



Ontwerp Netverklaring

Geldig van 12/12/2021 tot 10/12/2022

Versie van 11/09/2020

INFRABEL





Versies

Versie	Datum	Aanpassingen <i>(Voor de details raadpleeg het document “Netverklaring - Wijzigingen” beschikbaar op de website www.infrabel.be)</i>
0	11/09/2020	Ontwerp voor externe consultatie



Inhoudstafel

Versies	2
Inhoudstafel	3
1. Algemene informatie.....	8
1.1 Inleiding	8
1.2 Doelstelling	9
1.3 Juridische aspecten	9
1.3.1 Wettelijk kader	9
1.3.2 Juridisch statuut en verantwoordelijkheid	10
1.3.3 Beroepsprocedure	11
1.4 Structuur van de netverklaring.....	12
1.5 Geldigheidsperiode en actualisatie	12
1.5.1 Geldigheidsperiode.....	12
1.5.2 Actualisatie	12
1.5.3 Publicatie	13
1.6 Contacten	13
1.6.1 Infrabel	13
1.6.2 Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal	17
1.6.3 Minister van Mobiliteit, belast met Skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen.....	17
1.6.4 Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	17
1.6.5 Omringende infrastructuurbeheerders.....	18
1.6.6 <i>Corridor One-Stop Shop (C-OSS)</i>	18
1.7 Samenwerking tussen Europese infrastructuur-beheerders	19
1.7.1 Internationale spoorwegcorridors voor concurrerend goederenvervoer (<i>Rail Freight Corridors-RFC</i>)	19
1.7.2 <i>RailNetEurope</i>	20
1.7.3 Andere internationale samenwerkingsverbanden.....	21
2. Infrastructuur	22
2.1 Inleiding	22
2.2 Omvang van het net	22
2.2.1 Limieten	22
2.2.2 Verbonden spoorwegnetten	22

2.3	Beschrijving van het net	23
2.3.1	Typologie van de lijnen.....	23
2.3.2	Spoorbreedte	23
2.3.3	Stations en knooppunten	23
2.3.4	Vrijruimteprofiel	23
2.3.5	Toegelaten last van de treinen.....	23
2.3.6	Hellingen.....	24
2.3.7	Snelheid.....	24
2.3.8	Maximale lengte van de trein.....	24
2.3.9	Stroomtoevoer	25
2.3.10	Seininrichtingssystemen.....	25
2.3.11	Verkeerscontrolesystemen	25
2.3.12	Communicatiesystemen.....	25
2.3.13	Hulpmiddelen bij het besturen en stuurpostseininrichtingssystemen.....	26
2.4	Verkeersbeperkingen	27
2.4.1	Gespecialiseerde infrastructuur	27
2.4.2	Milieubeperkingen.....	27
2.4.3	Gevaarlijke goederen.....	28
2.4.4	Tunnels met beperkingen.....	28
2.4.5	Bruggen met beperkingen	28
2.5	Beschikbaarheid van de infrastructuur	29
2.6	Ontwikkeling van de infrastructuur.....	29
3.	Toegangsvoorwaarden.....	30
3.1	Inleiding	30
3.2	Algemene toegangsvoorwaarden.....	30
3.2.1	Voorwaarden om capaciteit aan te vragen	30
3.2.2	Voorwaarden om toegang te verkrijgen tot de infrastructuur	30
3.2.3	Vergunning	31
3.2.4	Veiligheidscertificaat	31
3.2.5	Verzekering.....	32
3.3	Contractuele bepalingen	33
3.3.1	Kaderovereenkomst	33
3.3.2	Contracten tussen Infrabel en de spoorwegonderneming	33
3.3.3	Contracten tussen Infrabel en de kandidaat-niet-spoorwegonderneming.....	33
3.3.4	Algemene voorwaarden	34

3.4	Specifieke toegangsvoorwaarden	34
3.4.1	Toelating van het rollend materieel	34
3.4.2	Certificering van het boordpersoneel en van de treinbestuurders.....	34
3.4.3	Buitengewoon vervoer	35
3.4.4	Vervoer van gevaarlijke goederen.....	35
3.4.5	Testtreinen en andere speciale treinen	36
4.	Toewijzing van de capaciteit	37
4.1	Inleiding	37
4.2	Algemene beschrijving van de procedure	37
4.2.1	Betrokken organismen	37
4.2.2	Procedure voor het aanvragen van capaciteit	38
4.3	Reserveren van capaciteit voor tijdelijke capaciteitsbeperkingen.....	44
4.3.1	Algemene principes.....	44
4.3.2	Deadlines en informatie aan de kandidaten	46
4.4	Impact van kaderovereenkomsten	47
4.5	Behandeling van capaciteitsaanvragen en procedure voor de toewijzing van rijpaden	47
4.5.1.	New Path Requests	48
4.5.2	Late Path Requests	49
4.5.3	Ad Hoc Requests.....	50
4.5.4	Coördinatieprocedure voor internationale rijpaden.....	52
4.5.5	Procedure voor concurrerende aanvragen	52
4.6	Overbelaste infrastructuur	54
4.6.1	Toewijzing van de rijpaden.....	54
4.6.2	Inachtneming van eerdere niveaus van rijpadgebruik.....	55
4.7	Buitengewoon vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen	55
4.7.1	Buitengewoon vervoer	55
4.7.2	Vervoer van gevaarlijke goederen.....	55
4.8	Regels na rijpadtoewijzing.....	55
4.8.1	Regels voor rijpadwijziging door de kandidaat	56
4.8.2	Regels voor rijpadwijziging door de infrastructuurbeheerder	56
4.8.3	Regels omtrent niet-gebruik door de kandidaat.....	57
4.8.4	Regels omtrent annulatie door de kandidaat	57
4.9	Redesign of the international timetabling process (TTR).....	58
4.9.1	Doelstellingen van TTR	58
4.9.2	Procesonderdelen	58

4.9.3 Implementatie	59
4.9.4 TTR-pilootproject.....	60
5. Diensten en heffingen	63
5.1 Inleiding	63
5.1.1 Categorieën van diensten.....	63
5.1.2 Diensten verleend door Infrabel	64
5.2 Heffingsprincipes.....	65
5.2.1 Algemene principes	65
5.2.2 Principes met betrekking tot de gebruiksheffing.....	65
5.3 Minimumdiensten en heffingen.....	66
5.3.1 Inleiding.....	66
5.3.2 Directe kost lijn en extra heffing Ramsey-Boiteux	67
5.3.3 Directe kost bovenleiding	69
5.3.4 Specifieke gevallen	69
5.4 Aanvullende diensten en heffingen.....	70
5.4.1 Levering van tractiestroom	70
5.4.2 Overige transport- en distributiediensten voor levering van tractiestroom	71
5.4.3 Diensten voor buitengewoon vervoer	71
5.4.4 Speciale prestaties in geval van een incident waarbij gevaarlijke goederen betrokken zijn	72
5.5 Ondersteunende diensten en heffingen	72
5.5.1 Toegang tot het telecommunicatienetwerk.....	72
5.5.2 Levering van aanvullende informatie	72
5.5.3 Technische keuring van het rollend materieel	72
5.5.4 Diensten in verband met ticketverkoop in de reizigersstations.....	73
5.5.5 Voorzieningen voor groot onderhoud.....	73
5.6 Sancties en <i>incentives</i>	73
5.6.1 Sancties voor rijpadwijzigingen door de kandidaat	74
5.6.2 Sancties voor rijpadaanpassingen door de infrastructuurbeheerder	74
5.6.3 Sancties voor niet-gebruik door de kandidaat	74
5.6.4 Sancties voor rijpadannulatie door de kandidaat	74
5.6.5 Incentives/kortingen	75
5.7 Prestatieregeling.....	75
5.7.1 Algemene beginselen en doelstellingen.....	75
5.7.2 Monitoring van de prestaties	75
5.7.3 Financieel model	76

5.7.4 Bestuurs- en geschillenbeslechtingsysteem	76
5.8 Wijzigingen van de gebruiksheffing.....	76
5.9 Wijze waarop de gebruiksheffing wordt geïnd	76
5.9.1 Voorafbetaling van de gevraagde capaciteit.....	76
5.9.2 Facturatie.....	77
5.10 Diabolo – passagiersvergoeding – bijdrage van de spoorwegondernemingen.....	77
5.10.1 Passagiersvergoeding	77
5.10.2 Bijdrage van de spoorwegondernemingen	78
6. Operaties	80
6.1 Inleiding	80
6.2 Operationele voorschriften	80
6.2.1 Algemene regels.....	80
6.2.2 Talenkennis van de treinbestuurders: afwijking	80
6.3 Operationele maatregelen	81
6.3.1 Principes	81
6.3.2 Operationele regelgeving.....	81
6.3.3 Storingen	81
6.4 Hulpmiddelen voor treininformatie en –monitoring	83
7. Dienstvoorzieningen.....	84
7.1 Inleiding	84
7.2 Overzicht dienstvoorzieningen	84
7.3 Door Infrabel geëxploiteerde dienstvoorzieningen	85
7.3.1 Gemeenschappelijke bepalingen	85
7.3.2 Reizigersstations.....	88
7.3.3 Terminals voor het goederenverkeer.....	88
7.3.4 Rangeer- en vormingsstations.....	89
7.3.5 Bundels voor het parkeren	97
7.3.6 Installaties voor onderhoud	97
7.3.7 Technische voorzieningen	97
7.3.8 Zee- en binnenhavenvoorzieningen	97
7.3.9 Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen	97
7.3.10 Tankvoorzieningen	97
Bijlagen.....	98

1. Algemene informatie

1.1 Inleiding

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

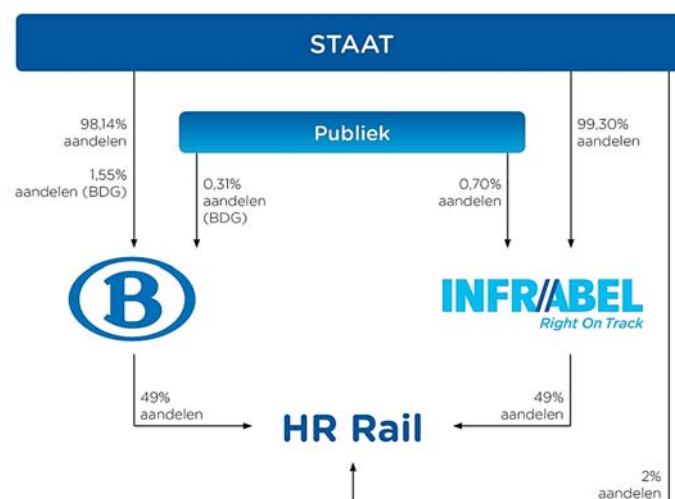
Infrabel heeft zowel het statuut van infrastructuurbeheerder als van exploitant van dienstvoorzieningen. Binnen het kader van deze twee statuten, biedt Infrabel zijn klanten een competitieve spoorweginfrastructuur, alsook kwalitatieve diensten aan, aangepast aan hun behoeften. In dit document dient Infrabel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

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



BDG = Bewijzen van DeelGerechtigheid

1.2 Doelstelling

De netverklaring heeft als doel de kandidaten (zie definitie in bijlage A.1), de overheid of andere geïnteresseerde partijen informatie te bieden over het netwerk, de algemene regels voor het gebruik ervan en de algemene voorwaarden met betrekking tot de heffing en de verdeling van spoorweginfrastructuurcapaciteit (inclusief het indienen van capaciteitsaanvragen).

De wet van 30 augustus 2013 *houdende de Spoorcodex* draagt de infrastructuurbeheerder op de netverklaring op te stellen en te publiceren. Dit document 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 die capaciteit wensen te verwerven en de spoorwegondernemingen die op het net rijden, te raadplegen.

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, en deelt mee waar deze diensten toegankelijk zijn, wat de voorwaarden zijn om toegang te krijgen tot de diensten, hoe de toewijzing van de diensten verloopt en welke kosten eraan verbonden zijn.

1.3 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: eur-lex.europa.eu/nl/index.htm
Wetten, Koninklijke Besluiten (KB) en Ministeriële Besluiten (MB)	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer: www.mobilit.belgium.be of Belgisch Staatsblad: www.just.fgov.be
Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID)	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer: mobilit.belgium.be/nl/spoorwegverkeer/gevaarlijke_goederen/wetgeving
Fiches <i>Union Internationale des Chemins de fer</i> (UIC)	<i>Union Internationale des Chemins de fer</i> : www.uic.org Om deze documenten te kunnen consulteren, dienen de kandidaten een aanvraag te richten aan de UIC.

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

1.3.2 Juridisch statuut en verantwoordelijkheid

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.

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, zonder verdere gevolgen voor Infrabel.

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

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 (Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal, 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 tarifieringssysteem, met inbegrip van de prestatieregeling bedoeld in artikel 23, derde lid, de hoogte of de structuur van heffingen voor het spoorweginfrastructuurgebruik en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;
- de in artikelen 5, 6, 7, 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 156 quater, 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 voorzorgsmaatregelen en administratieve boetes, om een einde te maken aan inbreuken met betrekking tot de netverklaring, capaciteitstoe wijzing, infrastructuurheffingen en toegangsregelingen, in het bijzonder 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*” 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* (www.rne.eu/organisation/network-statements). Het doel van deze gemeenschappelijke structuur is dat alle kandidaten en geïnteresseerde partijen dezelfde informatie op dezelfde plaats kunnen vinden in de netverklaringen van de verschillende landen.

De netverklaring is opgebouwd uit 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 capaciteitstoewijzing;
- 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 en actualisatie

1.5.1 Geldigheidsperiode

Deze netverklaring is van toepassing voor de capaciteitsaanvragen die worden ingediend voor de dienstregeling 2022 en het verkeer van de dienstregeling 2022 (van zondag 12 december 2021 tot zaterdag 10 december 2022).

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 zes 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 2022” op de website www.infrabel.be/nl/netverklaring. Daarnaast zijn de versies waarin de wijzigingen 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 zal Infrabel hen ook vooraf informeren tijdens 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 www.infrabel.be/nl/netverklaring en dit geheel kosteloos.

De website www.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.



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 <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.414 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 28 23 E-mail: customercare@infrabel.be
Account management (<i>Key Account Managers</i>)	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.411 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 28 27 E-mail: accountmanagement@infrabel.be

Bevoegdheid	Contactgegevens
Rijpadaanvragen en aanpassingen van de dienstregeling op lange termijn (LT) 	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE. 332 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Goederen Tel: + 32 2 432 28 44 E-mail: longterm.freight@infrabel.be Reizigers Tel: + 32 2 432 27 83 E-mail: network.passengers.path.allocation@infrabel.be
Rijpadaanvragen en aanpassingen van de dienstregeling op korte termijn (KT) en rijpadaanvragen voor buitengewone vervoeren 	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.322 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-mail: shortterm.traffic@infrabel.be bv.te@infrabel.be (buitengewoon vervoer)
Rijpadaanvragen en aanpassingen van de dienstregeling in real time (RT) 	Dienst <i>Traffic Operations</i> 10-06 I-TO.16 Barastraat 110 B-1070 Brussel E-mail: trafficcontrol.trainpathmanager@infrabel.be
Coördinatie werken Noord en Centrum	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE. 333.N Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-Mail: itms.north.center@infrabel.be
Coördinatie werken Zuid en Centrum	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.333.S Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-mail: itms.south.center@infrabel.be
Nationale Coördinatiecel Werken	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.321 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-mail: itms.national.coordination.cell@infrabel.be

Bevoegdheid	Contactgegevens
Dienstvoorzieningen 	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.322.C Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-mail: your.facilities@infrabel.be
Gebruiksheffingen	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.412 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel E-mail : 41423.gebruiksrechtredavance@infrabel.be
Organisatie van de buitengewone vervoeren: Studies en toelatingen 	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.144 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-mail: yourxxl@infrabel.be
TTR Pilot & One-Stop Shop (OSS) Infrabel	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.332 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 57 19 E-mail: oss-rne@infrabel.be
<i>National TTR Manager</i>	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.332 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 28 08 E-mail: thomasgerd.vanbeveren@infrabel.be
Arbitrage stiptheid	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.22 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 26 06 E-mail: arbitration_punctuality@infrabel.be
Secretariaat van het BeheersOrgaan voor de PrestatieRegeling (BOPR)	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.22 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 525 47 93 E-mail: 533.punctualitymanagement@infrabel.be

Bevoegdheid	Contactgegevens
Tractie-energie 	Directie <i>Asset Management</i> 10-40 I-AM.24 Frankrijkstraat 85 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 525 27 66 E-mail: yourpower@infrabel.be
Technische keuring van het rollend materieel (buiten rijpad) 	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.143 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 29 41 E-mail: homat@infrabel.be
Toelating van het rollend materieel (in rijpad)	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.145 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 57 48 E-mail: homat@infrabel.be
Transport van gevaarlijke goederen	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.133 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 29 36 Tel: + 32 2 432 29 37 E-mail: geoffrey.cambier@infrabel.be kristof.dhoker@infrabel.be

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

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

1.6.3 Minister van Mobiliteit, belast met Skeyes en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen

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

1.6.4 Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Bevoegdheid	Contactpersoon	Contactgegevens
Vergunningen	Mevr. Françoise BONHEURE, adviseur	City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid – Directie Spoorbeleid Tel: + 32 2 277 36 58 E-mail: francoise.bonheure@mobilit.fgov.be
Veiligheids- certificaten, certificering van het personeel en van het rollend materieel	Mevr. Martine SERBRUYNS, directeur	City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor (DVIS) Tel: + 32 2 277 36 33 E-mail: martine.serbruyns@mobilit.fgov.be

1.6.5 Omringende infrastructuurbeheerders

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

Land	Infrastructuur-beheerder	Websites
Nederland	ProRail B.V.	www.prorail.nl www.prorail.nl/vervoerders/network-statement
Duitsland	DB Netz AG	fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/nutzungsbedingungen/sc-hienennetz_benutzungsbedingungen
Luxemburg	Administration des Chemins de Fer (Allocation body)	railinfra.lu/index.html railinfra.lu/Document_reference/index.html
Luxemburg	Société Nationale des chemins de fer Luxembourgeois (infrastructure manager)	www.cfl.lu/ (zie netverklaring van ACF)
Frankrijk	SNCF Réseau	www.sncf-reseau.com/fr www.sncf-reseau.com/fr/documents-reference-reseau

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

1.6.6 Corridor One-Stop Shop (C-OSS)

Bevoegdheid	Contactpersoon	Contactgegevens
RFC <i>Rhine-Alpine</i>	Mevr. Stephanie BSCHEID	<i>Corridor One-Stop Shop</i> Mainzer Landstraße 203 D-60326 Frankfurt am Main Tel.: + 49 69 265 26 771 Mobile: + 49 160 97 46 75 34 E-mail : oss@corridor-rhine-alpine.eu www.corridor-rhine-alpine.eu/c-oss.html

Bevoegdheid	Contactpersoon	Contactgegevens
RFC <i>North Sea- Mediterranean</i>	Dhr. Jean QUAEYHAEGENS	<i>Corridor One-Stop Shop</i> 10-30 I-CBE.302 (Corridor NSM) Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel.: te bepalen Mobile: +32 490 47 15 22 E-mail: oss@rfc2.eu www.rfc-northsea-med.eu/en/page/capacity
RFC <i>North Sea - Baltic</i>	Mevr. Felicia RIEDL	<i>Corridor One-Stop Shop</i> Mainzer Landstraße 201-203 D-60326 Frankfurt am Main Tel.: + 49 69 265 26 778 Mobile: + 49 160 97 45 75 24 E-mail: coss@rfc8.eu rfc8.eu/corridor/organization/c-oss/

1.7 Samenwerking tussen Europese infrastructuurbeheerders

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

Krachtens Verordening (EU) 913/2010 inzake een 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.

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

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

/ Betekent alternatieve routes.

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

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

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

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

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

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

Regels met betrekking tot de toewijzing van capaciteit (van tevoren geregelde rijpaden - *Pre-arranged Paths* - of reservecapaciteit) voor de goederencorridors bevinden zich in *Book 4* van het CID. De contactgegevens van de *Corridor One-Stop Shops* zijn terug te vinden in punt 1.6.6.

1.7.2 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 www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure.

1.7.3 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 gewijzigd 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/prime-news_en).

Daarnaast is Infrabel lid van:

- *European Rail Infrastructure Managers* (www.eimrail.org)
- *Union Internationale des Chemins de fer* (www.uic.org)
- *ERTMS Users Group* (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 de Richtlijn 2016/797 *betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie* die de eerste Richtlijn intrekt. 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 Spoorwegbureau van de Europese Unie. Het is beschikbaar via 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 (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, een spoorwegonderneming of elke andere onderneming.

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.5. 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 (bijlage C.1) toont de verschillende lijnen. De enkelspoor- en dubbelspoorbaanvakken en de baanvakken met meer dan twee sporen staan vermeld in bijlage D.2.

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 VVESI 1.2 – *Sporen, vrijerूमteprofiel en kunstwerken*.

2.3.3 Stations en knooppunten

De stations zijn opgelijst in bijlage D.3. 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 (bijlage C.1) kan men deze stations en knooppunten lokaliseren.

2.3.4 Vrijerूमteprofiel

De begrippen met betrekking tot het vrijerूमteprofiel en het laadprofiel komen aan bod in de VVESI 1.2 - *Sporen vrijerूमteprofiel en kunstwerken*.

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

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

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 EN15273).

Voor het intermodaal transport is de kaart van lijst 5 van deel III van het BVT van toepassing. Deze kaart bevat de codificatie van het gecombineerd vervoer dat toegelaten wordt op de Belgische spoorweginfrastructuur.

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

De hogesnelheidslijnen zijn geschikt voor volgende aslasten en snelheden:

- maximum 22,5 ton per as voor snelheden tot 200km/u;
- maximum 20 ton per as voor snelheden tot 250km/u;
- maximum 17 ton per as voor snelheden tot 300km/u.

2.3.5 Toegelaten last van de treinen

2.3.5.1 Toegelaten lasten

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

De maximale lasten worden bepaald op basis van:

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

Als de kandidaat van mening is dat de lasten voor een (of meerdere) voertuigtype(s) of voor een (of meerdere) sectie(s) onderschat worden, mag hij een herziening vragen.

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

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

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

2.3.5.2 Last per strekkende meter

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

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 VVESI 5.2 - *Exploitatievoorschriften voor de lijnen*.

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

2.3.7 Snelheid

Bijlage D.1 bevat de referentiesnelheid van de lijnen.

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

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

2.3.8 Maximale lengte van de trein

De lengte van de reizigerstreinen is als volgt beperkt:

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

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

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

Bijlage D.6 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 VVESI 2.1 – *Vaste installaties van de elektrische tractie*.

De meeste lijnen van de Belgische spoorweginfrastructuur zijn geëlektrificeerd met 3 kV gelijkspanning. Enkele lijnen zijn geëlektrificeerd met 25 kV – 50 Hz. De lijn 24 is geëlektrificeerd met 15 kV tussen Montzen en de Duitse grens. De technische netkaart (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.

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 boek 3 van de VVESI – *Besturing en seingeving* en het boek 6 – *Exploitatie en Verkeersleiding – Boekdeel Seingeving*.

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

2.3.11 Verkeerscontrolesystemen

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



De verkeerscontrolesystemen worden hernomen in de verschillende boeken van de VVESI.

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 *Traffic Control*. GSM-R is beschikbaar op alle lijnen van het Infrabelnetwerk.

Het ondersteunt de spraak- en datadiensten en biedt radio-ondersteuning voor het Europese seinstelsel "ETCS (*European Train Control System*) level 2". "ETCS level 2" wordt gebruikt op de hogesnelheidslijnen L.3 en L.4. Infrabel is gestart met de ontplooiing van dit seininrichtingssysteem op het conventionele net. Dit systeem wordt momenteel getest op een deel van L.73.

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

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

Het GSM-R-netwerk mag niet worden gebruikt voor andere doeleinden dan de bovengenoemde veiligheidscommunicatie of ETCS-communicatie.

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.

Onverminderd andere bepalingen nemen de aanvragers van toelatingen voor indienststellingen 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 VVESI 3.2 – *Hulp bij het besturen*.

Kaart C.5 in bijlage geeft een overzicht van de locaties van de hulpmiddelen bij het besturen en de stuurpostseininrichtingsystemen en bijlage D.1 bevat de details ervan.

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

2.4 Verkeersbeperkingen

2.4.1 Gespecialiseerde infrastructuur

De beperkingen die gelden voor het verkeer op bepaalde lijnen staan vermeld in VVESI 5.2 – *Exploitatievoorschriften voor de lijnen*. De bijzondere voorschriften die van toepassing zijn op bepaalde lijnen en voor bepaalde voertuigen, staan vermeld in bijlage D.8.

De lijst met de lijnen die specifiek voor goederenvervoer zijn, is terug te vinden in bijlage B.4.

Er is geen voorbestemde hoofdlijn. De lijnen met een nummer groter dan 200 krijgen de benaming “industriële lijnen” en worden voor 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 kandidaten 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.

Infrabel kan, in dat geval en op basis van deze beperkingen, op bepaalde tijdstippen van de dag capaciteit op de lijnen weigeren, zelfs als deze lijnen niet overbelast zijn verklaard, of andere beperkingen opleggen voor het gebruik van deze capaciteit (inclusief lokale beperkingen). Dergelijke beperkingen zijn in voorkomend geval opgenomen in lokale protocollen, zie punt 7.3.1.4)

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) worden op 8 december 2024 de stillere routes (*quieter routes*) van kracht. De betrokken baanvakken op het Infrabelnetwerk zijn gepubliceerd op de website van het *European Union Agency for Railways* en zijn beschikbaar op www.era.europa.eu/content/noise-tsi-quieter-routes. De spoorwegondernemingen zullen moeten voldoen aan de uit deze Verordening voortvloeiende verplichtingen.

In het algemeen wordt 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 door Infrabel geëxploiteerd worden of in private bevoorradingsinstallaties van andere exploitanten (zie bijlage D.7 en E.2)

Op de platformen die door Infrabel geëxploiteerd worden, zijn de sporen met speciale bodembescherming uitgerust om het bijvullen van brandstof voor dieselveertuigen 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, alsmede ten behoeve van de uitvoering van de beheersovereenkomst 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 zal Infrabel daarbij zoveel mogelijk gebruik maken van gegevens die reeds voor andere doeleinden zijn verzameld en opgenomen in Infrabel-systemen. Alleen voor gegevens die het zelf niet heeft kunnen verzamelen zal Infrabel een aanvullende opgave van de spoorwegondernemingen vragen.

Infrabel zal de spoorwegondernemingen, in alle gevallen waarin het gaat om rapportages die voor de overheid bestemd zijn, en waar Infrabel op basis van de beschikbare gegevens niet alle benodigde gegevens kan leveren, de spoorwegonderneming verzoeken om de gegevens te corrigeren of aan te vullen.

De spoorwegonderneming is verplicht binnen de gestelde reactietermijn de aanvullingen en correcties aan te leveren, 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 2 november 2017 *betreffende het vervoer per spoor van gevaarlijke stoffen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen*, gewijzigd door het koninklijk besluit van 7 april 2019 *tot wijziging van bijlage 3 bij het koninklijk besluit van 2 november 2017* (hierboven vermeld) 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 VVESI 5.5 – *De maatregelen te nemen in geval van een ongeval, een hindernis of een noodgeval*.

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

2.4.4 Tunnels met beperkingen

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

De beperkingen die gelden voor het verkeer in de tunnels op bepaalde lijnen staan in de VVESI 5.2 – *Voorschriften voor de exploitatie van lijnen*. De bijzondere voorschriften die gelden op bepaalde lijnen en voor bepaalde voertuigen worden beschreven in bijlage D.8.

2.4.5 Bruggen met beperkingen

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

De sluitingsuren van deze bruggen voor het treinverkeer zijn beschikbaar bij de infrastructuurbeheerder. Bijlage D.8 bevat de bijzondere voorschriften die gelden op bepaalde lijnen en voor bepaalde voertuigen.

2.5 Beschikbaarheid van de infrastructuur

De infrastructuur kan onbeschikbaar worden gemaakt 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 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.

De capaciteit kan betrekking hebben op een rijpad (dienst  - zie hoofdstuk 4) of een lokale capaciteit (dienst  - zie punt 7.3). Het is aan de kandidaten om deze twee diensten zelf te combineren en aparte aanvragen in te dienen voor elke dienst.

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

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, kunnen een capaciteitsaanvraag indienen bij Infrabel.

De te vervullen vereisten voor een spoorwegonderneming om toegang te verkrijgen tot de Belgische spoorweginfrastructuur zijn beschreven in punt 3.2.2, waar ook meer informatie omtrent de houders van een toegangsrecht te vinden is.

3.2.1.2 Kandidaten-niet-spoorwegondernemingen

De andere kandidaten, met name de kandidaten die geen spoorwegonderneming zijn, kunnen een capaciteitsaanvraag indienen bij Infrabel. Deze capaciteit wordt pas toegekend op voorwaarde dat er een capaciteitsovereenkomst (bijlage B.3) is afgesloten met Infrabel.

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

De kandidaten die geen spoorwegonderneming zijn moeten ten laatste vier weken voor het indienen van de rijpadaanvraag contact opnemen met het *Account Management* van Infrabel, zodat Infrabel de IT-applicaties tijdig kan aanpassen.

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 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 diens spoorwegcapaciteit te gebruiken (zie punt 3.3.3);
- een dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid voor een minimumbedrag dat de Koning bepaalt (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 (punt 3.3.2.1).

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

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

Alle bijkomende informatie met betrekking tot de spoorwegvergunning kan verkregen worden bij de Directie "Spoorbeleid" van het Directoraat-generaal "Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid" van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (zie punt 1.6.4).

3.2.4 Veiligheidscertificaat

Om toegang te hebben tot de Belgische spoorweginfrastructuur, moet de spoorwegonderneming in het bezit zijn van een veiligheidscertificaat - deel A in het land van oorsprong en van een

veiligheidscertificaat - deel B in België, dat geldig is op het gehele net of op een deel van de Belgische spoorweginfrastructuur.

Het veiligheidscertificaat bestaat uit twee delen:

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

De spoorwegonderneming, waarvan de exploitatiezetel gevestigd is in België, moet een aanvraag per aangetekende brief indienen bij de veiligheidsinstantie (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor - DVIS, zie punt 1.6.4). Bij de aanvraag wordt een dossier gevoegd met het veiligheidsbeheerssysteem en een afschrift van de vergunning indien zij door een andere lidstaat van de Europese unie werd toegekend.

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

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

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

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

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

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

Alle informatie op het gebied van het veiligheidscertificaat kan worden verkregen bij de veiligheidsinstantie (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen - DVIS, zie punt 1.6.4).

3.2.5 Verzekering

De verantwoordelijkheden van de spoorwegondernemingen worden beschreven in de gebruiksovereenkomst (bijlage B.2).

Conform de Spoorcodex:

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

dient door de Koning te worden bepaald. Hij heeft ervoor gekozen om deze bedragen in overeenstemming te brengen met de hierboven vermelde bedragen (artikel 1 van het koninklijk besluit van 23 mei 2019 *tot wijziging van het koninklijk besluit van 8 december 2013 tot vaststelling van het minimumbedrag voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid voor het rijden op de spoorweginfrastructuur*).

De verantwoordelijkheden en hun dekking van de kandidaten-niet-spoorwegonderneming worden beschreven in de capaciteitsovereenkomst (bijlage B.3).

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

3.3.2.1 Gebruiksovereenkomst

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

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

De gebruiksovereenkomst wordt afgesloten volgens de voorwaarden van artikel 23 van de Spoorcodex. De partijen kunnen het toezichthoudende orgaan om advies vragen over de verenigbaarheid van deze overeenkomst met de bepalingen van de Spoorcodex en de bijhorende “koninklijke besluiten”.

De algemene voorwaarden van de gebruiksovereenkomst zijn opgenomen in bijlage B.2.

3.3.2.2 Andere contracten

Om gebruik te kunnen maken van de door Infrabel geëxploiteerde dienstvoorzieningen moeten de spoorwegondernemingen eerst een plaatselijk protocol met Infrabel hebben gesloten waarin de respectieve rechten en plichten van elke partij zijn vastgelegd (zie punt 7.3.1.4).

3.3.3 Contracten tussen Infrabel en de kandidaat-niet-spoorwegonderneming

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

De capaciteit wordt pas toegekend als de kandidaat een capaciteitsovereenkomst (bijlage B.3) afgesloten heeft met Infrabel. De capaciteitsovereenkomst bepaalt de respectievelijk 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 tussen Infrabel en een spoorwegonderneming en in de capaciteitsovereenkomst tussen Infrabel en een kandidaat, heeft Infrabel zich in het bijzonder gebaseerd op de *European General Terms and Conditions* (EGTC - https://rne.eu/wp-content/uploads/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.

De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) staat in voor de toekenning van een attest tot indienststelling voor het rollend materieel dat rijpaden gebruikt, conform het koninklijk besluit van 1 juli 2014 *tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden*. Deze vereisten betreffen namelijk de *Electromagnetic Compatibility* (EMC), de specificaties voor ETCS-remcurven, de testspecificaties “ETCS level 2” op het conventionele net en de functionele beschrijving van TBL1+. De betrokken documenten zijn terug te vinden op de website van Infrabel (www.infrabel.be/nl/Spoorwegondernemingen#toelating-van-het-rollend-materieel).

De infrastructuurbeheerder is belast met de technische keuring van rollend materieel ingezet voor ritten zonder het gebruik van rijpaden op zijn spoorweginfrastructuur, conform het koninklijk besluit van 23 mei 2013 *tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spooraansluiting*. In het kader hiervan ontwikkelde Infrabel de dienst  .

Meer informatie over deze dienst is beschikbaar in punt 5.5.3.

Verdere inlichtingen zijn te bekomen bij de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (zie punt 1.6.4) of bij Infrabel (zie punt 1.6.1).

3.4.2 Certificering van het boordpersoneel en van de treinbestuurders

3.4.2.1 Wettelijk kader

De wetgeving die van toepassing is, wordt hernomen:

- in de wet van 30 augustus 2013 *houdende de Spoorcodex*;
- in het koninklijk besluit van 22 juni 2011 *betreffende de vergunning voor treinbestuurders en de registers van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen*;
- in het koninklijk besluit van 12 september 2011 *betreffende de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en de erkenning van opleidingscentra*.

De lijst van opleidingscentra kan via volgende link teruggevonden worden: mobilit.belgium.be/nl/Resources/publicaties/spoorvervoer/pub_dvis_certificering_opleidngscentra.jsp;

- in het koninklijk besluit van 9 juli 2013 *tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veiligheids personeel*;
- 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 is een vervoer waarbij:

- het materieel niet in regel is met de homologatievoorschriften en/of ;
- de lading of het materieel het Belgisch laadprofiel (in hoogte en/of breedte) overschrijdt en/of;
- de lading de toegelaten maximumlast en/of maximumlengte overschrijdt en/of;
- de lading geladen wordt op meerdere wagens.

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

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

Inlichtingen over de toewijzingsprocedure van capaciteit voor buitengewoon vervoer zijn terug te vinden in punt 4.7.1 en in punt 5.4.3 worden de diensten betreffende buitengewoon vervoer

 beschreven.

De contactgegevens van het bureau dat verantwoordelijk is voor de organisatie van de buitengewone vervoeren (studies en toelatingen) 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 2 november 2017 *betreffende het vervoer per spoor van gevaarlijke stoffen, met uitzondering van*



ontploffbare 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 VVESI 4.1 - *Voorschriften voor treinen*.

Het proces van capaciteitstoewijzing voor transport van gevaarlijke goederen wordt hernomen in punt 4.7.2. De bijbehorende diensten worden verder uitgelegd in punt 5.4.4.

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


3.4.5 Testtreinen en andere speciale treinen

De infrastructuurbeheerder stelt de spoorweginfrastructuur ter beschikking van de aangemelde en aangewezen instanties 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.

Voor het uitvoeren van deze tests 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 () 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 9, paragraaf 1 en bijlage 1, punt 1, a) 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 Verordening (EU) 913/2010. De C-OSS is ook verantwoordelijk voor de toewijzing ervan (zie punt 4.2.1.3).

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. Hoofdstuk 3 beschrijft de nodige vereisten om een capaciteitsaanvraag in te dienen.

De capaciteitsaanvragen voor kandidaten-niet-spoorwegondernemingen dienen te gebeuren conform de capaciteitsovereenkomst (bijlage B.3).

4.2.1.3 (Corridor) One-Stop Shop

Een netwerk van *One-Stop Shops* (OSS) vertegenwoordigt de infrastructuurbeheerders in het internationale verkeer. Deze *One-Stop Shops* vormen één aanspreekpunt voor het gehele internationale traject, 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 www.rne.eu/organisation/oss-c-oss. De adresgegevens van de Belgische OSS zijn terug te vinden in punt 1.6.1.

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 zijn terug te vinden in punt 1.6.6.

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 die van toepassing zijn op de goederencorridors zijn beschreven in *Book 4* van het *Corridor Information Document* van elke goederencorridor.

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

De bevoegdheden van het toezichthoudende orgaan, met name met betrekking tot de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit, worden beschreven in de punten 1.3.3.1 tot en met 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 (artikel 2 t.e.m. 5).

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

4.2.2 Procedure voor het aanvragen van capaciteit

De tabel hieronder herneemt de verschillende termen die gebruikt worden in dit hoofdstuk.

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

A = jaar van de dienstregeling van de huidige netverklaring.

De voorwaarden die van toepassing zijn op de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit op de in punt 1.7.1 vermelde goederencorridors, met inbegrip van de rijpadtoewijzing door de betrokken C-OSS, worden beschreven in *Book 4* van het *Corridor Information Document* van elke corridor.

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, andere dan deze gevraagd door Infrabel.

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

	In lange termijn	In korte termijn	In real time
Internationale aanvragen	<p>New Path, Late Path en Ad Hoc Requests : via de toepassing PCS (<i>Path Coordination System</i>) of via de toepassing <i>Book In</i>.</p> <p>Parallele aanvragen in beide systemen zijn niet toegestaan.</p>	<p>Ad Hoc Requests : via de toepassing PCS (<i>Path Coordination System</i>) of via de toepassing <i>Book In</i>.</p> <p>Parallele aanvragen in beide systemen zijn niet toegestaan.</p>	<p>Ad Hoc requests: Verplicht via de toepassing <i>Book In</i>.</p>
	<p>Indien een toepassing niet beschikbaar is krijgt de kandidaat de keuze om de andere toepassing of de formulieren in onderstaande bijlagen te gebruiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> – B.1.1 (goederen) – B.1.3 (reizigers / technische ritten) 	<p>Indien <i>Book In</i> niet beschikbaar is moet de kandidaat de formulieren in onderstaande bijlagen gebruiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> – B.1.2 (goederen) – B.1.3 (reizigers / technische ritten) 	<p>Indien <i>Book In</i> niet beschikbaar is moet de kandidaat de formulieren in onderstaande bijlagen gebruiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> – B.1.2 (goederen) – B.1.3 (reizigers / technische ritten)
	<p>Voor de van tevoren geregelde rijpaden en reservecapaciteit (goederencorridors) moet de toepassing PCS worden gebruikt.</p> <p>Voor capaciteitsaanvragen in het kader van het pilootproject TTR (zie punt 4.9.4) dient de toepassing PCS gebruikt te worden.</p> <p>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. Zodra het rijpad toegewezen is, moet elke wijziging/annulatie van het rijpad door de kandidaat worden ingediend via één van de twee hierboven vermelde toepassingen.</p>		
Nationale aanvragen	<p>Verplicht via de toepassing <i>Book In</i>, behalve als die niet beschikbaar is. Enkel en alleen in geval van de onbeschikbaarheid van <i>Book In</i>, moeten de capaciteitsformulieren in bijlagen B.1.1, B.1.2 en B.1.3 gebruikt worden.</p>		

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 rijpadaanvragen heeft *RailNetEurope* de toepassing *Path Coordination System* (PCS) ontwikkeld, die beschikbaar is op de website pcs.rne.eu 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 reservercapaciteit op de goederencorridors te reserveren en hun aanvragen in het kader van het pilootproject TTR in te dienen. Een gebruikersaccount kan worden aangevraagd via de RNE PCS-ondersteuning: support.pcs@rne.eu.

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 bijlage B, 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 parameters

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

4.2.2.3.2 Aangeraden parameters

Om de infrastructuurbeheerder in staat te stellen de best mogelijke dienst te verlenen, wordt elke kandidaat die capaciteit aanvraagt voor een goederentrein met vertrek vanuit of aankomst in een voorziening, die niet het vertrekpunt of de bestemming van de wagons is, ten sterkste aangeraden bepaalde bijkomende informatie te leveren. Daartoe wordt verwacht dat hij in de toepassing of in het formulier dat hij heeft gebruikt om zijn capaciteitsaanvraag in te dienen de volgende gegevens vermeldt:

- de oorsprong en/of de bestemming van de wagons zelfs als deze in samenwerking met een andere operator wordt (worden) uitgevoerd;
- de voorziene verblijfsduur in deze voorziening;
- de naam van de andere spoorwegonderneming die het vervoer zal verzekeren bij het vertrek of bij de aankomst van de trein.

Voor alle ad-hoc aanvragen die betrekking hebben op internationaal vervoer, wordt 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.11.

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

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

Wanneer een internationaal goederenvervoer plaatsvindt in partnerschap tussen twee of meer spoorwegondernemingen, is het wenselijk dat 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.

Tevens, wanneer een internationaal 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.

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

De nummering van de treinen wordt toegelicht in bijlage D.11.

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

Grenspunt Montzen	
Richting Duitsland - België	Richting België - Duitsland
xx.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.

Tot slot geeft de spoorwegonderneming of, indien van toepassing, de kandidaat-niet-spoorwegonderneming, in haar aanvraag aan tot welke dienstvoorziening zij toegang wenst te hebben. In het vrije veld met betrekking tot deze dienstvoorziening heeft zij, indien zij dit wenst, de mogelijkheid om volgende informatie te vermelden:

- de kenmerken van het rollend materieel dat toegang zal hebben tot de dienstvoorziening (lengte enz.);
- en/of de gewenste uitrusting in de dienstvoorziening (bv. elektrische voorverwarmingsapparatuur, toegang tot de rijweg, enz.);
- en/of eventueel het (de) voorkeurspo(o)r(en) in de dienstvoorziening.

Dit moet Infrabel toelaten om indien mogelijk, op voorhand te evalueren welk(e) spoor of sporen nodig is/zijn voor het parkeren of de uitvoering van de bewerkingen (zie punt 7.3.4.6.3).

4.2.2.4 Reizigersvervoer – Economic Equilibrium Test

Conform de Spoorcodex (artikel 31) en de voorziene modaliteiten in de Uitvoeringsverordening EU nr.869/2014 van de Commissie van 11 augustus 2014 *inzake nieuwe spoorvervoersdiensten voor passagiers*, 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.

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;
- een samenvoeging van werken op basis van specialiteiten, indien mogelijk (= massificatie van werken);
- de verhoging van de productiviteit van de werven ;
- verminderen van de kosten voor onderhoud en vernieuwing;
- de beschikbaarheid van de aannemers;
- het bekomen van de bouwaanvragen;
- 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.

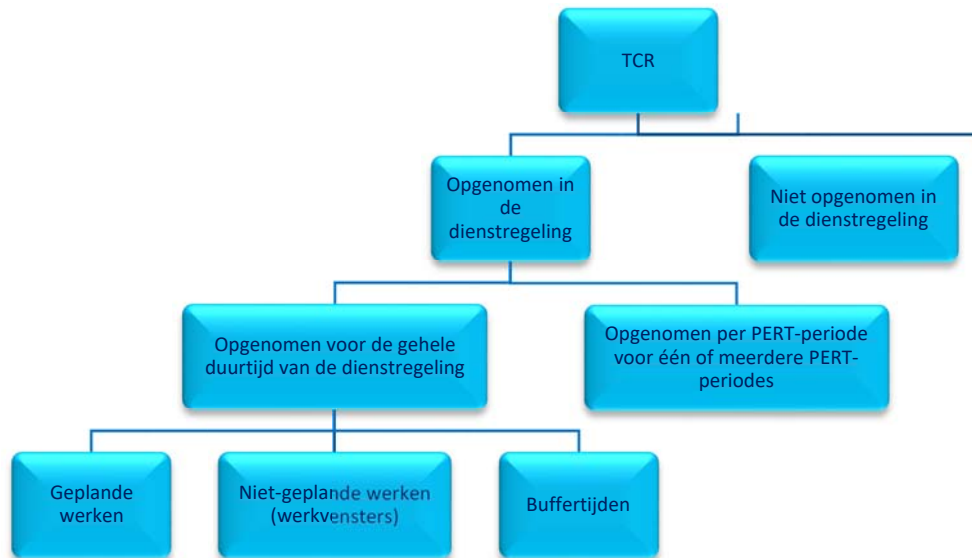
4.3.1.2 Principes afgeleid van het Europees recht

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, de bovengenoemde Bijlage VII voorziet 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 4.3.2.1).

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 limiteert tot één enkel netwerk. Waarbij ook hier de termijnen van coördinatie van de TCR afhangen van het type TCR, op basis van zijn duurtijd en zijn impact op het dagelijks verkeer op een lijn. Deze eisen 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/TCR-Guidelines.pdf>.

4.3.1.3 De opname van TCR in de dienstregeling



Bij het opstellen van de dienstregeling onderscheidt Infrabel verschillende categorieën van tijdelijke capaciteitsbeperkingen:

- TCR die opgenomen zijn in de dienstregeling, inclusief tijdens tussentijdse wijzigingen (PERT);
- TCR die niet opgenomen zijn in de dienstregeling.

De TCR die opgenomen zijn in de dienstregeling, kunnen worden opgenomen:

- hetzij voor de volledige geldigheidsperiode van de dienstregeling;
- of per PERT-periode, voor één of meerdere PERT-periodes als deze TCR geen invloed hebben op de volledige geldigheidsperiode van de dienstregeling, maar betrekking hebben op ten minste één PERT-periode.

Er zijn twee categorieën van opgenomen TCR voor de gehele duurtijd van de dienstregeling:

- De geplande werken: een lijn of een lijnsectie is volledig afgesloten voor een lange periode of gedurende bepaalde dagen of tijdslots op een regelmatige en repetitieve basis;
- De niet-geplande werken: in dit geval worden werkvensters voorzien om deze werken uit te kunnen voeren. Deze werkvensters maken het mogelijk om interventies uit te voeren die niet op lange termijn kunnen worden gepland, zoals herstellingswerken, wijzigingen in de planning ten gevolge van onvoorziene gebeurtenissen, ...

Bovendien worden buffertijden opgenomen in de dienstregeling om robuuste rijpaden te garanderen in het geval van werken, dienst op enkelspoor (DOES) of tijdelijke snelheidsbeperkingen (BTS) tijdens de werken.

De TCR die niet opgenomen zijn in de dienstregeling betreffen alle andere geplande TCR. Het gaat met name om TCR met een duurtijd die minder lang is dan een PERT-periode, maar die wel degelijk meerdere dagen, weken of weekends kunnen duren.

Bijkomende informatie over de hierboven ontwikkelde concepten is te vinden in bijlage B.7.

4.3.2 Deadlines en informatie aan de kandidaten

4.3.2.1 Publicatie van de tijdelijke capaciteitsbeperkingen

Met het oog op de internationale harmonisatie van de processen voor de coördinatie en publicatie van de TCR is in Bijlage VII van Richtlijn 2012/34/EG de aard van de infrastructuurwerken ingedeeld in verschillende categorieën 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*, 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 (Ad Hoc TCR).

De infrastructuurbeheerder organiseert regelmatig vergaderingen met kandidaten om hen op de hoogte te brengen van de geplande TCR, om hen te raadplegen en om samen met hen de aanpassingen te analyseren die aan de treindienst dienen te gebeuren met het oog op de uitvoering van de werken. Tijdens deze vergaderingen kunnen kandidaten hun standpunt presenteren en alternatieve oplossingen voorstellen. 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.



In bijlage B.6 worden per TCR-categorie de maatregelen en de termijnen voor de publicatie ervan opgesomd.

De infrastructuurbeheerder publiceert de lijst van TCR (met uitzondering van Ad Hoc) en hun updates op de *Business Corner* volgens de planning die is opgenomen in bijlage B.6.

4.3.2.2 Officialiseren van de tijdelijke capaciteitsbeperkingen en publicatie van het bulletin

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

In het geval van TCR die niet in de dienstregeling werden opgenomen en een aanpassing aan de treindienst vereisen, worden deze aan de kandidaten gemeld via een bulletin “treindienst”.

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

De contactgegevens van de bureaus die instaan voor de coördinatie van de werken zijn opgenomen in punt 1.6.1.

4.3.2.3 Dringende werken

Zie punt 6.3.3 over dit onderwerp.

4.4 Impact van kaderovereenkomsten

Niet van toepassing.

4.5 Behandeling van capaciteitsaanvragen en procedure voor de toewijzing van rijpaden

Inleidende opmerkingen over de rijpadtoewijzing en het samenvallen met TCR

De capaciteitsaanvragen worden ingediend en behandeld in overeenstemming met het tijdschema en de fases die in de punten 4.5.1 tot 4.5.5 hieronder worden beschreven.

De infrastructuurbeheerder kent het gevraagde rijpad toe indien de capaciteit beschikbaar is.

In geval van het samenvallen met de in de dienstregeling opgenomen TCR gelden de volgende regels:

- In het geval van TCR die zijn opgenomen voor de volledige geldigheidsperiode van de dienstregeling, wordt in de mate van het mogelijke en na raadpleging van de kandidaten een alternatief in de dienstregeling voorgesteld (in de *draft/final offer*). Indien de kandidaat het alternatief rijpad niet weigert, wordt het in de *final offer* toegekend. Indien de kandidaat het alternatief weigert of er geen haalbaar alternatief bestaat, wordt het rijpad geweigerd.
- In het geval van TCR die voor ten minste de duur van een PERT-periode opgenomen zijn in de dienstregeling, wordt uiterlijk aan het einde van de PERT-periode (d.w.z. één maand voor het begin van de PERT-periode) in de mate van het mogelijke een alternatief voorgesteld. Indien de kandidaat het alternatieve rijpad niet weigert, wordt het toegewezen. Indien de kandidaat het alternatief weigert of indien er geen haalbaar alternatief bestaat, wordt het rijpad geweigerd.

In het geval van het samenvallen met TCR die niet opgenomen zijn in de dienstregeling, wordt volgende regel toegepast:

- Het alternatief wordt in de mate van het mogelijke samen met de kandidaat uitgewerkt en het gedetailleerd beheer van de omleidingen gebeurt bij het officialiseren van de TCR (zie punt 4.3.2.3).

Het alternatieve rijpad wordt voorgesteld op basis van de door de kandidaat uitgedrukte commerciële behoeftes. In voorkomend geval wordt het dossier beschouwd als één en dezelfde aanvraag en dient de kandidaat hiervoor geen nieuwe aanvraag in te dienen.

Indien de werken niet worden uitgevoerd, wordt de capaciteit op korte termijn vrijgegeven en kan ze worden gebruikt voor de ad-hocrijpadaanvragen.

Punt 4.3.1.3 en de bijlagen B.7 en B.8 beschrijven de wijze waarop rijpaden worden toegekend in het geval van het samenvallen met TCR.

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

Meer informatie over het opstellen en publiceren van de dienstregelingen is te vinden op de *Business Corner*.

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. Infrabel neemt jaarlijks contact op met de exploitanten van de dienstvoorzieningen om na te gaan of zij al dan niet wensen samen te werken. In voorkomend geval wordt een vergadering gepland in de periode tussen de publicatie van het ontwerp van de internationale dienstregeling en de uiterste datum voor Infrabel om te antwoorden op de vaststellingen en opmerkingen van de kandidaten (zie punt 4.5.1.2). Deze samenwerking houdt geen resultaatsverplichting in voor Infrabel. De betrokken kandidaten kunnen op hun verzoek bij deze samenwerking worden betrokken.

De opgelegde termijnen voor de capaciteitsverdeling zijn voorzien in Hoofdstuk 4 van Titel 3 van de Spoorcodex. Deze wet bepaalt dat de dienstregeling van kracht wordt op de tweede zaterdag van december om middernacht. Om de wettelijke voorschriften van de Spoorcodex om te zetten en aan te vullen, legt *RailNetEurope* jaarlijks een precieze planning vast voor elke voorbereidende fase van de dienstregeling. Deze worden hieronder beschreven.

4.5.1. New Path Requests

Voor het opstellen van de jaardienstregeling 2022, bepaalde RNE de volgende richtdata en periodes:

Haalbaarheidsstudies		
Uiterste datum voor het indienen van aanvragen voor een haalbaarheidsstudie	18 januari 2021	Kandidaat
Uiterste datum voor het antwoorden op aanvragen voor een haalbaarheidsstudie	15 maart 2021	Infrabel
New Path Requests		
Finaliseren van de catalogi van tevoren geregelde rijpaden	11 januari 2021	Infrabel en C-OSS
Indienen van de capaciteitsaanvragen (<i>New Path Requests</i>)*	Van 13 december 2020 tot 12 april 2021	Kandidaat
Opstellen van het ontwerp van dienstregeling	Van 13 april 2021 tot 5 juli 2021	Infrabel
Technische vergadering	Van 14 juni 2021 tot 17 juni 2021	Infrabel en andere IB's

New Path Requests		
Publicatie van het ontwerp van dienstregeling (<i>draft offer</i>)	5 juli 2021 **	Infrabel
Vaststellingen en opmerkingen	Van 6 juli 2021 tot 6 augustus 2021 ***	Kandidaat
Uiterste datum om een definitief antwoord te leveren (<i>final offer</i>)	23 augustus 2021	Infrabel

*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 2022	12 december 2021 om 00u01

Het bureau I-CBE.332 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 jaarlijkse dienstregeling volgen in grote lijnen dezelfde principes als de planning van RNE. Voor meer informatie, zie het *Corridor Information Document* (zie punt 1.7.1).

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 2022:

<i>Late Path Requests</i>		
Eerste dag voor het indienen van de <i>Late Path Requests</i>	13 april 2021	Kandidaat
Eerste dag om te antwoorden op de <i>Late Path Requests</i>	24 augustus 2021	Infrabel
Laatste dag voor het indienen van de <i>Late Path Requests</i>	18 oktober 2021	Kandidaat
Laatste dag om te antwoorden op de <i>Late Path Requests</i>	15 november 2021	Infrabel

Late Path Requests worden behandeld binnen de in artikel 36 van de Spoorcodex vastgelegde termijnen.

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.

Het bureau I-CBE.332 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 2022 voorziet RNE de volgende datum:

<i>Ad Hoc Requests</i>		
Eerste dag voor <i>Ad Hoc Requests</i>	19 oktober 2021	Kandidaat

Ad Hoc Requests hebben betrekking op zowel de lange termijn, als korte termijn en de real time en worden behandeld binnen de in artikel 36 van de Spoorcodex vastgelegde termijnen.

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 (PERT-periodes). De lijst met publicatiedata 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 www.forumtraineurope.eu en www.rne.eu.

De onderstaande tabel toont de data die zijn vastgelegd voor de dienstregeling 2022:

	Publicatiedata
1 ^{ste} periode	1 februari 2022
2 ^{de} periode	11 april 2022
3 ^{de} periode	12 juni 2022
4 ^{de} periode	5 september 2022

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*.

Het bureau I-CBE.332 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 algemene regel omtrent de ontvangstermijn voor de capaciteitsaanvragen op korte termijn is vastgelegd op D-2 (werkdagen) om 10 u. Voor de capaciteitsaanvragen die deze ontvangstermijn respecteren, zal het bulletin “treindienst” uiterlijk op D-1 (werkdag), 12 u. gepubliceerd worden, behalve in geval van overmacht, incidenten met een grote impact op het treinverkeer of stakingen.

Capaciteitsaanvragen die na deze ontvangstermijn ingediend worden of die omwille van een uitzonderlijke situatie niet tijdig verwerkt kunnen worden, zullen behandeld worden in real time (zie punt 4.5.3.3 hieronder).

Op deze algemene regel zijn volgende uitzonderingen van toepassing:

Type van de aanvraag	Uiterlijke ontvangstermijn van de aanvraag (werkdagen)	Publicatie van het bulletin “treindienst” (werkdagen)
Buitengewoon vervoer met beperkingen	Tot D-6 om 10 u.	Ten laatste D-2 om 12 u.
Gewoon en buitengewoon vervoer zonder beperkingen (gevraagde snelheid \leq 60 km/u) ¹	Tot D-4 om 10 u.	Ten laatste D-1 om 12 u.
Aanpassingen ten gevolge Belgische feestdagen en feestdagen in het buitenland	Tot D-4 om 10 u.	Ten laatste D-1 om 12 u.

¹ Cf. Ritten met historisch materieel

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 met een bulletin “treindienst” dat per e-mail verzonden wordt.

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

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

Het bureau I-CBE.322 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.

4.5.3.3 Realtime-aanvragen

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

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-TO.16 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 Coördinatieprocedure voor internationale rijpaden

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

4.5.5 Procedure voor concurrerende aanvragen

De infrastructuurbeheerder organiseert de coördinatie van concurrerende aanvragen 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 aanvragen 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 aanvragen 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.

De infrastructuurbeheerder tracht daarbij, door overleg met de betrokken kandidaten, eventuele conflicten op te lossen.

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.

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".

De daaruit voortvloeiende principes 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 reservercapaciteit op de goederencorridors

De C-OSS past in het geval van concurrerende aanvragen de prioriteitsregels toe zoals beschreven in het *Framework for Capacity Allocation* van de goederencorridors. Dit document kan geraadpleegd

worden via de website van elke corridor en meer bepaald in *Book 4* van het *Corridor Information Document* (zie punt 1.7.1).

4.5.5.3 Concurrerende aanvragen 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 aanvragen 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 In First Served* - FIFS).

Bij specifieke aanvragen (bijvoorbeeld, de aanvraag bevat meerdere treinen en/of meerdere ritdagen, er is harmonisatie aan de grens nodig, er dienen aansluitingen verzekerd te worden, er is bijkomende afstemming nodig met de kandidaat, ...) die een langere verwerkingstijd vergen, kan echter van dit principe worden afgeweken.

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 (artikel 2 t.e.m. 5).

4.6 Overbelaste infrastructuur

Indien na de coördinatie van de concurrerende capaciteitsaanvragen in het kader van de rijpadtoewijzing tijdens het proces voor het opstellen van de dienstregeling (zie punt 4.5.5.1) er niet aan alle aanvragen een gunstig gevolg kan worden gegeven, dient de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 41 van de Spoorcodex, te verklaren dat de betrokken infrastructuursectie overbelast is.

4.6.1 Toewijzing van de rijpaden

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 rijpaden 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 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.

De lijst van de lijnen per type bevindt zich in bijlage B.4. De definities van de lijn- en treintypes (zoals vermeldt in artikel 2 van het koninklijk besluit van 19 juli 2019) zijn opgenomen in bijlage A.1.

4.6.2 Inachtneming van eerdere niveaus van rijpadgebruik

Bij het bepalen van de prioriteiten in het kader van de toewijzingsprocedure houdt de infrastructuurbeheerder rekening met het vorige gebruik van de rijpaden. Hij kan, na overleg met de kandidaat, het recht om het rijpad te gebruiken schorsen of intrekken in het geval van onvoldoende gebruik van het toegewezen rijpad door de houder, indien het gemiddelde gebruik van de capaciteit gedurende de vorige dienstregeling minder is dan 80% van het aantal voorziene wekelijkse bewegingen.

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

4.7 Buitengewoon vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen

4.7.1 Buitengewoon vervoer

Elke kandidaat geeft in zijn capaciteitsaanvraag aan of hij van plan is om al dan niet buitengewoon vervoer op te nemen in zijn treinen. Zo ja, vermeldt hij het type buitengewoon vervoer en in het bijzonder het voorlopig toelatingsnummer toegekend door de infrastructuurbeheerder (zie punt 5.4.3 voor meer informatie over de dienst ) of de codificatie in geval van gecombineerd vervoer (bijlage C.2).

4.7.2 Vervoer van gevaarlijke goederen

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

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 4.2.2.1.

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 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.333 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.

4.8.1.4 Aanpassingen aan de dienstregeling in real time

De spoorwegondernemingen (al dan niet aangeduid door een kandidaat-niet-spoorwegonderneming) kunnen aanpassingen aan de treindienst vragen buiten de voorgeschreven termijnen voor de aanpassingen op korte termijn (zie punt 4.8.1.2), met uitzondering van buitengewoon vervoer met beperkingen.

Het bureau I-TO.16 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, raadpleegt Infrabel de kandidaten over de eventuele annulatie van de aangepaste treindienst die in aanloop naar de werken werd opgesteld. In dat geval dient Infrabel, in overleg met de kandidaat:

- ofwel het bulletin “treindienst” te annuleren en, indien mogelijk, via een ander bulletin “treindienst” de dienstregeling of haar tussentijdse wijzigingen te herstellen;
- ofwel de overeengekomen aanpassing van de treindienst te handhaven.

4.8.2.3 Weerslag van de werken op de toegewezen capaciteit

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

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

4.8.3 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 hieronder).

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 in punt 4.2.2.1 beschreven voorwaarden.

Het rijpad dat vrijkomt na volledige of gedeeltelijke annulatie wordt als opnieuw beschikbaar beschouwd.

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

4.9 Redesign of the international timetabling process (TTR)

4.9.1 Doelstellingen van TTR

RailNetEurope (RNE) en *Forum Train Europe* (FTE) werken momenteel in samenwerking met de *European Rail Freight Association* (ERFA) aan de herziening van het internationale dienstregelingsproces (TTR, *Redesign of the international timetabling process*). TTR heeft tot doel het Europese dienstregelingsstelsel te harmoniseren en te verbeteren om het concurrentievermogen van het spoorvervoer aanzienlijk te vergroten.

TTR bestaat uit verschillende onderdelen, zoals met name een verbeterde planning van de verdeling van de infrastructuurcapaciteit (met inbegrip van tijdelijke capaciteitsbeperkingen) en de invoering van nieuwe processen voor capaciteitstoewijzing.

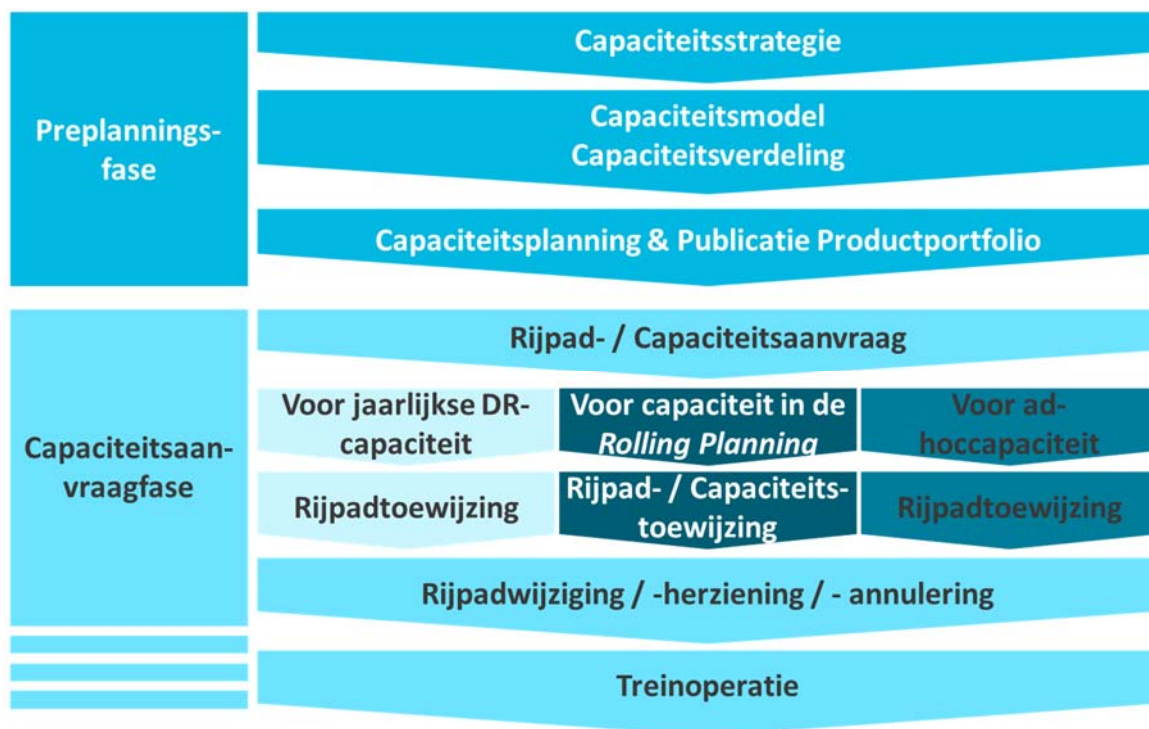
Het opzet is om beter tegemoet te komen aan alle marktbehoeften en te zorgen voor een optimaal gebruik van de bestaande infrastructuurcapaciteit. Wat betreft het reizigersverkeer betekent dit een snellere beschikbaarheid van de definitieve dienstregeling, waardoor reizigers sneller en betrouwbaarder een ticket kunnen kopen. Voor het grootste deel van het goederenverkeer betekent het meer mogelijkheden voor ad-hocrijpdaanvragen en dus meer flexibiliteit om beter aan de behoeften van de klanten te kunnen voldoen.

Gedetailleerde informatie over het project is beschikbaar op ttr.rne.eu en www.forumtraineurope.eu/services/ttr.

Het is de bedoeling dat TTR voor de dienstregeling 2025 volledig wordt uitgevoerd, op voorwaarde dat het wordt ondersteund door het Europese en nationale rechtskader.

4.9.2 Procesonderdelen

Het TTR-proces is opgebouwd rond de volgende onderdelen:



* DR : Dienstregeling

De belangrijkste onderdelen zijn hieronder beschreven.

Capaciteitsstrategie (X¹-60 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 te delen met naburige infrastructuurbeheerders en kandidaten.

Capaciteitsmodel (X-30 tot X-18 maanden) met capaciteitsverdeling: Het capaciteitsmodel geeft een meer gedetailleerde beschrijving van de vraagprognose, en de verdeling van de capaciteit in jaarlijkse planning, *rolling planning*, tijdelijke capaciteitsbeperkingen 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 hoofdstukken 4.9.3.1 en 4.9.3.2.

Internationale afstemming over *Temporary Capacity Restrictions*: Tijdelijke capaciteitsbeperkingen (TCR) kunnen optreden in geval van het onderhoud, de vernieuwing of de aanleg van de infrastructuur of andere gebruiksbepalingen die van invloed zijn op de beschikbare capaciteit op een lijn. Het gaat hierbij om TCR met grote, hoge, gemiddelde en kleine gevolgen, alsmede om de 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 voor meer informatie).

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 bepaalde rijpaden, die allemaal worden gebruikt met specifieke aanvraagdeadlines.

Capaciteit voor ad-hoc aanvragen: Ongeplande capaciteit of restcapaciteit voor aanvragen die minder dan 30 dagen voor de ritdag worden ingediend.

4.9.3 Implementatie

Infrabel neemt deel aan de uitvoering van het project op nationaal niveau volgens de gemeenschappelijk tijdslijn die in het schema hieronder wordt getoond. De TTR-aanpak, in het bijzonder de innovatieve procesonderdelen, worden getest in pilots om zo het systeem te evalueren en mogelijke aanpassingen of verbeteringen aan het project aan te brengen vóór de nationale TTR-procesimplementatie (zie punt 4.9.4 voor meer informatie).

Als een eerste stap van de nationale procesuitvoering voorziet Infrabel de uitwerking van het capaciteitsmodel in de loop van de dienstregeling 2022.

¹ X: de dag waarop de dienstregeling 2025 in werking treedt.



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

4.9.3.1 Aankondigen van capaciteitsbehoeften

Kandidaten zullen hun capaciteitsbehoeftes kunnen meedelen aan Infrabel tussen X²-30 en X-18 maanden voor de aanvang van de dienstregeling 2025 via een nog te beschrijven proces.

Aankondigen van capaciteitsbehoeften worden beschouwd als niet-bindende aanwijzingen van kandidaten over de verwachte toekomstige capaciteitsbehoeften.

Indien Infrabel gelijkaardige aankondigen van capaciteitsbehoeften vaststelt, bespreekt het dit met de betrokken kandidaten om mogelijke oplossingen te vinden. Infrabel gebruikt de verstrekte informatie als input voor het capaciteitsmodel (zie punt 4.9.3.2). Infrabel kan in geen geval garanderen dat alle expliciete aankondigen van capaciteitsbehoeften in het definitieve capaciteitsmodel worden opgenomen, noch kan de aankondiging van capaciteitsbehoeften leiden tot enige prioriteit in het capaciteitstoewijzingsproces dat volgt.

4.9.3.2 Capaciteitsmodel

Het capaciteitsmodel is gebaseerd op de capaciteitsstrategie van Infrabel (zie punt 4.9.2), de marktbehoeftes (bijv. nieuw vervoersplan) en de TCR (zie punt 4.9.2) en dient als basis voor alle capaciteitsaanvragen. Om dit doel te bereiken wordt de capaciteit toegewezen aan de verschillende commerciële en technische behoeften ("capaciteitsverdeling"). Over het algemeen gaat het om:

- Capaciteit voor TCR;
- Capaciteit voor jaarlijkse aanvragen (zie punt 4.9.2);
- Capaciteit voor de rolling planning (zie punt 4.9.2);
- Ongeplande capaciteit.

4.9.4 TTR-pilootproject

Om het nieuwe proces te testen, met name de innovatieve procescomponenten, zijn er sinds de dienstregeling 2020 in verschillende Europese landen proefprojecten. Het doel is na te gaan hoe het nieuwe TTR-proces effectief beantwoordt aan de gestelde doelen. Het moet ook de mogelijkheid bieden om eventuele suboptimale aspecten te corrigeren en verdere wijzigingen door te voeren voordat het project daadwerkelijk wordt uitgerold, en tegelijkertijd de eerste voordelen voor de markt aan te tonen.

Het nieuwe systeem wordt momenteel op volgende pilootlijnen getest:

- Mannheim - Miranda de Ebro;
- Antwerpen – Rotterdam;
- München – Verona;
- Mannheim - Noord-Italië;
- Břeclav - Tarvisio-B./Jesenice/Spielfeld.

² X: de dag waarop de dienstregeling 2025 in werking treedt

Infrabel is betrokken bij het pilootproject “Antwerpen – Rotterdam”. Meer informatie over de pilot is te vinden in het *Pilot Information Document*: <https://cms.rne.eu/ttr-communication-platform/rotterdam-antwerp-library>.

De spoorlijnen van het Infrabelnet waarop het pilootproject “Antwerp – Rotterdam” van toepassing is, zijn:

Lijn	Baanvakken
L.0	Brussel-Noord – Brussel-Zuid
L.1	Y.Noord-Halle – Esplechin Frontière
L.12	Y.Mariaburg – Essen Grens
L.12/1	Y.Driehoekstraat – Y.Sint-Mariaburg
L.27A	Y Driehoekstraat – Y.Schijn
L.12	Y.Luchtbal – Y.Sint-Mariaburg
L.25*	Antwerpen-Centraal – Y.Abeelstraat
L.25N	Y.Abeelstraat – Y.Albertbrug
L.36N	Y. Albertbrug – Brussel-Noord
L.4*	Y Luchtbal – Meer Grens
L.96N	Brussel-Zuid – Y.Noord Halle

* uitgesloten voor de *rolling planning*.

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

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

Bij *rolling planning*-aanvragen zal Infrabel zo snel mogelijk of uiterlijk binnen vier weken het antwoord (*draft offer*) op een rijpadaanvraag opstellen.

Het blijft mogelijk om aanvragen in te dienen voor de jaarlijkse planning. Dit type aanvragen zal worden ingediend volgens de modaliteiten die beschreven staan in de punten 4.2.2 en 4.5 van dit document.

Voor het aanvragen van capaciteiten in het kader van het pilootproject TTR dient de toepassing PCS en de gelinkte processen gebruikt te worden.

Meer details over de gewaarborgde capaciteit voor de *rolling planning* is terug te vinden op <https://cms.rne.eu/ttr-communication-platform/rotterdam-antwerp-library>.

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

De informatie over de verdeling van de capaciteit in het capaciteitsmodel kan gevonden worden via het *Electronic Capacity Model*: <https://ecmt-online.rne.eu/>



Ook de verantwoordelijke voor het pilootproject (zie punt 1.6.1) kan bijkomende informatie verschaffen.



5. Diensten en heffingen

5.1 Inleiding

5.1.1 Categorieën van diensten

Conform artikel 9 van de Spoorcodex verlenen Infrabel en 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 aan de kandidaten.

- De **toegang via het spoornet tot de dienstvoorzieningen**, conform de Spoorcodex bijlage 1, punt 2 en het **verlenen van diensten** in deze voorzieningen

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

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 verzoeken kunnen enkel afgewezen worden indien er haalbare spoorwegalternatieven zijn binnen aanvaardbare economische voorwaarden.

- 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. Infrabel is niet verplicht deze diensten te verlenen. Echter, als de diensten wel worden aangeboden moet dit op een niet-discriminerende wijze gebeuren.

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

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:





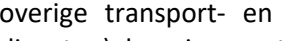
- als infrastructuurbeheerder wanneer het minimumdiensten levert, zoals bedoeld in punt 1 van bijlage 1 van de Spoorcodex (zie dit hoofdstuk);

- als exploitant van dienstvoorzieningen wanneer het toegang tot 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 de dienstvoorzieningen en het verlenen van diensten in deze dienstvoorzieningen);
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).

De minimumdiensten, de toegang via het spoor tot de dienstvoorzieningen (rangeer-, vormings- en parkeersporen), en het gebruik ervan zijn gedekt door de infrastructuurgebruiksheffing. 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 3.3.2.1 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.

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

1.  **YourTracks** : voorbehouden sporen;
2.  **YourConnection** : spoorverbindingen.



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:

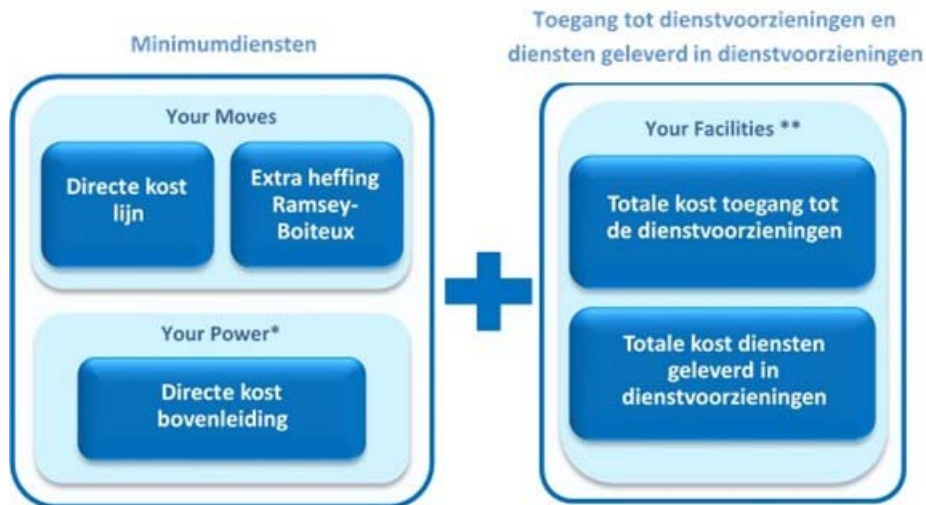
- Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21/11/2012 *tot instelling van één Europese spoorwegruimte*;
- Uitvoeringsverordening 2015/909 van de Commissie van 12/06/2015 *betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst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

De aspecten met betrekking tot de inhoud in deze Europese wetteksten, werden omgezet in Belgisch recht door middel van 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 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 heeft betrekking op de minimumdiensten (zie punt 5.3), de toegang via het spoorwegnet tot bepaalde dienstvoorzieningen (rangeer-, vormings- en parkeersporen) en de diensten die in deze dienstvoorzieningen worden verleend (zie hoofdstuk 7).



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

** De dienst *Your Facilities* is in het hoofdstuk 7 van deze document beschreven. Enkel de toegang tot de rangeer-, vormings- en parkeersporen en het gebruik ervan maken deel uit van de gebruiksheffing. De toegang en het gebruik van andere dienstvoorzieningen zullen opgenomen worden in de dienst *Your Facilities*, maar zullen niet behoren tot de gebruiksheffing.

De belangrijkste principes van de gebruiksheffing zijn:

- het garanderen van de toegang voor kandidaten op een niet-discriminerende en transparante manier;
- 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.

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. Er is echter momenteel geen specifieke heffing voorzien in het geval van overbelaste infrastructuur.

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 diensten (rijpaden, zie details hoofdstuk 4) en (tractiestroom), zij het slechts gedeeltelijk.

Het minimale prestatiepakket omvat:

- de behandeling van de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- het recht gebruik te maken van de toegewezen capaciteit;
- het gebruik van aansluitingen en wissels op het net;

- de treinverkeersleiding met inbegrip van de seingeving, de regeling, de controle van het verkeer, de communicatie en de levering van gegevens over treinbewegingen;
- het gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie;
- alle overige gegevens die nodig zijn om de dienst waarvoor capaciteit toegekend is, tot stand te brengen of te exploiteren.

De 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. Wanneer de markt zich hiertoe leent, kan de infrastructuurbeheerder, om de volledige kosten te recupereren, ook extra heffingen aanrekenen op basis van efficiënte, transparante en niet-discriminerende principes, waarbij een optimale concurrentie van de spoorwegmarktsegmenten gewaarborgd blijft. Infrabel heeft bijgevolg zes marktsegmenten geïdentificeerd:

- diensten voor reizigersvervoer onderworpen aan een openbardienstverplichting (HkvOdv);
- diensten voor commercieel reizigersvervoer (HkvNOdv);
- diensten voor goederenvervoer (Hkm);
- diensten voor commercieel geëxploiteerd hogesnelheidspersonenvervoer (Hst);
- 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.

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

Met BR = beladen ritten en LR = losse ritten (voor toelichting zie VVESI 4.1).

De directe kost bovenleiding is enkel van toepassing op de effectieve treinkilometers van treinen die tractie-energie gebruiken. Voor de toeristische organisaties wordt verwezen naar 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, d.w.z. de kost die rechtstreeks toe te schrijven is aan het treinverkeer. 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 opgenomen 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 bovenop de directe kosten komt, is afhankelijk van drie elementen:

- het marktsegment;

Op dit moment is deze heffing alleen van toepassing op 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 weekdays, van 19.00 u. tot 5.59 u. inbegrepen;
- de normale uren: op weekdays, 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 weekdays, van 6.00 u. tot 8.59 u. inbegrepen en van 15.00 u. tot 18.59 u. inbegrepen;
- de NZV-piek: op weekdays 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-Zuidverbinding³ 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.

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

- 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:

- 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:

$$MU_{RB} = \sum_i (l_i * mu_{rb_{jlm_i}})$$

Met:

- $mu_{rb_{jlm_i}}$: 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 opgenomen in bijlage F.2.

5.3.3 Directe kost bovenleiding

De directe kost bovenleiding dekt het gebruik van de elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie. Deze component is van toepassing op de werkelijk gereden treinkilometers van de treinen die tractie-energie gebruiken.

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 opgenomen in bijlage F.2.

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

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 opgenomen in bijlage F.2.

5.3.4.2 Testen op infrastructuur buiten commerciële dienst

De testritten op een infrastructuur buiten commerciële dienst conform artikel 8 van de Spoorcodex, komen 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 1/2 u

Prijs voor het gebruik van een conventionele lijn = X euro per km per 1/2 u

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

De eenheidsprijs wordt weergegeven in bijlage F.2.

5.4 Aanvullende diensten en heffingen

5.4.1 Levering van tractiestroom

De infrastructuurbeheerder biedt aan alle kandidaten de levering van stroom aan voor de tractie van de treinen indien zij dit wensen. Naar aanleiding van de omzetting van de Europese elektriciteitsrichtlijn 2009/72/EG naar Belgisch recht 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 producten en andere door middel van leidingen.

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

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

Voor de levering van elektriciteit door Infrabel is volgens de 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 beschreven 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.

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

5.4.3 Diensten voor buitengewoon vervoer // **YourXXL** INFRABEL

Ieder buitengewoon spoorwegvervoer (definitie zie punt 3.4.3) dient door een studie te worden voorafgegaan om de vergunningsvoorwaarden te bepalen.

Bijgevolg dient een kandidaat die een buitengewoon vervoer wenst te organiseren, een aanvraag in te dienen bij Infrabel (bureau I-CBE.144, zie punt 1.6.1) met behulp van de UIC-fiche 502, die beschikbaar is op www.uic.org.

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

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

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

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

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

5.5 Ondersteunende diensten en heffingen

5.5.1 Toegang tot het telecommunicatienetwerk

Om zijn prioritaire veiligheids- en verkeersfuncties te beschermen, geeft Infrabel de kandidaten geen toegang tot het GSM-R-netwerk voor andere toepassingen.

5.5.2 Levering van aanvullende informatie

Naast de informatie die nodig is voor de uitvoering of de exploitatie van de dienst waarvoor de capaciteit is toegekend, verstrekt Infrabel verscheidene inlichtingen aan de kandidaten, onder meer via de *Business Corner*.

De prijszetting voor de levering van bijkomende informatie door Infrabel wordt in voorkomend geval opgenomen in de gebruiksovereenkomst, de capaciteitsovereenkomst of elke andere overeenkomst.

5.5.3 Technische keuring van het rollend materieel

Infrabel is belast met de technische keuring van het rollend materieel dat ingezet wordt op zijn spoorweginfrastructuur voor ritten buiten rijpad, conform het koninklijk besluit van 23 mei 2013 *tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spooraansluiting*. De contactgegevens van het betrokken bureau staan in punt 1.6.1.

De spoorwegonderneming vraagt vooraf aan de betrokken *I-TO Area* 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 *I-TO Areas* (bijlage D.10) stellen dit formulier ter beschikking.

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

- beantwoordt aan de technische vereisten zoals voorzien door de wet;
- in staat is de veiligheidsuitrustingen te lezen die zich op de voorziene reiswegen bevinden;
- detecteerbaar is door de verschillende detectiemiddelen die zich op de voorziene reiswegen bevinden;
- geen materiele schade of storingen kan veroorzaken aan de 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 worden beschreven in bijlage F.3.

Infrabel biedt geen diensten aan voor de schouwing van het rollend materieel zoals bedoeld volgens de VVESI 4.3 – *De schouwing van treinen*. Voor deze dienst worden de kandidaten verzocht contact op te nemen met de “met onderhoud van spoorvoertuigen belaste entiteiten” (OBE) (zie bijlage F.5)

5.5.4 Diensten in verband met ticketverkoop in de reizigersstations

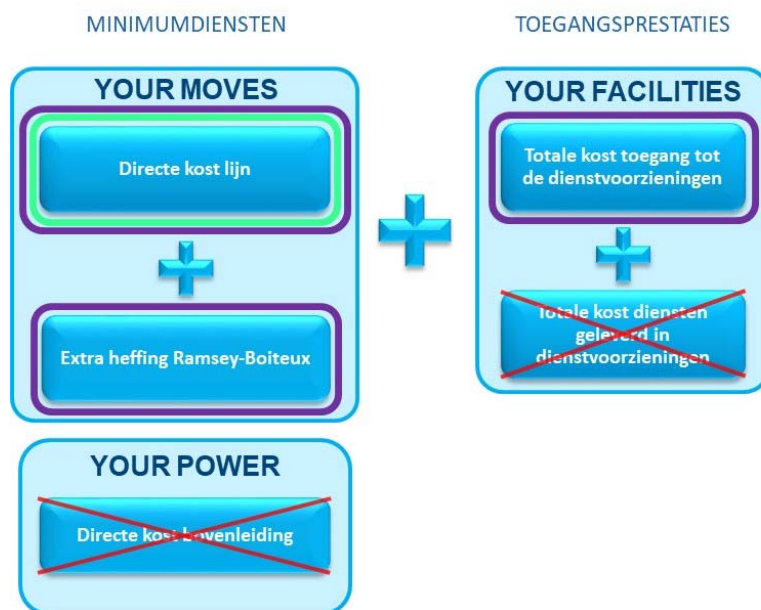
Infrabel exploiteert geen diensten in verband met ticketverkoop in de reizigersstations.


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.

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:



 **Beladen ritten (BR):** de voorwaarden inzake gewijzigde, geannuleerde, ongebruikte capaciteit **zijn van toepassing:** % van de heffing

 **Losse ritten (LR):** de voorwaarden inzake gewijzigde, geannuleerde, ongebruikte capaciteit **zijn van toepassing:** % van de heffing

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 capaciteit vormt een nieuwe aanvraag.

Voor de delen van de oorspronkelijke capaciteit die werden geannuleerd, is de heffing verschuldigd ten belope van een percentage dat in verhouding staat tot het tijdstip van de wijziging van de capaciteit (zie punt 5.6.4).

Voor de ongewijzigde delen van de oorspronkelijke capaciteit is de volledige heffing verschuldigd.

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 de gevraagde capaciteit te wijzigen. In dit geval is de verschuldigde heffing het bedrag dat overeenkomt met de oorspronkelijk geplande route, ongeacht of de werkelijk afgelegde route duurder of goedkoper is dan de oorspronkelijke route.

Bij hoogdringendheid of in geval van absolute noodzaak wegens een storing die de spoorweginfrastructuur tijdelijk onbruikbaar maakt, kan de infrastructuurbeheerder het recht om de toegekende capaciteit 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.

5.6.3 Sancties voor niet-gebruik door de kandidaat

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

5.6.3.1 Beschikbare infrastructuur

Als de capaciteit 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 Onbeschikbare infrastructuur

Als de capaciteit slechts gedeeltelijk wordt gebruikt wegens de onbeschikbaarheid van de infrastructuur als gevolg van een oorzaak buiten de kandidaat om, is de heffing alleen verschuldigd voor het daadwerkelijk gebruikte deel van de capaciteit.

Indien de totale capaciteit niet kon worden gebruikt wegens de onbeschikbaarheid van de infrastructuur als gevolg van een oorzaak buiten de kandidaat om, is de heffing niet verschuldigd voor de capaciteit in kwestie.

5.6.4 Sancties voor rijpadannulatie door de kandidaat

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

5.6.4.1 Beschikbare infrastructuur

Elke capaciteitshouder kan afzien van het gebruik van alle of een deel van de toegewezen capaciteit. De datum die in aanmerking wordt genomen voor de annulatie, is de datum waarop de infrastructuurbeheerder deze heeft ontvangen. 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%
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%

5.6.4.2 Onbeschikbare infrastructuur

Als de kandidaat om redenen buiten zijn wil zijn capaciteit moet annuleren, is de heffing niet verschuldigd, op voorwaarde dat het gaat om de onbeschikbaarheid van de infrastructuur van het Belgische spoornet.

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

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

5.7.2 Monitoring van de prestaties

De prestatieregeling vergelijkt het gewogen aantal minuten vertraging voor elke partij afzonderlijk met het doel dat voor het lopende jaar is gesteld. De gedetailleerde beschrijving van de elementen waaruit deze verhouding bestaat en de criteria voor de vaststelling van de doelstelling voor het lopende jaar zijn opgenomen in de punten 1 en 2 van deel 1 van 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 punten 3 tot en met 5 van deel 1 van bijlage B.5 nader toegelicht.

5.7.4 Bestuurs- en geschillenbeslechtingssysteem

De prestatieregeling wordt geregeld door het “BeheersOrgaan Prestatieregeling” (BOPR), dat uit twee partijen bestaat: de infrastructuurbeheerder enerzijds en de spoorwegondernemingen anderzijds. De werking van dit orgaan is hoofdzakelijk gebaseerd op een gelijke stemverdeling tussen de twee partijen. Het toezichthoudende orgaan treedt op als arbiter in geval van onenigheid tussen de twee partijen, in overeenstemming met de rol die de Spoorcodex het toekent (zie punt 1.3.3.1 van dit document).

Het tweede deel van bijlage B.5 bevat de volledige beschrijving van het bilateraal model, alsook de organisatie en werking van het BOPR.

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. Deze wijzigingen zullen dus pas van toepassing zijn vanaf 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 het gebruiksovereenkomst, 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 het gebruiksovereenkomst (bijlage B.2) of het capaciteitsovereenkomst (bijlage B.3).

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 en betaalde voorschotten. De facturen zijn binnen de 30 dagen te betalen.

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

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

Er moeten worden opgemerkt dat *RailNetEurope* CIS (*Charging Information System* - cis.rne.eu) 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. Het is een overkoepelende applicatie voor de verschillende nationale infrastructuurheffingssystemen. 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.

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 (bijlage B.2) of de capaciteitsovereenkomst (bijlage B.3).

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 29 januari 2014 houdende vaststelling van het initieel bedrag van de passagiersvergoeding Diabolo, van



kracht sinds 1 februari 2014, voorziet dat het bedrag van de passagiersvergoeding bedoeld in artikel 12 van de wet wordt vastgesteld op 5,00 EUR (uitgedrukt in waarde 2013) inclusief 6% BTW.

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

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 van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal (Diabolo-infrastructuur) een jaarlijkse bijdrage te betalen ook wel “bijdrage van de spoorwegondernemingen” genoemd. Deze is gelijk aan het hoogste van beide onderstaande bedragen:

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

2. Op basis van de gegevens meegedeeld door de spoorwegondernemingen overeenkomstig het voorgaande punt, stelt 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 VeiligheidsVoorschriften betreffende de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur (VVESI), opgesteld door de infrastructuurbeheerder. Deze documenten kunnen geraadpleegd worden door de spoorwegondernemingen en andere kandidaten 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.8 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 efficiëntie 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 taalgerek te verhelpen, behoudt Infrabel zich het recht voor om de toegekende afwijking op te schorten voor de tijd die de spoorwegonderneming nodig heeft om bijstuuringsmaatregelen te nemen.

De opschorting eindigt wanneer de spoorwegonderneming Infrabel in kennis stelt van de genoemde bijstuuringsmaatregelen 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.

6.3 Operationele maatregelen

6.3.1 Principes

De operationele maatregelen van Infrabel bestaan uit drie pijlers:

- Toezicht op de uitvoering van de treinplanning

De realtimespoorverkeersleiding 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 realtimespoorverkeersleiding 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 spoorwegondernemingen aanpassen aan de te verwachten gevolgen.
- Communicatiebeheer

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

6.3.2 Operationele regelgeving

De operationele maatregelen zijn opgenomen in de verschillende boeken van de VeiligheidsVoorschriften betreffende de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur (VVESI), die worden opgesteld door de infrastructuurbeheerder.

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 in onderling overleg wordt naar alternatieven gezocht.

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

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

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

6.3.3.2 Internationaal crisisbeheer

Indien er zich ernstige incidenten met een aanzienlijke internationale impact voordoen, is een internationale coördinatie van het incidentenbeheer vereist. Voor internationale storingsbeheerders die langer dan 3 dagen duren en die een grote impact op het internationaal treinverkeer hebben, is het internationaal crisisbeheer van toepassing.

Goederencorridors treden op als faciliteerders 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 hoofdstuk 5 van *Book 4* van het *Corridor Information Document* (zie punt 1.7.1 van deze netverklaring).

Bij grote internationale storingsbeheerders 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 TIS, 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 *Traffic Control*. 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 *Traffic Control* 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 *International Contingency Management Handbook*, dat te vinden is op:

[www.rne.eu/wp-content/uploads/International Contingency Management Handbook final v1.5.pdf](http://www.rne.eu/wp-content/uploads/International_Contingency_Management_Handbook_final_v1.5.pdf)

Dit handboek beschrijft enerzijds de normen die toelaten om het verkeer op zijn hoogst mogelijke capaciteit te behouden ondanks een internationale storing. Anderzijds verzekert het handboek

transparantie inzake de status van de storing en de impact hiervan op de verkeersstromen voor alle relevante stakeholders in Europa. Het 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.

6.4 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 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 realtime reingegevens 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.

Spoorwegondernemingen en terminalexploitanten kunnen ook toegang krijgen tot TIS en zich aansluiten bij de RNE TIS-adviesraad. Alle leden van deze raad verlenen alle andere leden van de raad volledige toegang tot TIS-gegevens als zij bij dezelfde treinrit betrokken zijn. Zonder deze toegang moeten er wederzijdse overeenkomsten worden gesloten tussen de spoorwegondernemingen onderling en tussen de spoorwegondernemingen en de terminalexploitanten.

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 tis.rne.eu.

7. Dienstvoorzieningen

7.1 Inleiding

De toegang tot de dienstvoorzieningen en de diensten die worden verleend in deze voorzieningen is gereguleerd krachtens Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad, die is omgezet in de Spoorcodex en 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 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) 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 \(NL\)](#)
- [Modèle commun applicable aux installations de service \(FR\)](#)
- [Common template for service facility information \(ENG\)](#)

Infrabel nodigt de exploitanten van de dienstvoorzieningen verbonden aan het Belgische spoorweginfrastructuur 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



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

Infrabel stelt echter 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 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

Het verlenen van toegang via het netwerk tot bepaalde dienstvoorzieningen (rangeer-, vormings- en garagesporen) en de diensten die in deze dienstvoorzieningen worden verleend, worden gedekt door

de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur die in hoofdstuk 5 van dit document wordt beschreven en zijn derhalve onderworpen aan de bepalingen die in dat hoofdstuk worden beschreven in de punten 5.2, 5.6, 5.8 en 5.9.

Deze toegang tot dienstvoorzieningen en diensten die in de voorzieningen worden verleend, worden in rekening gebracht op basis van de totale kost van de toegang tot de dienstvoorzieningen en de totale kost die van toepassing is op de diensten die in de voorzieningen worden verleend. De onderstaande tabel toont de toepasselijke parameters per verkeerstype, indien van toepassing. De details worden beschreven in de punten 7.3.1.3.1 en 7.3.1.3.2 respectievelijk.

BR - LR	Vervoerstype	Parameters	
		Totale kost toegang tot de dienstvoorziening	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 (voor toelichting zie VVESI 4.1).

7.3.1.3.1 Totale kost toegang tot 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 dienstvoorzieningen is van toepassing op alle segmenten behalve de toeristische organisaties. Losse ritten zijn ook vrijgesteld.

De toegang tot 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 voorziening "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 Toegangsvoorwaarden

Elke spoorwegonderneming die de lokale spoorweginfrastructuur (dienstvoorzieningen) wil gebruiken 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 3.3.2.1), op voorhand een plaatselijk protocol met Infrabel afgesloten te hebben, waarin de rechten en plichten van de beide partijen worden gedefinieerd.

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

Het plaatselijk protocol regelt de praktische modaliteiten betreffende het gebruik van de betrokken dienstvoorzieningen.

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.

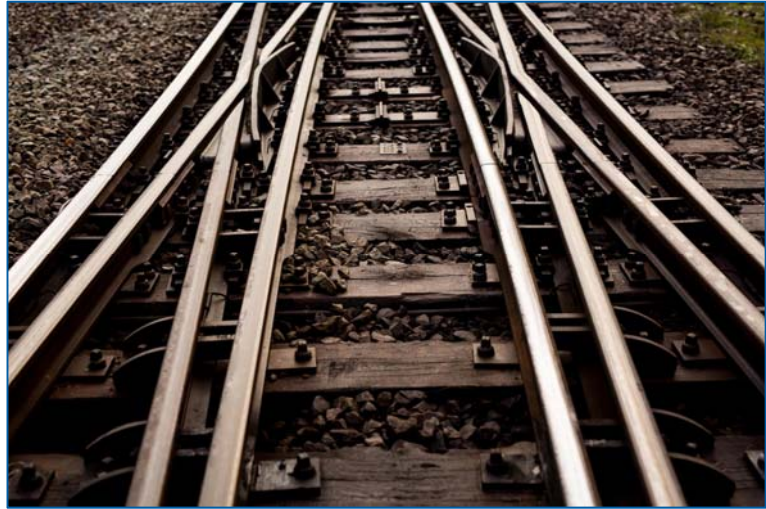
Een spoorwegonderneming mag niet op het Belgische spoornet rijden met tractiematerieel, met of zonder voertuigen, zonder een door de infrastructuurbeheerder toegewezen rijpad aan haar of aan de kandidaat-niet-spoorwegonderneming die haar heeft aangeduid.

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 handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spoor aansluiting*, kan daarvan echter afgeweken worden indien de spoorwegonderneming op voorhand ritten aanvraagt via de betrokken *I-TO Area*. De *I-TO Area* kan deze uit het oogpunt van exploitatiemogelijkheden al dan niet goedkeuren of eventuele alternatieve reismogelijkheden voorstellen. Deze ritten “buiten rijpad” vinden plaats, ofwel tussen een private spoor aansluiting 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 reismogelijkheden, eventueel via een gedeelte van een hoofdspoor of via een lokale lijn, overeengekomen tussen beide partijen.

Het plaatselijk protocol is een afzonderlijk contract naast de gebruiksovereenkomst. Het moet te allen tijde ondergeschikt zijn aan de toepasselijke reglementering, met inbegrip van de netverklaring. Het 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 *I-TO Area* waartoe de dienstvoorziening behoort. De adressen van de *I-TO Areas* zijn vermeld in bijlage D.10 en de grenzen van de *I-TO Areas* zijn aangeduid op de netkaart (bijlage C.1).

7.3.2 Reizigerstations

Infrabel exploiteert geen reizigerstations.

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.6 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 te vinden in bijlage E.2 van dit document.

Voor het specifieke geval van de trieerinstallatie Antwerpen-Noord worden de van toepassing zijnde principes uiteengezet in bijlage E.5.

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 beschrijving van de bundels die door Infrabel geëxploiteerd worden, met inbegrip van hun technische uitrusting, is te vinden in bijlage F.1 van dit document. Bijlage D.9 bevat de openingsuren van deze bundels.

Het plaatselijke protocol voor de bundel 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 Heffingen

Na een testfase van enerzijds het concept "processporen" in bepaalde bundels en anderzijds het registreren van het aantal uren waarbij de maximale bezettingsduur van deze sporen overschreden werd (cfr presentatie tijdens de subgroep "netverklaring" van het coördinatiemechanisme van 25 juni 2020), zal Infrabel vanaf 2022 een "overschrijdingstarief" invoeren dat van toepassing is op bepaalde "processporen".

Dit overschrijdingstarief zal opnieuw aan bod komen tijdens de subgroep "netverklaring" van het coördinatiemechanisme van 8 oktober 2020. De vooropgestelde principes kunnen worden aangepast in functie van de feedback van de sector.

Het overschrijdingstarief kan in de toekomst worden uitgebreid naar andere bundels die door Infrabel worden geëxploiteerd.

In de door Infrabel geëxploiteerde bundels worden verschillende soorten sporen en uitrustingen ter beschikking gesteld van de spoorwegondernemingen. Om het gebruik van zijn bundels te optimaliseren, heeft Infrabel aan een reeks van zijn bundelsporen het statuut van "processpoor"

toegekend. Op deze sporen is een maximale bezettingsduur van toepassing. De gedetailleerde beschrijving van het concept "processpoor" is terug te vinden onder punt 7.3.4.6.1 van dit document. De lijst van "processporen" en de maximale bezettingsduur is te vinden in bijlage F.1.

Bij bundels met een hoge bezetting is een "overschrijdingstarief" van toepassing als de maximale bezettingsduur van de processpoor die zich in de bundel bevinden, wordt overschreden. De lijst van bundels en processporen waarvoor het overschrijdingstarief geldt, is opgenomen in bijlage F.2.

Het "overschrijdingstarief" is gebaseerd op een totale kost voor de toegang tot de dienstvoorzieningen. De onderstaande tabel geeft per verkeerstype de toepasselijke parameters weer.

		Parameters
BR - LR	Vervoerstype	Overschrijdingstarief
BR	Reizigersvervoer (HkvOdv, HkvNOdv, Hst)	X
	Goederenvervoer (Hkm)	X
	Overige (HkvOther/HkmOther)	X
	Toeristische organisaties (HkvTo/HkmTo)	
LR	Reizigersvervoer (HkvOdv, HkvNOdv, Hst)	X
	Goederenvervoer (Hkm)	X
	Overige (HkvOther/HkmOther)	X
	Toeristische organisaties (HkvTo/HkmTo)	

Met BR = beladen ritten en LR = losse ritten (voor toelichting zie VVESI.4.1).

Het overschrijdingstarief voor de processporen wordt voor elke spoor afzonderlijk berekend en is gebaseerd op een systeem waarbij:

- elk "processpoor" deel uitmaakt van een specifieke perimeter (d.w.z. een bepaald geografisch gebied dat verschillende bundels groepeert waarvan "processporen" onderworpen zijn aan het overschrijdingstarief);
- de maximale bezettingsduur van de "processporen" kan verschillen in functie van de aard van de operaties die erop worden uitgevoerd.

Het overschrijdingstarief is van toepassing op alle segmenten, met uitzondering van de toeristische organisaties, en wordt maandelijks voor elke spoorwegonderneming als volgt berekend:

$$OT = \text{Tarief}_{kl} * \sum_{klm} (HS_{klm} * \frac{\bar{H}_{kl}}{H_{kl}} - 1)$$

Met:

- HS_{klm} : aantal uren overschrijding van de maximale bezettingsduur van het "processpoor" "l" dat behoort tot de perimeter "k" voor elke toegang "m". Voor elke bezetting zonder overschrijding op het processpoor "l", behorende tot de perimeter "k" is de waarde van deze parameter nul;
- \bar{H}_{kl} : gewogen gemiddelde van de maximale bezettingsduur van de "processporen" "l" die behoren tot de "k" perimeter, uitgedrukt in uren;
- H_{kl} : maximale bezettingsduur van het processpoor "l" behorende tot de "k" perimeter, uitgedrukt in uren;
- Tarief_{kl} : eenheidsprijs uitgedrukt in €, van toepassing op de "k" perimeter waarvan het processpoor "l" afhangt;
- 1: komt overeen met de waardering van een toegang "m" tot het "processpoor" "l".

De waarden van de parameters eigen aan elk "processpoor" (\bar{H}_{kl} , H_{kl} , $Tarief_{kl}$) zijn te vinden in bijlage F.2.

Indien het resultaat van de bovenstaande formule negatief is, wordt het resultaat aan het eind van elke maand tot nul gereduceerd.

Wanneer de "processporen" sluitingsperiodes kennen, worden de overschrijdingstijden tijdens deze periodes niet meegeteld. Bovendien worden overschrijdingstijden niet geteld als de toegang tot (of het verlaten van) de "processporen" onmogelijk wordt gemaakt om redenen buiten de spoorwegondernemingen om (bijvoorbeeld als gevolg van geplande/ongepande werken, feestdagen, ...) of als het IT-systeem voor de registratie van de bezettingstijden van de "processporen" niet operationeel is.

Aangezien het om een nieuw systeem gaat, zal de invoering van het overschrijdingstarief voor "processporen" geleidelijk gebeuren, dit om de financiële gevolgen voor de spoorwegondernemingen te beperken en hen in staat te stellen hun gedrag met betrekking tot de bezetting van de bundels geleidelijk aan te optimaliseren. Dit tarief zal dus geleidelijk worden verhoogd om na drie jaar de overeengekomen financiële voorwaarden te bereiken. Gedurende de eerste drie jaar zal daarom een vermindering worden toegepast volgens onderstaande tabel:

	Dienstregeling	Vermindering
1 ^e toepassingsjaar	2022	75 %
2 ^e toepassingsjaar	2023	50 %
3 ^e toepassingsjaar	2024	25 %

Vragen of opmerkingen over de facturatie van het overschrijdingstarief kunnen worden gericht aan het verantwoordelijke bureau (zie contactgegevens in punt 1.6.1).

In tegenstelling tot de andere heffingen voor het gebruik van de infrastructuur berekent Infrabel het tarief voor M-1 op het einde van de eerste twee weken van elke maand.

7.3.4.5 Toegangsvoorwaarden

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

7.3.4.6 Capaciteitstoewijzing

7.3.4.6.1 Indienen van de aanvraag voor lokale capaciteit

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

In bijlage F.1 worden alle sporen van de Infrabel-dienstvoorzieningen voorgesteld waartoe de spoorwegondernemingen toegang kunnen krijgen. Spoorwegondernemingen kunnen op voorhand de toegang vragen tot twee bundelspoortypes:

- Sporen "reserveerbaar voor een lange periode" (SLP)

De sporen "reserveerbaar voor een lange periode" worden, in de mate van het mogelijke, toegewezen aan de spoorwegonderneming, voor de eerste toepassingsperiode van de dienstregeling. De toewijzing van deze sporen wordt automatisch verlengd voor de volgende toepassingsperiode van de dienstregeling, tenzij een andere spoorwegonderneming (met name een nieuwe spoorwegonderneming of een bestaande spoorwegonderneming die een

nieuwe trafiek verzekert) ook toegang tot deze sporen vraagt. In dat geval wordt de toewijzing van het spoor herbekeken volgens de principes die voornamelijk in punt 7.3.4.6.2 worden uiteengezet.

Om deze sporen voor de eerste toepassingsperiode van de dienstregeling te reserveren, dient de spoorwegonderneming haar reserveringsaanvragen in bij Infrabel uiterlijk op 31 augustus voorafgaand aan het begin van de dienstregeling. Hiervoor vult zij het formulier in bijlage B.1.5 in en stuurt dit per e-mail naar your.facilities@infrabel.be.

Reserveringsaanvragen voor dit spoortype vanaf de tweede toepassingsperiode van de dienstregeling moeten uiterlijk zes weken voor het begin van de toepassingsperiode worden ingediend via e-mail aan your.facilities@infrabel.be.

Voor de dienstregeling 2022 zijn volgende data van toepassing:

Uiterste datum om de aanvragen in te dienen	Start van de toepassingsperiode
31 augustus 2021	1 ^{ste} periode: 12 december 2021
21 december 2021	2 ^{de} periode: 1 februari 2022
28 februari 2022	3 ^{de} periode: 11 april 2022
1 mei 2022	4 ^{de} periode: 12 juni 2022
25 juli 2022	5 ^{de} periode: 5 september 2022

Infrabel bevestigt de ontvangst van de aanvraag binnen drie werkdagen na het verstrijken van de indieningstermijn. Indien het formulier niet volledig door de spoorwegonderneming werd ingevuld, vraagt Infrabel haar dit binnen de vijf werkdagen te doen. Zo niet wordt de aanvraag geweigerd.

Er werd een procedure opgesteld voor het beheer van de concurrerende aanvragen voor dit spoortype (zie punt 7.3.4.6.7).

– Processporen (PS)

De processporen, die voor een beperkte periode toegankelijk zijn voor de spoorwegonderneming, zijn niet reserveerbaar. De maximale bezettingstijd voor dit spoortype staat vermeld in bijlage F.1.

Infrabel biedt de spoorwegondernemingen en, in voorkomend geval, de kandidaten-niet-spoorwegondernemingen de mogelijkheid om hun opmerkingen over de lijst van de sporen “reserveerbaar voor een lange periode” en de “processporen” mee te delen. Deze lijst wordt hen per e-mail van your.facilities@infrabel.be toegezonden, uiterlijk op 31 oktober van de dienstregeling die voorafgaat aan de indiening van de reserveringsaanvragen voor sporen “reserveerbaar voor een lange periode” voor de eerste toepassingsperiode van de dienstregeling. De spoorwegondernemingen hebben dan tot uiterlijk 20 november de tijd om hun opmerkingen over deze lijst in te dienen per e-mail aan hetzelfde adres. Indien mogelijk zal Infrabel de status van de sporen of de maximale bezettingsduur van de “processporen” aanpassen en de definitieve lijst samen met de netverklaring publiceren.

7.3.4.6.2 Bijzonder geval voor aanverwante spoorwegondernemingen

Een aanverwante spoorwegonderneming (ASO) is elke vereniging, maatschappij of rechtspersoon gerechtigd om rijpaden en/of lokale capaciteit aan te vragen voor verkeer van materieel op het net met 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 gebruiken. Afhankelijk van de keuze voor de dienstvoorziening waar het materieel geparkeerd wordt en/of de bewerkingen uitgevoerd worden, moet de ASO het formulier bezorgen aan het bureau “Operational Planning” van de Area die instaat voor het beheer van de desbetreffende dienstvoorziening. De lijst met de adressen van de bureaus “Operational Planning” kan bij Infrabel opgevraagd worden via your.facilities@infrabel.be.

Om lokale capaciteit in real time aan te vragen, dient de ASO zich direct te wenden tot de seinpost die de dienstvoorziening in kwestie beheert.

7.3.4.6.3 Toewijzing van lokale capaciteit

– Sporen “reserveerbaar voor een lange periode”

Infrabel wijst het spoor “reserveerbaar voor een lange periode” toe aan de spoorwegonderneming. Als er meerdere spoorwegondernemingen hetzelfde spoor vragen, past Infrabel een procedure voor het beheer van concurrerende aanvragen toe. Deze staat beschreven in punt 7.3.4.6.7.

Infrabel meldt via e-mail aan de spoorwegondernemingen welke sporen hen zijn toegekend en dit ten laatste:

- op 15 oktober voor de sporen die voor de eerste toepassingsperiode van de dienstregeling werden aangevraagd,
- vanaf de tweede toepassingsperiode: twee weken voor het begin van de periode.

Voor de dienstregeling 2022 zijn volgende data van toepassing:

Uiterste datum om aanvragen in te dienen	Uiterste datum voor de toekenning van de sporen	Start van de toepassingsperiode
31 augustus 2021	15 oktober 2021	1 ^{ste} periode: 12 december 2021
21 december 2021	18 januari 2022	2 ^{de} periode: 1 februari 2022
28 februari 2022	28 maart 2022	3 ^{de} periode: 11 april 2022
1 mei 2022	29 mei 2022	4 ^{de} periode: 12 juni 2022
25 juli 2022	22 augustus 2022	5 ^{de} periode: 5 september 2022

– Processporen

De processporen worden in real time toegekend door de seinpost na voorafgaande behandeling, wanneer het mogelijk is, door de bureaus “Operational Planning”. Tijdens deze toewijzing wordt, indien mogelijk, rekening gehouden met de behoeftes die opgenomen zijn in de aanvraag (zie punt 4.2.2.3.2) van de spoorwegonderneming of, in voorkomend geval, de kandidaat-niet-spoorwegonderneming.

De gegevens van de seinposten bevinden zich in de plaatselijke protocollen.

- Algemene regels

De reservatie van een spoor “reserveerbaar voor een lange periode” geeft geen aanleiding tot een absolute verplichting van Infrabel om toegang te verlenen tot het spoor van die dienstvoorziening of rangeringen van en naar dat spoor toe te laten. Om operationele of technische redenen kan Infrabel een reservatie van lokale capaciteit wijzigen en een gelijkaardige alternatieve lokale capaciteit toewijzen.

Infrabel heeft ook het recht om het spoor te bezetten wanneer het onderhoud van de dienstvoorziening nodig is. In dat geval zal het ook de spoorwegonderneming een alternatief spoor voorstellen.

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

7.3.4.6.4 Wijziging van lokale capaciteit door de spoorwegonderneming

Elke aanvraag tot wijziging van een reservatie van een spoor “reserveerbaar voor een lange periode” wordt toegestaan in overeenstemming met de bepalingen vermeld in punt 7.3.4.6.1.

7.3.4.6.5 Schorsing of wijzigen van lokale capaciteit door Infrabel

Infrabel kan de bezetting van een spoor schorsen of wijzigen wanneer:

- er zich een capaciteitsprobleem voordoet in de betrokken dienstvoorziening die kan uitmonden in een blokkering ervan;
- een spoor “reserveerbaar voor een lange periode” nooit wordt gebruikt;
- een spoor onbeschikbaar moet gesteld worden vanwege operationele noodwendigheden, met name het onderhoud van de dienstvoorziening.

Indien Infrabel vaststelt dat een spoor “reserveerbaar voor een lange periode” 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.

7.3.4.6.6 Annulatie van lokale capaciteit

De spoorwegonderneming kan afzien van het gebruik van de sporen “reserveerbaar voor een lange periode”, die hem werden toegewezen. In dat geval dient hij dit zo spoedig mogelijk via email te melden aan Infrabel op het adres your.facilities@infrabel.be.

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

7.3.4.6.7 Coördinatieprocedure

Zoals hierboven al vermeld, past Infrabel een procedure toe voor het beheer van concurrerende aanvragen voor de sporen “reserveerbaar voor een lange periode” en dit nadat de voor de operationele doeleinden vereiste bezettingsaanvragen, in het bijzonder het onderhoud van de dienstvoorziening, werden toegekend.

Bij de behandeling van concurrerende aanvragen, met andere woorden, als ten minste twee spoorwegondernemingen hetzelfde spoor “reserveerbaar voor een lange periode” wensen te reserveren, “”””past Infrabel een coördinatieprocedure toe die gebaseerd is op de dialoog tussen de betrokken spoorwegondernemingen om aan alle aanvragen te voldoen. Daartoe brengt het alle betrokken spoorwegondernemingen samen. Tijdens deze procedure overweegt Infrabel, indien nodig, ook de mogelijkheid om operationele maatregelen te nemen die toelaten om een oplossing te vinden.

Indien er met deze coördinatieprocedure geen oplossing kan gevonden worden, stuurt Infrabel via e-mail een alternatief voorstel aan de betrokken spoorwegondernemingen, rekening houdend met de beschikbare capaciteiten in de gewenste dienstvoorziening, alsook de openbaredienstverplichtingen. In voorkomend geval wordt het bewijs van de openbaredienstverplichting door de spoorwegonderneming geleverd. Infrabel zal ook rekening houden met de volgende elementen, die in geen enkele volgorde van prioriteit worden vermeld:

- de door de spoorwegondernemingen geuite behoeften (bijv. lengte van het spoor, aanwezigheid van de nodige voorzieningen, ...);
- indien beschikbaar, door de spoorwegondernemingen gesloten vervoerscontracten.

In elk geval zorgt Infrabel ervoor dat elke spoorwegonderneming een minimumcapaciteit wordt gegarandeerd.

De spoorwegondernemingen dienen binnen de drie werkdagen na de verzending van het alternatieve voorstel door Infrabel dit af te wijzen of te bevestigen. Bij gebrek aan antwoord wordt het alternatieve voorstel als aanvaard beschouwd.

Infrabel doet zoveel alternatieve voorstellen als de beschikbare capaciteit toelaat. Als minimaal twee betrokken spoorwegondernemingen het (de) alternatieve voorstel(len) van Infrabel weigeren, zal Infrabel de aanvraag weigeren, de spoorwegondernemingen en het toezichthoudende orgaan hiervan op de hoogte brengen en wordt het spoor in kwestie een “processpoor”.

Indien Infrabel en de spoorwegonderneming het niet eens kunnen worden over een haalbaar alternatief, kan de laatstgenoemde een klacht indienen bij het toezichthoudende orgaan, conform artikel 9, paragraaf 5 van de Spoorcodex.

7.3.4.6.8 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, 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).

Bijzondere bepalingen inzake massificatie spooronderhoud in de dienstvoorzieningen



Teneinde de nodige controles van de dienstvoorzieningen, alsook de daaraan gekoppelde onderhoudswerken op een veilige en efficiënte wijze te kunnen uitvoeren, kan Infrabel minstens vier keer per jaar autonoom beschikken over elke afzonderlijke dienstvoorziening en dit telkens voor een onafgebroken periode van minimum twaalf uur, op werkdagen, tijdens de werkuren. Hierbij kan het, afhankelijk van de aard van de werken, noodzakelijk zijn dat een deel van de sporen in

de dienstvoorziening vrijgemaakt moet worden ten behoeve van Infrabel. Deze vrijmaking wordt weliswaar beperkt tot maximaal de helft van de dienstvoorziening. De wagons die eventueel geparkeerd zijn in het andere deel van de dienstvoorziening, zullen niet toegankelijk zijn gedurende de hierboven vermelde periode. Infrabel zal dergelijke werken en de reden waarom het noodzakelijk is om de sporen vrij te maken, ten minste negentig kalenderdagen op voorhand kenbaar maken.

In deze omstandigheden engageert Infrabel zich om tijdens deze onderbrekingen de werken optimaal te organiseren en te groeperen. Hierdoor zal het aantal tussenkomsten tussen twee interventies met een belangrijke impact op de capaciteit sterk beperkt worden, hetgeen ten goede komt aan de bedrijfszekerheid van de dienstvoorziening.

Deze bepalingen zijn niet van toepassing bij dringende interventies en spoorvernieuwingswerken.

7.3.4.6.9 Maatregelen wegens niet-gebruik

De heffing voor de toegang tot de bundel wordt aangerekend volgens de bepalingen die beschreven staan in punt 7.3.1.3.1.

Het niet-gebruik van een processpoor of een spoor “reserveerbaar voor een lange periode” brengt voor de kandidaat echter geen kosten met zich mee.

7.3.4.6.10 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.

7.3.4.6.11 Vervoer van gevaarlijke goederen

De capaciteitsaanvraag wordt verwerkt conform punt 4.7.2.

7.3.4.6.12 Bijzondere maatregelen bij storing

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

De toegewezen capaciteit kan door Infrabel worden gewijzigd:

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

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

De exploitatiebeperkingen en –mogelijkheden van lokale capaciteit worden ter kennis gebracht van de 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 bezetting van het spoor door rollend materieel beïnvloeden geen recht op enige vergoeding aan de houder van de capaciteit door Infrabel. De gebruiksheffing is verschuldigd voor de oorspronkelijk toegekende capaciteit, behalve in het geval van afschaffing van de toegewezen lokale capaciteit. Ingeval een gedeeltelijke afschaffing van de toegewezen lokale capaciteit, is de gebruiksheffing slechts verschuldigd voor het effectieve gebruikte deel van de capaciteit.

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

Conform de huidige wetgeving, zijn de criteria vermeld in punt 4.6.1 niet van toepassing voor de lokale capaciteit.

7.3.4.6.14 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 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 dieselveertuigen.

Bijlagen

A. Glossarium

- A.1. Glossarium

B. Capaciteit

- B.1. Modellen voor capaciteitsaanvragen
 - B.1.1. Capaciteitsaanvragen lange termijn – Goederen
 - B.1.2. Capaciteitsaanvragen korte termijn en real time – Goederen
 - B.1.3. Capaciteitsaanvragen – Reizigers/Technische ritten
 - B.1.4. Aanvraag voor lokale capaciteiten voor de aanverwante spoorwegondernemingen
 - B.1.5. Formulier reserveringsaanvraag “sporen reserveerbaar voor een lange periode”
 - B.1.6. Formulier reservatieaanvraag trierheuvelds in Antwerpen-Noord
- B.2. Gebruiksovereenkomst voor spoorweginfrastructuur - Algemene voorwaarde
- B.3. Capaciteitsovereenkomst tussen de kandidaat-niet-spoorwegonderneming en Infrabel
- B.4. Toewijzing van capaciteit in geval van overbelasting
- B.5. Prestatieregeling
- B.6. Tijdlijn met betrekking tot de publicatie van TCR
- B.7. Overzicht van de TCR
- B.8. Schema van het rijpadtoewijzingsproces

C. Kaarten

- C.1. Algemene netkaart (incl. de grenzen van de *I-TO Areas*)
- C.2. BVT deel III lijst 5 – Kaart van de toegelaten reismogelijkheden voor het gecombineerd vervoer
- C.3. Technische netkaart
- C.4. Kaart van de maximale stroomsterkten “Icat Max”
- C.5. Kaart “seinrichtingssystemen”
- C.6. Kaart “stand van zaken ETCS”
- C.7. Technoliekaart ETCS 2025
- C.8. Kaart “communicatie IB-IG”

D. Boek van de treindienst – BVT

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

E. Technische en informatieve documenten

- E.1. Afstand tussen stations en knooppunten
- E.2. Lijst van de dienstvoorzieningen op het Belgisch spoorwegnet
- E.3. Vereisten voor energiemeetsystemen aan boord van tractie-eenheden op het Infrabel-netwerk
- E.4. *Roaming* tussen GSM-R-netwerken
- E.5. Beschrijving dienstvoorziening “Trierinstallatie Antwerpen-Noord”

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 aanvullende en ondersteunende diensten
- F.4. Verdeling van de diensten die door Infrabel worden verleend
- F.5. Diensten verleend door andere exploitanten van dienstvoorzieningen en dienstverleners