plaatselijk protocol en die van de gebruiksovereenkomst, primeren de bepalingen van de laatstgenoemde, tenzij deze gebruiksovereenkomst voor onderdelen ervan anders zou bepalen of tenzij deze gebruiksovereenkomst ruimte laat voor aanvulling of verduidelijking.

Behalve indien de partijen in gezamenlijk overleg anders beslissen, blijft het plaatselijk protocol geldig als de gebruiksovereenkomst wijzigt.

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

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

Het eerste deel van de plaatselijke protocollen is raadpleegbaar op de *Business Corner*. Voor de opmaak van de overige delen van de plaatselijke protocollen kan een spoorwegonderneming zich wenden tot de *Area I-O* waartoe de dienstvoorziening behoort. De contactgegevens van de *Areas I-O* zijn terug te vinden in bijlage D.9.

7.3.2 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. Bijlage D.4 bevat de stations die uitgerust zijn met reizigersperrons, alsook de lengte van deze perrons.

7.3.3 Terminals voor het goederenverkeer

Infrabel exploiteert geen goederenterminals.

7.3.4 Rangeer- en vormingsstations

7.3.4.1 Algemene informatie

Infrabel exploiteert verschillende bundels voor het vormen en rangeren van treinen, alsook voor het parkeren van rollend materieel. De lijst van de door Infrabel geëxploiteerde bundels is terug te vinden in bijlage E.2.

Voor het specifieke geval van de trieerinstallatie Antwerpen-Noord en de dienstvoorzieningen Oorderen en Bundel N worden de geldende reserverings- en toewijzingsvoorwaarden uiteengezet respectievelijk in de bijlagen E.4, E.5 en E.6.

7.3.4.2 Diensten

De diensten die verleend worden in de rangeer-, parkeer- en vormingsbundels zijn beschreven in punt 7.3.1.2.

7.3.4.3 Beschrijving van de dienstvoorziening

De technische uitrusting van de bundels die door Infrabel geëxploiteerd worden, is terug te vinden in bijlage F.1. Bijlage D.7 bevat de openingsuren van deze bundels En het desbetreffende plaatselijke protocol vermeldt de praktische regelingen voor het operationele gebruik ervan (zie punt 7.3.1.4).

Wat betreft de vaste installaties voor 3kV energievoorziening in de bundels, die voorzien zijn van sleutels en die dienen om de rijtuigen voor te verwarmen, te koelen of om ze tijdens vriesperiodes op een positieve temperatuur te houden, mogen deze enkel gebruikt worden door personeel van de spoorwegonderneming dat een specifieke opleiding heeft gevolgd. Infrabel stelt daarvoor een handleiding ter beschikking op de *Business Corner*. Het 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.

7.3.4.4 Tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen

Er zijn tarieven voorzien om overbelastingsrisico's op de operationele sporen (VOS - zie definitie in punt 7.3.1.2) in de drukste bundels te voorkomen door de spoorwegondernemingen aan te moedigen hun gebruik van deze bundels te optimaliseren. Deze tarieven worden in de punten 7.3.4.4.1 tot en met 7.3.4.4.6 nader toegelicht.

7.3.4.4.1 Toepassingsgebied

Infrabel stelt vast dat er operationele problemen kunnen ontstaan – met een toenemend risico op overbelasting – voor elke bundel waarvan de bezettingsgraad van de operationele sporen gedurende ten minste vier maanden in een referentiejaar een minimumdrempel van 60 % bereikt, overeenkomstig de berekeningsmethode beschreven in bijlage F.2.

Om elk risico op overbelasting in deze bundels te vermijden, past Infrabel gebruikstarieven toe gebaseerd op de bezettingstijd van het operationeel spoor, dat hierdoor de status krijgt van een hogedensiteitspoor (VHDS), op voorwaarde dat:

- er geen enkel reserveerbaar spoor beschikbaar is in deze bundel;

- deze bundel uitgerust is met apparatuur voor de automatische registratie van bewegingen (aankomst/vertrek) op de operationele sporen en met een systeem waarmee deze bewegingen kunnen worden gekoppeld aan de onderneming die het operationeel spoor heeft bezet;
- deze bundel niet hoofdzakelijk wordt gebruikt voor de bediening van de - in voorkomend geval - enige onderneming die direct op deze bundel is aangesloten.

Bijlage F.2 bevat de lijst van bundels die uitgerust zijn met de bovengenoemde apparatuur en het bovengenoemde systeem, waarbij ook de hoogste maandelijkse bezettingsgraad, gemeten over een periode van ten minste 4 maanden van een referentiejaar, wordt aangegeven. De lijst van de bundels en de hogedensiteitsporen waarop deze tarieven van toepassing zijn, is in dezelfde bijlage opgenomen.

De tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen – die deel uitmaken van de vergoedingen voor de toegang op het spoor binnen de in bijlage 1, punt 2 van de Spoorcodex bedoelde dienstvoorzieningen en de verlening van diensten in deze voorzieningen – mogen niet hoger zijn dan de kosten om de diensten te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst, overeenkomstig artikel 51 van de Spoorcodex.

De tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen gelden voor alle verkeerstypes (beladen ritten/losse ritten) en voor alle marktsegmenten, met uitzondering van de toeristische organisaties.

7.3.4.4.2 Formule

De tarieven om overbelastingsrisico's te voorkomen voor de betrokken hogedensiteitsporen worden voor elk hogedensiteitspoor afzonderlijk berekend en houden rekening met alle bezettingsuren om de verschuldigde heffing te berekenen. Deze tarieven worden maandelijks berekend voor alle bezettingen die tijdens de betrokken maand zijn beëindigd, op basis van de volgende formule:

$$\text{Maandelijks tarief} = \sum_{\substack{lm \\ B_{lm} \leq BR_l}} (B_{lm} * UR_l) + \sum_{\substack{lm \\ BP_KT_l \geq B_{lm} > BR_l}} (B_{lm} * UP_KT_l) + \sum_{\substack{lm \\ B_{lm} > BP_KT_l}} (B_{lm} * UP_LT_l)$$

Waarbij:

- B_{lm}: werkelijke bezettingstijd "m" van het VHDS "l" in uren;
- BR_l: standaardbezettingstijd van het VHDS "l" in uur voor rangeren;
- BP_KT_l: standaardbezettingstijd van het VHDS "l" in uur voor kortparkeren;
- UR_l: uurtarief van het VHDS "l" voor rangeren uitgedrukt in €/u.;
- UP_KT_l: uurtarief van het VHDS "l" voor kortparkeren uitgedrukt in €/u.;
- UP_LT_l: uurtarief van het VHDS "l" voor langparkeren uitgedrukt in €/u.

De standaardbezettingstijden van de hogedensiteitsporen geven de grens aan tussen rangeeractiviteiten en kort- of langparkeren. Zij worden bepaald met inachtneming van de technische specificaties van de bundels overeenkomstig het onderstaande evaluatieschema en worden gepubliceerd in bijlage F.2:

		Standaardbezettingstijd voor rangeren	Standaardbezettingstijd voor kortparkeren	
Bundels die toegang geven tot de trieerinstallaties		12 u.	36 u.	
Andere bundels	Bestaande uit geëlektrificeerde sporen	16 u.	48 u.	*Als de bundel uit verschillende spoortypes bestaat, zijn de langste standaard-bezettingstijden van toepassing.*
	Bestaande uit deels geëlektrificeerde sporen	24 u.	72 u.	
	Bestaande uit niet-geëlektrificeerde sporen	48 u.	144 u.	

Voor elke activiteit (rangeren/kortparkeren/langparkeren) is een specifiek uurtarief bepaald. De geldende uurtarieven worden gepubliceerd in bijlage F.2.

De aard van de activiteiten – en dus het uurtarief dat van toepassing is voor elk gebruik – wordt bepaald op basis van de bezettingstijd: elke bezetting die korter is dan of gelijk is aan de standaardbezettingstijd voor rangeren, wordt beschouwd als een rangeeractiviteit, terwijl een bezetting die deze standaardbezettingstijd overschrijdt, beschouwd wordt als een parkeeractiviteit. Wat de parkeeractiviteit betreft, zal een onderscheid gemaakt worden tussen kort- en langparkeren. Ter herinnering: voor de berekening van de verschuldigde heffing worden alle bezettingsuren meegerekend. Concreet zijn er dus drie scenario's mogelijk:

- Als de spoorwegonderneming de standaardbezettingstijd voor rangeren niet overschrijdt, worden de bezettingsuren vermenigvuldigd met het uurtarief voor rangeeractiviteiten;
- Als de spoorwegonderneming de standaardbezettingstijd voor rangeren overschrijdt, zonder de standaardbezettingstijd voor kortparkeren te overschrijden, worden de bezettingsuren vermenigvuldigd met het uurtarief voor kortparkeren;
- Als de spoorwegonderneming de standaardbezettingstijd voor kortparkeren overschrijdt, worden de bezettingsuren vermenigvuldigd met het uurtarief voor langparkeren.

7.3.4.4.3 Neutralisatie van de bezettingstijden

Indien er sluitingsperiodes van toepassing zijn op hogedensiteitsporen, worden de bezettingsuren die met deze sluitingsperiodes samenvallen niet meegerekend. De openingstijden van de bundels staan vermeld in het desbetreffende plaatselijke protocol (zie punt 7.3.1.4).

Bovendien worden bezettingsuren eveneens niet meegerekend indien de toegang tot (of het verlaten van) de hogedensiteitsporen onmogelijk is door oorzaken buiten de wil van de spoorwegondernemingen (bijv. wegens geplande/ongeplande werken, feestdagen, …) of indien het informaticasysteem voor de registratie van de bezetting van de hogedensiteitsporen niet werkt.

7.3.4.4.4 Overdracht van verantwoordelijkheid

De tarieven worden standaard toegepast op de inkomende spoorwegonderneming. Bij overdracht van verantwoordelijkheid op een hogedensiteitspoor van de ene spoorwegonderneming naar de andere, moet de inkomende spoorwegonderneming de seinpost per e-mail in kennis stellen. Het e-mailadres is vermeld in het desbetreffende plaatselijke protocol. Deze e-mail moet worden verzonden op het moment van de overdracht en moet vermelden aan welke spoorwegonderneming de verantwoordelijkheid wordt overgedragen. Bovendien moet deze spoorwegonderneming in kopie (cc)

staan van de e-mail aan de seinpost. In het geval van een overdracht van verantwoordelijkheid onder de hierboven vermelde voorwaarden, is de voor de inkomende spoorwegonderneming berekende bezettingstijd het verschil tussen de datum en het tijdstip van de kennisgeving van de overdracht per e-mail aan de seinpost en de datum en het tijdstip van aankomst in de voorziening. Voor de spoorwegonderneming waaraan de verantwoordelijkheid wordt overgedragen, is de bezettingstijd het verschil tussen de datum en het tijdstip van het verlaten van het hogedensiteitspoor en de werkelijke datum en het werkelijke tijdstip van de overdracht, zoals meegedeeld aan de seinpost bij de kennisgeving van de overdracht.

Indien de spoorwegonderneming waaraan de verantwoordelijkheid is overgedragen, binnen 24 uur geen bezwaar per kerende e-mail tegen de overdracht van verantwoordelijkheid indient, wordt de overdracht als aanvaard beschouwd en wordt er geen bezwaar meer in aanmerking genomen. In geval van bezwaar binnen 24 uur zullen de tarieven ten laste zijn van de inkomende spoorwegonderneming. Deze laatste zal het geschil met de tweede spoorwegonderneming zelf moeten beslechten, met inbegrip van de voorwaarden en modaliteiten voor de onderlinge verdeling van de tarieven, waarbij Infrabel volledig buiten deze besprekingen blijft.

7.3.4.4.5 Facturatie

Deze tarieven worden maandelijks gefactureerd overeenkomstig de bepalingen van de gebruiksovereenkomst. Er dient echter geen voorschot te worden betaald (zie punt 5.9.1).

De vragen of opmerkingen over de facturering van deze tarieven kunnen gericht worden aan het verantwoordelijke bureau (I-CBE.423, zie punt 1.6.1).

7.3.4.5 Tarief voor reserveerbare sporen

7.3.4.5.1 Toepassingsgebied

Er is een tarief van toepassing op elk reserveerbaar spoor - parking (VRS-P), reserveerbaar spoor - tractie Z (diesel) (VRS-TZ) en reserveerbaar spoor - tractie E (elektrisch) (VRS-TE) dat wordt toegewezen aan een spoorwegonderneming.

De totale kost ‘toegang tot de sporen in de dienstvoorzieningen’ (zie punt 7.3.1.3.1) is eveneens verschuldigd.

De lijst van de reserveerbare sporen waarop dit tarief van toepassing is, is opgenomen in bijlage F.1 en de tarieven zijn terug te vinden in bijlage F.2.

Het tarief voor de reserveerbare sporen – dat deel uitmaakt van de vergoeding voor de toegang op het spoor binnen de in bijlage 1, punt 2 van de Spoorcodex bedoelde dienstvoorzieningen en de verlening van diensten in deze voorzieningen – mag niet hoger zijn dan de kosten om de diensten te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst, overeenkomstig artikel 51 van de Spoorcodex.

Het tarief voor de reserveerbare sporen geldt voor alle types rollend materieel en zijn van toepassing op alle marktsegmenten, met uitzondering van de toeristische organisaties.

7.3.4.5.2 Formule

Het dagelijks tarief voor reserveerbare sporen wordt voor elk spoor afzonderlijk berekend op basis van de parameters opgenomen in bijlage F.1: de lengte van het spoor (in meter) en de eventuele elektrificatie van het spoor. Het dagelijks tarief wordt als volgt berekend :

$$Dagelijks\ tarief = kost_W + lengte * P_{OH}$$

Waarbij:

- $kost_W$: de dagelijkse gemiddelde onderhoudskost per wissel;
- *lengte*: de lengte (in meter) van het spoor zoals opgenomen in bijlage F.1;
- P_{OH}: de dagelijkse onderhoudskost van het spoor per meter, met een bijkomende eenheidskost indien het betrokken spoor geëlektrificeerd is.

De methode voor de jaarlijkse indexering van de eenheidskosten is opgenomen in bijlage F.2.

7.3.4.5.3 Facturatie

De facturering vindt plaats op maandbasis, overeenkomstig de bepalingen in de infrastructuurgebruiksovereenkomst. Geen enkele vooruitbetaling wordt vereist voor dit tarief (zie punt 5.9.1).

Elk spoor dat na afloop van het toewijzingsproces voor een hele of een deel van een kalendermaand aan een spoorwegonderneming ter beschikking wordt gesteld, wordt gefactureerd in de kalendermaand die volgt op de maand waarin het daadwerkelijk ter beschikking is gesteld.

Elke terbeschikkingstelling die voortvloeit uit het toewijzingsproces geeft aanleiding tot facturering.

Bij wijze van uitzondering, en op voorwaarde dat het spoor daadwerkelijk door de betrokken spoorwegonderneming wordt vrijgemaakt, wordt er geen factuur opgesteld – of wordt er, indien van toepassing, een creditnota opgesteld – in de volgende situaties:

- annulering of schorsing van de capaciteit door toedoen van Infrabel (met name vanwege werken in de bundels). Als er een alternatief spoor wordt toegewezen waarvoor hetzelfde tarief geldt, wordt de bijbehorende factuur naar de spoorwegmaatschappij gestuurd;
- een spoorwegonderneming ziet af van haar toegangsrecht op een spoor in het kader van een coördinatieprocedure die in de loop van het jaar plaatsvindt.

De vragen of opmerkingen over de facturering van dit tarief kunnen worden gericht aan het verantwoordelijke bureau (I-CBE.423, zie punt 1.6.1).

7.3.4.5.4 Gedeelde reservatie

Als een spoor na afloop van de coördinatieprocedure wordt gedeeld door twee of meerdere spoorwegondernemingen, moet elke onderneming het tarief betalen volgens de verdeelsleutel die in het verslag van de coördinatieprocedure staat vermeld.

Deze tussen de betrokken spoorwegondernemingen overeengekomen verdeelsleutel is een absolute voorwaarde voor de gedeelde reservatie van het spoor. Indien het daadwerkelijk gebruik afwijkt van de overeengekomen verdeelsleutel, dient het geschil door de betrokken spoorwegondernemingen onderling geregeld te worden.

7.3.4.6 Toegangs- en gebruiksvoorwaarden

De toegangsvoorwaarden voor de rangeer-, parkeer- en vormingsbundels, alsook de gebruiksvoorwaarden ervan zijn beschreven in punt 7.3.1.4.

7.3.4.7 Capaciteitstoewijzing

7.3.4.7.1 Indienen van de aanvraag voor lokale capaciteit

Infrabel biedt de spoorwegondernemingen de mogelijkheid om toegang te krijgen tot en gebruik te maken van zijn bundels en tot het merendeel van de sporen en de uitrusting waaruit deze bestaan.

Spoortypes

In bijlage F.1 worden alle sporen van de Infrabel-dienstvoorzieningen, waaronder de bundels, voorgesteld die de spoorwegondernemingen kunnen gebruiken.

Voor twee categorieën sporen kan het gebruik voorafgaand worden aangevraagd: het betreft de operationele sporen en reserveerbare sporen. Er moet echter een onderscheid worden gemaakt tussen deze twee categorieën sporen. Operationele sporen zijn niet reserveerbaar en er zijn maximumperioden vastgesteld voor de bezetting ervan. Bijlage F.1 vermeldt de maximale bezettingstijd van ieder spoor die tot dit spoortype behoort (in uren). Er zijn daarentegen wel specifieke reserveringsprocedures voor dienstvoorzieningen met reserveerbare sporen.

Aanvragen indienen

- Operationele sporen (VOS) / hogedensiteitsporen (VHDS)

  Toegang tot operationele sporen, die gedurende een beperkte periode door de spoorwegonderneming kunnen gebruikt worden, kan vooraf worden gevraagd via het formulier B.1.4 (uitdrukking behoeften). In dit formulier dient de spoorwegonderneming voor de gewenste bundel de volgende informatie aan te geven, rekening houdend met de kenmerken van het spoor of de sporen (bijvoorbeeld de lengte van het spoor) en de maximale duur van de bezetting van het (de) betrokken spo(o)r(en):

  - de gewenste periodes en tijdvensters;
  - de kenmerken van het rollend materieel dat toegang zal hebben tot de bundel (lengte enz.);
  - het type operaties dat zij er wil uitvoeren;
  - de gewenste uitrusting (bv. elektrische voorverwarmingsapparatuur, toegang tot de rijweg enz.);
  - indien van toepassing, de naam van de andere spoorwegonderneming die verantwoordelijk is voor het vertrek of de aankomst van de trein;
  - eventueel het of de gewenste VOS in de bundel.

  Dit moet Infrabel toelaten om indien mogelijk, op voorhand te evalueren welk(e) spoor of sporen nodig is/zijn voor de operaties. In dat geval wordt/worden het/de door de spoorwegonderneming aangevraagde/door Infrabel aangeduide spo(o)r(en) in de planning opgenomen voor de aangevraagde/geschatte benodigde tijd. Indien voornoemde informatie niet wordt verstrekt door de spoorwegonderneming, schat Infrabel de bezettingstijd in op basis van het optimale beheer van de capaciteit. In beide gevallen wordt/worden het/de spo(o)r(en) in de planning opgenomen voor een tijdsduur die de voor dat/deze spo(o)r(en) bepaalde maximale bezettingstijd niet overschrijdt.

  Formulier B.1.4 moet per e-mail worden verzonden naar de mailbox van het bureau “*Operational Planning”* van de *Area* die de betreffende dienstvoorziening beheert. De lijst met de mailboxen van de bureaus “*Operational Planning”* is opgenomen in formulier B.1.4.

  Voor het indienen van haar ‘uitdrukking van behoeften’ in real time dient de spoorwegonderneming rechtstreeks contact op te nemen met de seinpost die de betreffende

dienstvoorziening beheert. De contactgegevens van de seinposten zijn te vinden in lijst 31 van het RIEI .

- Reserveerbare sporen (VRS)

De onderstaande principes gelden uitsluitend voor VRS-P. De principes met betrekking tot VRS-VBDS worden beschreven in bijlage E.5 en die met betrekking tot VRS-TE en VRS-TZ in bijlage E.6.

Reserveringsaanvragen voor de VRS-P worden ingedeeld naar gelang de periode waarin ze worden ingediend: jaarlijkse aanvragen, laattijdige aanvragen en ad-hocaanvragen.

De spoorwegonderneming dient zijn reserveringsaanvragen in via de applicatie *Icarus - local capacity*, die beschikbaar is op de Business Corner. *Icarus - local capacity* bevestigt de ontvangst van de aanvraag.

Icarus - local capacity geeft een overzicht van de VRS-P die kunnen worden gereserveerd en vermeldt in voorkomend geval, ter indicatie, de reeds toegewezen en de nog niet toegewezen VRS-P.

- Jaarlijkse aanvragen

De jaarlijkse aanvragen voor de dienstregeling 2027 kunnen ingediend worden vanaf 1 juli tot en met 1 oktober 2026.

In het geval dat *Icarus - local capacity* gedurende de laatste twee dagen van de indieningsperiode niet beschikbaar zou zijn, kan de uiterste indieningsdatum met een door Infrabel bepaalde redelijke termijn verlengd worden, zonder dat dit gevolgen heeft voor de uiterste datum voor de verwerking van de aanvragen.

- Laattijdige aanvragen

De laattijdige aanvragen voor de dienstregeling 2027 zijn de aanvragen die worden ingediend na de uiterste datum voor het indienen van jaarlijkse aanvragen en die niet gekoppeld zijn aan een punctuele ad-hocaanvraag voor infrastructuurcapaciteit (d.w.z. een *Ad-Hoc Request* voor één enkele rijpad-dag).

Ze kunnen aldus worden ingediend vanaf 2 oktober 2026 tot en met de laatste dag van de dienstregeling 2027.

In het geval dat *Icarus - local capacity* niet beschikbaar is, vult de spoorwegonderneming het reserveringsformulier in bijlage B.1.5 in en stuurt dit per e-mail naar your.facilities@infrabel.be. Infrabel bevestigt de ontvangst van de aanvraag binnen de vijf werkdagen, te rekenen vanaf de eerste werkdag die volgt op het indienen van de aanvraag. Indien het door de spoorwegonderneming ingevulde formulier niet volledig is, vraagt Infrabel haar - binnen de 5 werkdagen te rekenen vanaf de eerste werkdag volgend op de indieningsdatum van de aanvraag - de ontbrekende gegevens aan te vullen binnen een redelijke termijn. Deze termijn wordt door Infrabel bepaald en bedraagt maximaal 5 werkdagen. Elke aanvraag die na deze termijn nog onvolledig is, zal worden geweigerd. Indien de aanvraag wordt ingediend vanaf de tweede werkdag vóór de gewenste eerste dag van de bezetting, moet deze rechtstreeks aan de seinpost die de betrokken voorziening beheert, met een kopie aan your.facilities@infrabel.be, verzonden worden. De seinpost verstuurt geen ontvangstbevestiging. Een onvolledige aanvraag wordt ambtshalve geweigerd. De contactgegevens van de seinposten zijn te vinden in lijst 31 van het RIEI. De

spoorwegonderneming is verplicht om na het herstel van de applicatie een identieke aanvraag in *Icarus – local capacity* in te dienen, voor administratieve doeleinden.

- Ad-hocaanvragen

De ad-hocaanvragen zijn de aanvragen die gekoppeld zijn aan een punctuele ad-hocaanvraag voor spoorweginfrastructuurcapaciteit (d.w.z. een *Ad Hoc Request* voor één enkele rijpad-dag).

Zij kunnen aldus worden ingediend vanaf 20 oktober 2026 tot en met de laatste dag van de dienstregeling 2027.

In het geval dat *Icarus - local capacity* niet beschikbaar is, vult de spoorwegonderneming het reserveringsformulier in bijlage B.1.5 in en stuurt dit per e-mail naar your.facilities@infrabel.be. Infrabel verstuurt geen ontvangstbevestiging indien het door de spoorwegonderneming ingevulde formulier volledig is. Indien het door de spoorwegonderneming ingevulde formulier niet volledig is, zal Infrabel haar - binnen de vijf werkdagen te rekenen vanaf de eerste werkdag volgend op de indieningsdatum van de aanvraag - verzoeken om binnen een door Infrabel bepaalde redelijke termijn de ontbrekende gegevens te verstrekken, zodat Infrabel ten laatste binnen 5 werkdagen na ontvangst van de ontbrekende informatie kan antwoorden op de ad-hocaanvraag. Elke aanvraag die na deze termijn nog onvolledig is, zal worden geweigerd. Indien de aanvraag wordt ingediend vanaf de tweede werkdag vóór de gewenste eerste dag van de bezetting, moet deze rechtstreeks worden verzonden naar de seinpost die de betrokken voorziening beheert, met een kopie aan your.facilities@infrabel.be. De seinpost verstuurt geen ontvangstbevestiging. Een onvolledige aanvraag wordt ambtshalve geweigerd. De contactgegevens van de seinposten zijn te vinden in lijst 31 van het RIEI. De spoorwegonderneming is verplicht om na het herstel van de applicatie een identieke aanvraag in *Icarus – local capacity* in te dienen, voor administratieve doeleinden.

7.3.4.7.2 Bijzonder geval voor aanverwante spoorwegondernemingen

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

Om een aanvraag voor lokale capaciteit in te dienen, moet de ASO het formulier in bijlage B.1.4 via e-mail verzenden naar de mailbox van het bureau "*Operational Planning*" van de *Area* die de betreffende dienstvoorziening beheert. De lijst met de mailboxen van de bureaus "*Operational Planning"* is opgenomen in formulier B.1.4.

Om een realtimeaanvraag voor lokale capaciteit in te dienen, dient de ASO zich direct te wenden tot het seinhuis dat de betrokken dienstvoorziening beheert. De contactgegevens van de seinhuizen zijn te vinden in lijst 31 van het RIEI .

7.3.4.7.3 Toewijzing van lokale capaciteit

- Operationele sporen (VOS) / hogedensiteitsporen (VHDS)

  De toegang tot de operationele sporen (of in voorkomend geval de hogedensiteitsporen (VHDS)) wordt in real time toegekend door de seinpost na voorafgaande behandeling, indien mogelijk, door het bureau "*Operational Planning*" van de *Area* die de betreffende voorziening beheert. In dat geval wordt er, voor zover mogelijk, rekening gehouden met de behoeften die de spoorwegonderneming via het formulier B.1.4 heeft aangegeven (zie punt 7.3.4.7.1).

De contactgegevens van de seinposten zijn te vinden in lijst 31 van het RIEI.

- Reserveerbare sporen (VRS)

De onderstaande principes gelden uitsluitend voor VRS-P. De principes met betrekking tot VRS-VBDS worden beschreven in bijlage E.5 en die met betrekking tot VRS-TE en VRS-TZ in bijlage E.6.

VRS-P worden in *Icarus - local capacity* toegewezen aan de spoorwegondernemingen.

- Jaarlijkse aanvragen

Infrabel wijst voor de dienstregeling 2027 de VRS-P ten laatste op 1 november 2026 toe.

Als er meerdere spoorwegondernemingen hetzelfde spoor vragen voor eenzelfde periode, past Infrabel een coördinatieprocedure voor het beheer van concurrerende aanvragen toe. Deze staat beschreven in punt 7.3.4.7.7. Op voorwaarde dat alle partijen hiermee instemmen, kan de behandelingstermijn voor het betreffende conflict worden verlengd als de coördinatieprocedure op de uiterste datum voor de toewijzing van de jaarlijkse aanvragen nog niet is afgerond. In het geval van een akkoord wordt de uiterste datum voor de toewijzing verlengd tot uiterlijk 20 november 2026. In geval van onenigheid worden de in punt 7.3.4.7.7 genoemde prioriteitscriteria onmiddellijk toegepast.

- Laattijdige aanvragen

Laattijdige aanvragen worden in chronologische volgorde behandeld, rekening houdend met de datum waarop de reserveringsaanvraag door de spoorwegonderneming is ingediend.

Infrabel wijst het spoor, als het beschikbaar is, toe aan de spoorwegonderneming, uiterlijk binnen 30 kalenderdagen te rekenen vanaf de eerste werkdag die volgt op de datum waarop de aanvraag is ingediend.

Indien de aanvraag betrekking heeft op een spoor dat reeds is toegewezen voor dezelfde periode, past Infrabel een coördinatieprocedure voor het beheer van concurrerende aanvragen toe. Deze wordt beschreven in punt 7.3.4.7.7. Voor een aanvraag die in conflict is met een reeds toegewezen spoor, kan de antwoordtermijn van 30 kalenderdagen verlengd worden, als alle partijen daar tijdens de procedure mee hebben ingestemd. Een aanvraag die in conflict komt met een spoor waarvoor reeds een coördinatieprocedure loopt, zal pas behandeld worden nadat die coördinatieprocedure is afgerond.

Voor alle laattijdige aanvragen die worden ingediend tijdens de toewijzingsperiode van de jaarlijkse aanvragen (d.w.z. de laattijdige aanvragen die worden ingediend tussen 2 oktober en 1 november 2026) start de behandeling van de aanvraag ten vroegste op 2 november 2026, afhankelijk van de datum waarop de laattijdige aanvraag is ingediend.

Voor elke laattijdige aanvraag waarbij Infrabel voor de behandeling ervan niet beschikt over de termijn van 30 kalenderdagen, behandelt Infrabel de aanvraag als volgt:

- als het spoor beschikbaar is, wijst Infrabel het zo snel mogelijk toe;
- als het spoor al toegewezen is:
  - past Infrabel de in punt 7.3.4.7.7 beschreven coördinatieprocedure toe voor de bezettingsperiode die de bovengenoemde termijn van 30 kalenderdagen overschrijdt;
  - past Infrabel, voor zover mogelijk, de in punt 7.3.4.7.7 beschreven coördinatieprocedure toe voor de bezettingsperiode die binnen de eerder genoemde termijn van 30 kalenderdagen valt; als dat niet mogelijk is en in ieder geval binnen de

5 dagen voor de eerste bezetting, stelt Infrabel, voor zover mogelijk, beschikbare alternatieven voor in dezelfde bundel of in een andere bundel.

- Ad-hocaanvragen

Ad-hocaanvragen worden in chronologische volgorde behandeld, rekening houdend met de datum van het indienen van de reserveringsaanvraag door de spoorwegonderneming.

Vooraleer over te gaan tot de verwerking van de ad-hoc aanvraag, controleert Infrabel controleert eerst of een punctuele ad-hocaanvraag voor infrastructuurcapaciteit (d.w.z. een Ad-Hoc Request voor één enkele rijpad-dag) waarnaar in de ad-hoc aanvraag werd verwezen, effectief werd ingediend. Als dat niet het geval is, wordt de aanvraag geweigerd.

Infrabel wijst het spoor, indien beschikbaar, toe aan de spoorwegonderneming, ten laatste binnen de 5 werkdagen te rekenen vanaf de eerste werkdag die volgt op de datum waarop de aanvraag is ingediend.

Indien de aanvraag betrekking heeft op een spoor dat reeds is toegewezen voor dezelfde periode, past Infrabel eerst een coördinatieprocedure toe voor het beheer van concurrerende aanvragen. Deze wordt beschreven in punt 7.3.4.7.7.

Het betreffende spoor zal worden toegewezen voor de voorziene dag van aankomst, alsook voor de volgende kalenderdag. Een eventuele verlenging van de reservatieperiode moet gebeuren via een laattijdige aanvraag.

Voor elke ad-hocaanvraag waarbij Infrabel voor de behandeling ervan niet beschikt over de hierboven beschreven termijn van 5 werkdagen:

- als het spoor beschikbaar is, wijst Infrabel het zo snel mogelijk toe;
- als het spoor reeds toegewezen is, past Infrabel de in punt 7.3.4.7.7 beschreven coördinatieprocedure niet toe, maar stelt het voor zover mogelijk beschikbare alternatieven voor in dezelfde bundel of zelfs in een andere bundel.

Voor ad-hocaanvragen die ingediend worden tijdens de toewijzingsperiode van de jaarlijkse aanvragen (d.w.z. ad-hocaanvragen ingediend tussen 20 oktober en 1 november 2026), begint de antwoordtermijn van 5 werkdagen ten vroegste op 2 november 2026 .

- Algemene regels

De toewijzing van een reserveerbaar spoor houdt voor Infrabel geen absolute verplichting in om toegang te verlenen tot het spoor van die bundel. Om operationele of technische redenen kan Infrabel steeds een toewijzing van lokale capaciteit wijzigen en een gelijkaardige lokale capaciteit toewijzen (zie punt 7.3.4.7.5).

Elke spoorwegonderneming die materieel op een bepaald spoor parkeert of laat parkeren, is hiervoor verantwoordelijk totdat het verwijderd wordt of tot de officiële overdracht naar een andere spoorwegonderneming is gebeurd. Elk ander akkoord moet formeel worden meegedeeld aan Infrabel.

7.3.4.7.4 Wijziging van lokale capaciteit door de spoorwegonderneming

Een aanvraag om een reservatie van een toegewezen VRS-P te wijzigen, is gelijk aan een nieuwe aanvraag en moet daarom worden ingediend via *Icarus - local capacity.*

Als de wijziging neerkomt op een gedeeltelijke of volledige annulering van een toegewezen of gevraagd rijpad, wordt deze conform punt 7.3.4.7.6 behandeld.

7.3.4.7.5 Schorsing of wijzigen van lokale capaciteit door Infrabel

Infrabel kan de bezetting van het reserveerbaar spoor dat werd toegewezen aan een spoorwegonderneming schorsen of wijzigen wanneer:

- er zich een capaciteitsprobleem voordoet in de betrokken bundel die kan leiden tot de blokkering van de bundel of het reserveerbaar spoor;
- dit reserveerbaar spoor onbeschikbaar moet gesteld worden vanwege operationele of technische noodwendigheden;
- dit reserveerbaar spoor noodzakelijk is om werken uit te voeren (zie punt 7.3.4.7.8);
- dit reserveerbaar spoor Infrabel moet toelaten om aan zijn verplichtingen te voldoen inzake de prestaties ten behoeve van de Natie zoals bepaald in artikel 150 van het performantiecontract tussen Infrabel en de Belgische Staat, door voorrang te geven aan dit soort aanvragen, wanneer zij worden vereist door de FOD Binnenlandse Zaken of het Ministerie van Defensie.

Indien Infrabel vaststelt dat een reserveerbaar spoor onderbenut is, neemt het contact op met de betrokken spoorwegonderneming om de situatie te analyseren en in overleg met deze onderneming te bepalen of de toewijzing van het spoor moet worden geschorst of gewijzigd.

7.3.4.7.6 Annulatie van lokale capaciteit

Overeenkomstig artikel 9, punt 8 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 dient een spoorwegonderneming die van plan is een door Infrabel aan haar toegewezen VRS-P geheel of gedeeltelijk niet of niet meer te gebruiken, de annulering ervan zo snel mogelijk doorgeven via *Icarus - local capacity*. In het geval dat *Icarus - local capacity* niet beschikbaar is, vult de spoorwegonderneming het annulatieformulier in bijlage E.7 in en stuurt dit per e-mail naar your.facilities@infrabel.be. Deze annulatie brengt geen bijkomende kosten met zich mee voor de spoorwegonderneming.

7.3.4.7.7 Coördinatieprocedure

Zoals uitgelegd in punt 7.3.4.7.3, past Infrabel via *Icarus - local capacity* een coördinatieprocedure toe voor het beheer van concurrerende aanvragen voor de VRS-P wanneer minimum twee spoorwegondernemingen hetzelfde spoor willen reserveren voor eenzelfde periode (als de aanvragen ten minste één identieke dag van bezetting bevatten).

Deze procedure verschilt naargelang het gaat om jaarlijkse, dan wel laattijdige aanvragen en ad-hocaanvragen:

- Jaarlijkse aanvragen

a) Coördinatieprocedure – operationele oplossingen in de dienstvoorziening

Voor de behandeling van concurrerende aanvragen ingediend tijdens de jaarlijkse reservatiefase, past Infrabel een coördinatieprocedure toe die gebaseerd is op de dialoog tussen Infrabel en de spoorwegondernemingen om te proberen aan de commerciële behoeften van alle betrokken partijen te voldoen. Alle aanvragen die worden ingediend tijdens de voorziene periode binnen het jaarproces worden beschouwd als ingediend op hetzelfde moment (zie punt 7.3.4.7.3).

Tijdens deze procedure stelt Infrabel, in eerste instantie en in de mate van het mogelijke, operationele maatregelen voor aan de spoorwegondernemingen die concurrerende aanvragen hebben ingediend

voor eenzelfde spoor, om een oplossing te vinden in de desbetreffende bundel, rekening houdend met de eventuele behoeften (bijv. spoorlengte, aanwezigheid van de benodigde uitrusting, …) die door deze spoorwegondernemingen eerder hebben aangegeven in *Icarus - local capacity.* Deze operationele maatregelen hebben betrekking op de eventuele toewijzing van een ander spoor met hetzelfde statuut in dezelfde bundel waarvoor geen reservatieaanvraag is ingediend voor de betreffende periode.

Als de voornoemde operationele maatregelen geen oplossing bieden, zal Infrabel in tweede instantie en in de mate van het mogelijke aan de spoorwegondernemingen voorstellen om het gevraagde spoor te delen (per tijdslot, weekdagen, …).

Infrabel werkt zoveel mogelijk operationele oplossingen uit binnen de grenzen van de beschikbare capaciteit. De spoorwegondernemingen dienen de door Infrabel voorgestelde operationele oplossing te bevestigen of te verwerpen binnen de drie werkdagen nadat Infrabel deze heeft meegedeeld. Als er binnen de aangegeven termijn geen antwoord wordt ontvangen, wordt de desbetreffende aanvraag verworpen.

Indien bovenvermelde procedure het conflict niet oplost, nodigt Infrabel de andere spoorwegondernemingen die (al dan niet concurrerende) aanvragen hebben ingediend voor andere sporen met hetzelfde statuut in de betrokken bundel, uit om deel te nemen aan de dialoog. Deze spoorwegondernemingen zijn vrij om te beslissen of ze al dan niet deelnemen aan de dialoog en of ze al dan niet akkoord gaan met de door Infrabel voorgestelde oplossingen.

Spoorwegondernemingen moeten in *Icarus - local capacity* bevestigen dat zij instemmen met de toewijzing van de sporen zoals overeengekomen tijdens de coördinatieprocedure.

b) In het geval de coördinatieprocedure geen resultaat oplevert - Toepassing van prioriteitscriteria

Indien de coördinatieprocedure het conflict niet oplost, past Infrabel de volgende prioriteitscriteria toe (in onderstaande volgorde) voor de toewijzing van het spoor waarvoor een conflict bestaat:

1. het aantal gevraagde dagen dat het spoor bezet zal zijn gedurende de dienstregeling waarop de aanvraag betrekking heeft;
2. rekening houden met het totale volume van sporen met hetzelfde statuut die aan elke spoorwegonderneming zullen toegewezen worden:
    I. Ten eerste, de totale afstand in meter van de sporen met hetzelfde statuut die zullen toegewezen worden aan elke spoorwegonderneming binnen de bundel voor dewelke de reserveringsaanvraag ingediend werd; de toewijzing gebeurt dan aan de spoorwegonderneming waarvan het totale aantal meters aan sporen met hetzelfde statuut in deze bundel het laagst is;
    II. Ten tweede, als er geen toewijzing kon gebeuren op basis van het bovenstaande, wordt rekening gehouden met de totale afstand in meter van de sporen met hetzelfde statuut die zullen toegewezen worden binnen alle bundels die deel uitmaken van hetzelfde plaatselijke protocol of desgevallend van dezelfde *Area* (zie bijlage E.2) waartoe de bundel behoort waarvoor de concurrerende aanvragen werden ingediend; de toewijzing gebeurt dan aan de spoorwegonderneming waarvan het totale aantal meters aan sporen met hetzelfde statuut in deze perimeter het laagst is;
3. het effectieve gebruik van de sporen in de bundel(s) sinds de laatste toewijzing ervan. Dit criterium is niet van toepassing indien de aanvrager voor de eerste keer sporen in de bundel(s) reserveert, of indien het effectieve gebruik niet door Infrabel kan worden gemeten.

Infrabel brengt de spoorwegonderneming(en) waaraan het spoor, op basis van de toepassing van de criteria, niet werd toegewezen, van deze beslissing op de hoogte, alsook het toezichthoudende orgaan, als deze hierom verzoekt.

c) *In het geval de coördinatieprocedure geen resultaat oplevert - Bepalen van haalbare alternatieven buiten de voorziening*

De spoorwegonderneming (of de spoorwegondernemingen, indien van toepassing) die het gevraagde spoor na de coördinatieprocedure niet heeft verkregen, zal samen met Infrabel nagaan of er haalbare alternatieven zijn die het mogelijk maken de vervoersdienst (goederen/reizigers) op hetzelfde traject of op een alternatief traject onder economisch aanvaardbare voorwaarden uit te voeren via een andere dienstvoorziening.

Indien Infrabel en de betreffende spoorwegonderneming besluiten dat er geen haalbaar alternatief bestaat, kan Infrabel de aanvraag verwerpen.

Indien Infrabel en de betreffende spoorwegonderneming niet tot een akkoord komen over een haalbaar alternatief, kan Infrabel de aanvraag verwerpen met vermelding van de alternatieven die het haalbaar acht. Infrabel zal de spoorwegonderneming schriftelijk uitleggen waarom er na afloop van de coördinatieprocedure niet aan de aanvraag kon worden voldaan en waarom het, op basis van de beschikbare informatie, van mening is dat de voorgestelde alternatieven aan de behoeften van de kandidaat voldoen en haalbaar zijn.

In het geval dat de aanvraag verworpen wordt, brengt Infrabel de spoorwegonderneming en het toezichthoudende orgaan hiervan op de hoogte.

De spoorwegonderneming kan weigeren deel te nemen aan deze gezamenlijke beoordelingsprocedure voor haalbare alternatieven. Zodra de spoorwegonderneming per e-mail uitdrukkelijk te kennen geeft niet verder te willen gaan met Infrabel in het zoeken naar haalbare alternatieven, eindigt de procedure, verwerpt Infrabel de aanvraag en informeert hierover de spoorwegonderneming en het toezichthoudende orgaan.

Als de spoorwegonderneming niet binnen de door Infrabel gestelde antwoordtermijn reageert op de uitnodiging om deel te nemen aan deze gezamenlijke beoordelingsprocedure, verwerpt Infrabel de aanvraag en informeert hierover de spoorwegonderneming en het toezichthoudende orgaan.

De spoorwegonderneming kan een klacht indienen bij het toezichthoudende orgaan, die zich over de zaak buigt en, voor zover nodig, maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat een passend deel van de capaciteit wordt gegund aan de betrokken spoorwegonderneming, conform artikel 9, paragraaf 5 van de Spoorcodex.

- Laattijdige aanvragen/ad-hocaanvragen

Laattijdige aanvragen en ad-hocaanvragen worden door Infrabel verwerkt in chronologische volgorde, rekening houdend met de datum waarop de spoorwegonderneming de reserveringsaanvraag heeft ingediend. Op het niveau van het indienen van laattijdige aanvragen en ad-hocaanvragen kunnen reserveringsaanvragen voor reserveerbare sporen dus niet met elkaar concurreren en kan er alleen een conflict ontstaan voor een nieuwe reserveringsaanvraag voor een spoor die reeds werd toegewezen voor de gevraagde periode.

a) *Coördinatieprocedure – operationele oplossingen in de dienstvoorziening*

In het geval een laattijdige aanvraag of ad-hocaanvraag conflicteert met een reeds toegewezen spoor, past Infrabel een coördinatieprocedure toe die gebaseerd is op de dialoog tussen Infrabel en de spoorwegondernemingen om te proberen aan alle commerciële behoeften te voldoen.

Infrabel neemt contact op met zowel de aanvrager als de houder van het toegangsrecht om:

- hen te vragen of zij bereid zijn een dialoog aan te gaan;
- te bepalen in welke mate het toegangsrecht gewijzigd zou kunnen worden om tegemoet te komen aan de behoeften van de aanvrager (deze maatregelen omvatten de toewijzing van een ander spoor met hetzelfde statuut in dezelfde bundel waarvoor geen reserveringsaanvraag werd ingediend voor de periode in kwestie, of het delen van het gevraagde spoor (per tijdslot, weekdagen, enz.)).

Indien er overeenstemming wordt bereikt, dienen zowel de aanvrager als de houder van het toegangsrecht de voorstellen van Infrabel die uit de dialoog zijn voortgekomen, binnen de door Infrabel bepaalde termijn in *Icarus – local capacity* te bevestigen.

Indien de houder van het toegangsrecht de uitnodiging tot dialoog en/of de operationele oplossingen uitdrukkelijk verwerpt of niet antwoordt binnen de daartoe door Infrabel gestelde termijn, blijft het toegangsrecht behouden zoals het hem voorheen werd toegekend.

b) In het geval de coördinatieprocedure geen resultaat oplevert - Bepalen van haalbare alternatieven buiten de voorziening

Indien de coördinatieprocedure geen resultaat oplevert, zullen de spoorwegonderneming in kwestie en Infrabel nagaan of er haalbare alternatieven zijn die het mogelijk maken de vervoersdienst (goederen/passagiers) op hetzelfde traject of op een alternatief traject onder economisch aanvaardbare voorwaarden uit te voeren via een andere dienstvoorziening.

Indien Infrabel en de betreffende spoorwegonderneming besluiten dat er geen haalbaar alternatief bestaat, kan Infrabel de aanvraag verwerpen.

Indien Infrabel en de spoorwegonderneming niet tot een akkoord komen over een haalbaar alternatief, kan Infrabel de aanvraag verwerpen met vermelding van de alternatieven die het haalbaar acht. Infrabel zal de spoorwegonderneming schriftelijk uitleggen waarom er na afloop van de coördinatieprocedure niet aan de aanvraag kon worden voldaan en waarom het, op basis van de beschikbare informatie, van mening is dat de voorgestelde alternatieven aan de behoeften van de kandidaat voldoen en haalbaar zijn.

In het geval dat de aanvraag verworpen wordt, brengt Infrabel de spoorwegonderneming en het toezichthoudende orgaan hiervan op de hoogte.

De spoorwegonderneming kan weigeren deel te nemen aan deze gezamenlijke beoordelingsprocedure voor haalbare alternatieven. Zodra de spoorwegonderneming per e-mail uitdrukkelijk te kennen geeft niet verder te willen gaan met Infrabel in het zoeken naar haalbare alternatieven, eindigt de procedure, verwerpt Infrabel de aanvraag en brengt het de spoorwegonderneming en het toezichthoudende orgaan hiervan op de hoogte.

Als de spoorwegonderneming niet binnen de door Infrabel gestelde antwoordtermijn reageert op de uitnodiging om deel te nemen aan deze gezamenlijke beoordelingsprocedure, verwerpt Infrabel de aanvraag en informeert hierover de spoorwegonderneming en het toezichthoudende orgaan.

De spoorwegonderneming kan een klacht indienen bij het toezichthoudend orgaan, die zich over de zaak buigt en, voor zover nodig, maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat een passend deel van de capaciteit wordt gegund aan de betrokken spoorwegonderneming, conform artikel 9, paragraaf 5 van de Spoorcodex.

7.3.4.7.8 Toewijzing van lokale capaciteit voor onderhoud, vernieuwing en uitbreiding

Elke aanvraag voor een spoorbezetting door Infrabel met als doel het onderhoud van de dienstvoorziening of het parkeren van zijn rollend materieel om de werken mee uit te voeren in deze of in een nabijgelegen dienstvoorziening, heeft voorrang op elke andere reservatie.

De communicatie over de werken in de dienstvoorzieningen verloopt volgens dezelfde bepalingen als de communicatie over de werken op de lijnen (zie punt 4.3.2).

7.3.4.7.9 Maatregelen wegens niet-gebruik

De heffing voor de toegang tot de sporen in de bundel wordt aangerekend volgens de bepalingen die beschreven staan in punt 7.3.1.3.

Het niet-gebruik van een operationeel spoor of een reserveerbaar spoor brengt voor de kandidaat echter geen bijkomende kosten met zich mee.

7.3.4.7.10 Buitengewoon vervoer

Wanneer het voorzien is dat een buitengewoon vervoer in een dienstvoorziening geparkeerd zal worden, maar dit vervoer vanwege zijn omvang één of meerdere sporen hindert aan weerszijden van het spoor dat het in die dienstvoorziening zal bezetten, moet de kandidaat ervoor zorgen dat hij alle nodige informatie aan Infrabel heeft verstrekt om het buitengewoon vervoer veilig te kunnen parkeren.

7.3.4.7.11 Vervoer van gevaarlijke goederen

Voor elk verblijf van wagons met gevaarlijke goederen op lokale sporen (garage en rangeren) is een verblijfsverklaring nodig via de *Merl In*-toepassing (zie punt 6.2.3).

7.3.4.7.12 Bijzondere maatregelen bij storing

In geval van storing, 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 te beperken van de storingen die de bezetting van het spoor door rollend materieel beïnvloeden.

De exploitatiebeperkingen en –mogelijkheden van lokale capaciteit worden ter kennis gebracht van de spoorwegondernemingen 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 dienstvoorziening 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 toegang of het gebruik van de dienstvoorziening

beïnvloeden geen recht op enige vergoeding aan de houder van de capaciteit door Infrabel. De gebruiksheffing is verschuldigd conform punt 5.6.

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

Conform de huidige wetgeving, zijn de prioriteitscriteria vermeld in punt 4.6.3 niet van toepassing voor de lokale capaciteit.

7.3.4.7.14 Impact van de kaderovereenkomsten

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

7.3.5 Bundels voor het parkeren

Zie punt 7.3.4

7.3.6 Installaties voor onderhoud

Infrabel exploiteert geen installaties voor onderhoud van het rollend materieel.

7.3.7 Andere technische voorzieningen

Infrabel stelt verschillende technische voorzieningen ter beschikking van de spoorwegondernemingen (en in het bijzonder de bundels, zie punt 7.3.4). De lijst van deze voorzieningen en de plaats waar ze zich bevinden, is opgenomen in bijlage F.1.

7.3.8 Zee- en binnenhavenvoorzieningen

Infrabel exploiteert geen voorzieningen in de zee- en binnenhavens.

7.3.9 Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen

Infrabel exploiteert geen hulp- en ondersteuningsvoorzieningen.

7.3.10 Tankvoorzieningen

Infrabel stelt aan de spoorwegondernemingen een tankplatform zonder vaste tankinstallaties ter beschikking in Genk.

Infrabel levert geen brandstof voor het bevoorraden van dieselvoertuigen.

Bijlagen

A. Glossarium

A.1. Glossarium

B. Capaciteit

B.1. Formulieren voor capaciteitsaanvragen

B.1.1. Capaciteitsaanvragen Reizigers/Technische ritten (reizigerstype)

B.1.2. Capaciteitsaanvragen Goederen/Technische ritten (goederentype)

B.1.3. Reservatieaanvraag trieerheuvels in Antwerpen-Noord

B.1.4. Uitdrukking behoeften voor het gebruik van VOS/VHDS

B.1.5. Aanvraag voor VRS - Late Request // Ad Hoc Request

B.2. Gebruiksovereenkomst voor spoorweginfrastructuur

B.2.1. Algemene en bijzondere voorwaarden

B.2.2. Bijvoegsel - Prestatieregeling

B.2.3. Bijvoegsel - Verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming aangeduid door een kandidaat niet-spoorwegonderneming

B.2.4. Bijvoegsel – Verklaring op erewoord – Steunmaatregelen

B.2.5. Bijvoegsel - Financiering van het Federaal Agentschap voor Regulering van Transport

B.2.6. Wet van 30 april 2007 *houdende dringende spoorwegbepalingen*

B.3. Capaciteitsovereenkomst

B.3.1. Algemene en bijzondere voorwaarden

B.3.2. Bijvoegsel – Verklaring op erewoord – Steunmaatregelen

B.4. Overbelastingsverklaring

B.4.1. Tijdlijn betreffende de overbelastingsverklaring

B.4.2. Principes

B.4.2.1. Capaciteitstoewijzing in geval van overbelasting

B.4.2.2. Gespecialiseerde lijnen op het Infrabel-net (lijst)

B.4.2.3. Gespecialiseerde lijnen op het Infrabel-net (map)

B.5. Prestatieregeling

B.6. Tijdlijn met betrekking tot de publicatie van TCR

B.7. Principes voor capaciteitstoewijzing op de RFC's

B.8. Capaciteitstoewijzing zonder kruisingen

C. Kaarten

C.1. Algemene netkaart

C.2. RIEI-lijsten 14a, 14b en 14c – Kaarten met de toegelaten reiswegen voor het gecombineerd vervoer

C.3. Technische netkaart

C.4. Kaart van de maximale stroomsterkten “Icat Max”

C.5. Kaart “seininrichtingssystemen”

C.6. Kaart “stand van zaken ETCS”

C.7. Kaart “communicatie IB-IG”

C.8. Technologiekaart ETCS

C.9. Kaart “TTR Capacity Strategy TT2029”

D. Register van Informatie voor de Exploitatie van de Infrastructuur – RIEI

D.1. RIEI lijst 1 – Naamlijst van de lijnen

D.2. RIEI lijst 3 – Kruis- en wijksporen

D.3. RIEI lijst 4 – Lijst van de grenspunten en de infrastructuurbeheerders van de naburige netten

D.4. RIEI lijst 7F – Technische karakteristieken net – Perrons - Lengte

D.5. RIEI lijst 11 – Nummering van de treinen

D.6. RIEI lijst 12 – Stations en andere installaties Infrabel in dienst – diverse inlichtingen

D.7. RIEI lijst 15 – Installaties open voor de goederendienst

D.8. RIEI lijst 17 – Tankvoorzieningen op het Belgische net

D.9. RIEI lijst 33 – Contactgegevens van het VCO en de Area’s I-O

D.10. RIEI lijst 31 – Communicaties tussen het personeel van de IG en de IB

E. Technische en informatieve documenten

E.1. Afstand tussen stations en knooppunten

E.2. Lijst van de dienstvoorzieningen op het Belgisch spoorwegnet

E.3. *Roaming* tussen GSM-R-netwerken

E.4. Trieerinstallatie Antwerpen-Noord

- E.4.1. Beschrijving dienstvoorziening “Trieerinstallatie Antwerpen-Noord”
- E.4.2. Algemene voorwaarden gebruik trieerinstallatie Antwerpen-Noord voor het aanbieden van trieerdiensten aan derden
- E.4.3. Overeenkomst gegevensuitwisseling en vertrouwelijkheid in het kader van de trieerdiensten

E.5. Dienstvoorziening Oorderen

E.5.1. Beschrijving dienstvoorziening “Oorderen”

E.5.2. Aanvraagformulier “bedieningspoor”

E.5.3. Template noodzakelijke informatie voor “Aanvragen tot capaciteit in de dienstvoorziening Oorderen ” via *Book-In*

E.6. Dienstvoorziening Bundel N

E.6.1. Beschrijving dienstvoorziening “Bundel N”

E.6.2. Aanvraagformulier “opstel tractie – met bovenleiding”

E.6.3. Aanvraagformulier “opstel tractie – zonder bovenleiding”

E.7. Formulier annulatie van toegewezen capaciteit (VRS)

F. Diensten en tarificatie

F.1. Technische uitrustingen van de dienstvoorzieningen

F.2. Heffingen van toepassing op minimumdiensten, toegang tot en diensten in de dienstvoorzieningen

F.3. Heffingen van toepassing op de diensten *Your Power, Your XXL*, *Your Technical Control* en TIM

F.4. Verdeling van de diensten die door Infrabel worden verleend

F.5. Diensten verleend door andere exploitanten van dienstvoorzieningen en dienstverleners

F.6. Facturatieprincipes

F.6.1. Schema’s

F.6.2. Scenario’s

F.7. Verminderingsmechanisme van de gebruiksheffing inzake het goederenvervoer per spoor ter regeling van de *modal shift*