



Aan  
Van

Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

nota

Wijziging Besluit Capaciteitsverdeling  
Hoofdspoorweginfrastructuur in verband met voorrang  
concessievervoer

**TER BESLISSING**

**Datum**  
4 februari 2022

**Onze referentie**

**Opgesteld door**

**Beslistermijn**  
2 weken

**Uiterlijk bij**  
8 maart 2022

**Bijlage(n)**  
1

**Aanleiding**

Infrastructuurbeheerder ProRail verdeelt de capaciteit op het spoor op basis van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Dit besluit bevat de spelregels voor ProRail om jaarlijks spoorcapaciteit aan vervoerders en/of andere gerechtigden toe te kunnen kennen om zo op het spoor te kunnen rijden.

Mede naar aanleiding van een evaluatie van het Besluit capaciteitsverdeling werken wij aan een herziening van de regels waarbij ook een wetswijziging noodzakelijk is<sup>1</sup>. Deze herziening van de regels loopt mee met de modernisering van de Spoorwegwet (de nieuwe Spoorwegwet 202# en bevat een algehele herziening van het stelsel van de spoorwegregelgeving).<sup>2</sup>

Onderdeel van deze herziening is het opstellen van bepaalde prioriteitscriteria wanneer er tijdens de jaardienstverdeling van capaciteit te veel aanvragen binnen komen voor een bepaald treinpad (overbelastverklaring). Specifiek moeten de nieuwe regels borgen dat ProRail het binnenlands concessievervoer voorrang geeft boven zogenoemd binnenlands open toegang-vervoer, als daar sprake van is.

Dit is in lijn met de marktordeningsbrief van uw voorganger uit 2020<sup>3</sup> en moet zekerheid borgen in aanbod voor reizigers en kwaliteit van het openbaar vervoer in Nederland, alsmede de uitvoering van de regionale concessies en de nieuwe HRN-concessie per 2025. In de huidige regelgeving is hierin niet expliciet voorzien.

Vooruitlopend op de vertraagde invoering van de gemoderniseerde Spoorwegwet wordt met een tussentijdse wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur de zorg weggenomen dat concessie-personenvervoer binnen de huidige regelgeving geen prioriteit krijgt boven open toegang-personenvervoer. Met deze beperkte wijziging maakt u de keuzes die gemaakt zijn in de marktordeningsbrief ook expliciet in regelgeving.

<sup>1</sup> Kamerstuk 2018/2019, 29984, nr. 790

<sup>2</sup> Hierover wordt u begin maart nader geïnformeerd.

<sup>3</sup> Kamerstuk 2019/2020, 29984, nr. 899

## Geadviseerd besluit

1. Ik adviseer u om akkoord te gaan met een tussentijdse wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur zoals voorgesteld in de bijlage van deze nota. Met deze wijziging geeft u prioriteit aan binnenlands concessievervoer boven binnenlands opentoeegang-vervoer.
2. Ik adviseer u om akkoord te gaan met informele, en daarna formele, consultatie van de sector van de voorgestelde wijziging.

## Kernpunten

Over de herziening van de capaciteitsverdelingsregels is extern gecommuniceerd dat deze mee zou lopen in de nieuwe Spoorwegwet 202#. Beoogd was de vastgestelde nieuwe Spoorwegwet 202# en de lagere regelgeving begin 2023 te publiceren. Het proces van capaciteitsverdeling start ongeveer 20 maanden voor ingang van de dienstregeling (zie toelichting). Daardoor zou in 2024 capaciteit verdeeld kunnen worden op grond van de herziene regels ten behoeve van het dienstregelingsjaar 2025 dat start op 8 december 2024.

Hiermee zou uitvoering worden gegeven aan de marktordeningsbrief, waaronder aan het punt om concessievervoer bij overbelastverklaring prioriteit te geven boven opentoeegangvervoer. De vertraging van de nieuwe Spoorwegwet (uitstel van het zbo-wetsvoorstel, de val van het Kabinet, een grote opbrengst uit de formele consultatie van de Spoorwegwet 202#), heeft tot gevolg dat de herziening van capaciteitsverdelingsregels niet tijdig genoeg kan worden toegepast. De inwerkingtreding van de nieuwe Spoorwegwet is nu namelijk voorzien in januari 2024. Dit betekent dat capaciteitsverdeling op basis van de nieuwe regels op zijn vroegst mogelijk is met ingang van het dienstregelingsjaar 2026 (zie toelichting voor overzicht van doorlooptijden van het capaciteitsverdelingsproces).

Dit heeft gevolgen voor de samenloop van de herziening van de capaciteitsverdelingsregels met de marktordering op het spoor na 2024. Onder meer de uitvoering van zowel de HRN-concessie als regionale concessies kan in het gedrang komen. Als voorbeeld: het huidige OV werkt met een vast halfuurpatroon. Als er capaciteitsaanvragen gedaan worden die geen rekening houden met dit vaste patroon van het concessievervoer, dan zou dat impact kunnen hebben op reizigers (langere reistijden, geen goede verdeling van treinen over het uur).

### *Inhoud van de herziening van de capaciteitsverdelingsregels*

Herziening van de capaciteitsverdelingsregels in zijn totaliteit levert een flexibeler stelsel op, waarin ProRail meer mogelijkheden krijgt om de capaciteit op het netwerk efficiënter te benutten. Daarnaast schoont deze herziening oude (gedetailleerde) regelgeving op, sluit het beter aan bij EU-regelgeving (bijv. hoe om moet worden gegaan met capaciteit voor werkzaamheden zoals onderhoud en aanleg door ProRail zelf) en geeft het uitvoering aan onderdelen van de marktordeningsbrief. Daarbij is de keuze gemaakt om ons OV primair te regelen via concessies en waarbij we binnenlands opentoeegang-personenvervoer als aanvullend OV beschouwen. Om ook aan dit laatste uitvoering te geven is een wijziging van de capaciteitsverdelingsregels noodzakelijk. De voorgestelde tussentijdse wijziging ziet daarom ook alleen op het laatste; voorrang geven aan

## Datum

4 februari 2022

## Onze referentie

## Uiterlijk bij

8 maart 2022

## Bijlage(n)

1

## Aan

Staatssecretaris van  
Infrastructuur en Waterstaat

## Van

[REDACTED]

geconcessioneerd binnenlands OV bij overbelastverklaring van de infrastructuur (zie ook de toelichting).

#### *Nadere uitleg over de tussentijdse wijziging*

Het Nederlandse OV stelsel kende tot de inwerkingtreding van het Europese Vierde Spoorwegpakket in de Spoorwegwet (dienstregelingsjaar 2021) geen open toegang voor binnenlands personenvervoer. Daarom is er in het huidige capaciteitsverdelingsstelsel ook geen rekening mee gehouden. Zoals eerder genoemd is het uitgangspunt van de marktordening dat concessies voor OV de beste waarborgen geven voor de OV-reizigers. Op het moment dat er meer aanvragen voor capaciteit zijn dan beschikbare infrastructuur moet ProRail de infrastructuur overbelast verklaren. Op dat moment geeft de capaciteitsverdelingsregelgeving aan hoe ProRail moet prioriteren en verdelen. Momenteel is daar niet in vastgelegd dat dan binnenlands concessievervoer (zowel regionaal als op het hoofdrailnet) voorgeeft op binnenlands opentoevangvervoer<sup>4</sup>. Het is wenselijk dit expliciet in regelgeving vast te leggen, zodat we de kwaliteit en zekerheid van het aanbod voor reizigers kunnen borgen.

De wijziging heeft enkel impact op de prioritering binnen de deelmarkt binnenlands reizigersvervoer. Er zijn geen implicaties voor vervoerders en andere capaciteitsaanvragers buiten het binnenlands reizigersvervoer. Opentoevang-aanvragen voor internationaal personenvervoer behouden dezelfde prioriteringsstatus als momenteel het geval is. Dit betekent dat, in het geval van overbelastverklaring, stadsgewestelijk en nationaal binnenlands personenvervoer prioriteit krijgen boven internationaal personenvervoer. Hierbij worden zogenoemde minimumbedieningsniveaus in acht genomen, die stellen dat er een bepaald aantal paden per dag beschikbaar moeten zijn voor internationaal personenvervoer.

#### *Risico's van geen tussentijdse wijziging*

Op het moment dat wordt afgezien van een tussentijdse wijziging zal ProRail bij een conflict binnen hetzelfde segment (reizigersvervoer) eerst kijken naar geluid en reizigersaantallen. Hierbij is op voorhand niet te zeggen of bij toepassing van deze regels voorrang gegeven wordt aan capaciteitsaanvragen van concessiehouders of aan opentoevangvervoerders. Daarmee kan het uitgangspunt dat concessievervoer de basis van ons OV-netwerk vormt, niet geborgd worden. Dit kan invloed hebben op de robuustheid en efficiënt gebruik van het netwerk. Met deze tussentijdse wijziging kan ProRail de aanvullende prioriteringsregel toepassen en is er minder discussie bij verdeling van de capaciteit bij conflict in aanvragen. Bovendien is het prioriteren van geconcessioneerd vervoer t.o.v. opentoevangvervoer een politieke keuze. Die keuze zal ProRail nooit zelf expliciet kunnen maken. ProRail verdeelt capaciteit non-discriminatoire en transparant. En verdeelt zo efficiënt mogelijk, waarbij gekeken wordt naar netwerkeffecten.

---

<sup>4</sup> Opentoevangvervoer is vervoer dat door de markt wordt aangeboden zonder concessie (contract met een bevoegde opdracht gevende overheid). Dit vervoer is op commerciële basis vormgegeven. Vaak op lijn niveau (en niet op netwerkniveau). De recente initiatieven van Arriva (nachtstrein Maastricht- Schiphol en Groningen- Schiphol) zijn daar voorbeelden van.

**Datum**

4 februari 2022

**Onze referentie****Uiterlijk bij**

8 maart 2022

**Bijlage(n)**

1

**Aan**

Staatssecretaris van  
Infrastructuur en Waterstaat

**Van**

[REDACTED]

### **Politieke context**

Deze AMvB-wijziging vergt "voorhang" bij EK en TK, waarbij deze de mogelijkheid hebben om gedurende 30 dagen vragen te stellen over de ontwerp-AMvB. De inschatting is dat de TK deze wijziging ziet als invulling van de marktordeningsbrief en de ordeningsprincipes, daarom verwachten we daar dezelfde discussies als over de ordeningsbrief zelf.

De ontwerp-AMvB zal ook formeel geconsulteerd moeten worden en dit zorgt voor extra aandacht. Hoewel de Europese SERA-richtlijn aangeeft dat openbare dienstverplichtingen voorrang mogen krijgen bij overbelastverklaring, kan deze wijziging, op het moment dat deze uit zijn context wordt gehaald, mogelijk als mededingingsbeperkend worden aangemerkt door de Europese Commissie of (potentiële) opentoeegangvervoerders. Dit risico is verkleind door deze wijziging goed te motiveren in de Nota van Toelichting. Dit neemt niet weg dat Nederland onder een vergrootglas ligt bij de Europese Commissie als het gaat om (ruimte voor) opentoeegangvervoer. Het is daarom ook belangrijk dat de wijziging van het besluit en de timing van communicatie goed afgestemd wordt met het HRN-concessieteam dat overlegt met de Europese Commissie over de gunning van de HRN-concessie.

### **Krachtenveld**

Deze voorgenomen wijziging is eerder informeel geconsulteerd tijdens het traject van de herziening van de capaciteitsverdelingsregels. Er is toen vanuit de sector (o.a. NS, FMN (waaronder Arriva), ProRail, provincies) geen bezwaar gemaakt tegen de wijziging. Concessievervoerders hebben baat bij deze aanpassing. De verwachting is dat vervoerders die (veel) in opentoeegang (willen) rijden, zoals Flixbus, weerstand zullen bieden, al dan niet juridisch, op de voorgenomen wijziging.

### **Juridische overwegingen**

Het borgen van voorrang voor concessievervoer vereist een wijziging in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Deze wijziging komt in samenwerking met HBJZ tot stand.

### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Het krachtenveld moet buiten beschouwing blijven, omdat dit informatie uit gesprekken bevat die niet openbaar zijn gemaakt.

[Redacted]

#### **Datum**

4 februari 2022

#### **Onze referentie**

#### **Uiterlijk bij**

8 maart 2022

#### **Bijlage(n)**

1

#### **Aan**

Staatssecretaris van  
Infrastructuur en Waterstaat

#### **Van**

[Redacted]

## Toelichting

### Capaciteitsverdeling op het spoor

Capaciteit op het spoor wordt jaarlijks, middels de jaardienstverdeling, verdeeld voor het aankomende dienstregelingsjaar. De infrastructuurbeheerder van het hoofdspoor (ProRail) is verantwoordelijk voor de verdeling van de -door vervoerders en andere gerechtigden- aangevraagde capaciteit.

Capaciteitsverdeling gebeurt conform Europees vastgelegde procedures. Deze zijn geïmplementeerd in de Spoorwegwet en nader uitgewerkt in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Voorafgaand aan deze jaardienstverdeling bepaalt de infrastructuurbeheerder (ProRail) de beschikbare capaciteit op het spoornetwerk. Gedurende het capaciteitsverdelingsproces worden hierbij, naast de fysieke capaciteit op het spoor, ook de geluidsproductieplafonds op de verschillende baanvakken in acht genomen.

### Stappen en data capaciteitsverdeling toegespitst op dienstregelingsjaar 2025

Het capaciteitsverdelingsproces kent een lange doorlooptijd. Om per dienstregelingsjaar 2025 te verdelen op basis van nieuwe regels moeten deze regels uiterlijk eind maart 2023 vastgesteld zijn om per 1 juli 2023 in werking te kunnen treden. Onderstaand schema geeft inzicht in de stappen die gezet moeten worden om de regelgeving tijdig gereed te hebben. Met name de dikgedrukte stappen zullen in nauw overleg met het HRN-concessieteam gezet worden, omdat deze stappen van invloed kunnen zijn op het traject en de gesprekken met de Europese Commissie m.b.t. de nieuwe HRN-concessie:

- Beslisnota naar Stas met daarin waarom deze wijziging noodzakelijk is en wat probleem is/problemen zijn vóór voorjaarsreces (26 februari)
- **Definitief concept gereed en start informele consultatie en collegiale toets (15 maart, duur van 4 weken)**
- Verwerken informele consultatie en collegiale toets (2 weken)
- HBJZ toetspool, incl verwerken (2 weken)
- **Internetconsultatie/ UenH toetsen: 15 mei – 1 juli**
- **Onderraden: eind aug**
- **MR: 2 sept**
- **Voorhang TK en EK: 5 september - 5 okt**
- Naar Raad van State: 1 dec
- Advies Raad van State: 1 feb 2023
- Nader Rapport: 15 maart 2023
- Bekrchtiging: 31 maart 2023
- Bekendmaking: 2 april 2023
- Inwerkingtreding 1.07.23

Hieronder staan de stappen van het capaciteitsverdelingsproces door ProRail, om capaciteit voor dienstregelingsjaar 2025 te kunnen verdelen:

Datum	Activiteit	Opmerkingen
Maart 2023	Start preconsultatie concept netverklaring	Gebruikelijk indien sprake is van grote wijzigingen.
8 juni 2023	Uiterste datum waarop bij de ACM en ProRail melding gedaan kan worden van een opentoevangdienst (dienstregelingsjaar 2025)	Moet 18 mnd. voor de start van de exploitatie van deze dienst Niet van belang voor cap. Verdelingsregels

## Datum

4 februari 2022

## Onze referentie

## Uiterlijk bij

8 maart 2022

## Bijlage(n)

1

## Aan

Staatssecretaris van  
Infrastructuur en Waterstaat

## Van

[Redacted]

Begin sept 2023	Publicatie van de concept netverklaring 2025 en consultatie van gerechtigden	<b>Datum</b> 4 februari 2022
Begin dec 2023	Publicatie van de definitieve netverklaring	Capaciteitsverdelingsprocedure ligt definitief vast; gerechtigden kunnen tot 6 weken na publicatie klachten indienen bij de ACM over de onderdelen die zien op de capaciteitsverdeling en de gebruiksvergoeding <b>Onze referentie</b> <b>Uiterlijk bij</b> 8 maart 2022 <b>Bijlage(n)</b> <b>Aan</b>
Jan 2024	Start aanvraag internationale goederen paden	Europees geregeld <b>Aan</b> Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
April 2024	Start Jaardienstverdeling. Alle aanvragen spoorwegondernemingen zijn ingediend. Hiermee start het daadwerkelijke capaciteitsverdelingsproces	<b>Van</b> [REDACTED]
April – eind aug 2024	De coördinatie fase tot eind aug 2024	Betreft regels toepassen op basis van(de SERA richtlijn aangevuld met Nederlandse capaciteitsverdelingsregels
Juli-augustus 2024	Consultatie model toegangsovereenkomst	
Juli 2024	Ontwerpdienstregeling worden vastgesteld en geconsulteerd	
Eind augustus 2024	ProRail zendt alle spoorwegondernemingen brief met verdeelde capaciteit voor 2025.	
September 2024	Publicatie model toegangsovereenkomst	
September-december 2024	Sluiten toegangsovereenkomsten	De brief met de verdeelde capaciteit per spoorwegonderneming is een bijlage bij toegangsovereenkomst
8 dec 2024	Start van het dienstregelingsjaar 2025	

\*De Autoriteit Consument en Markt heeft aangegeven dat de wijziging moet vaststaan op het moment dat gerechtigden bij deze organisatie een klacht kunnen indienen, dit is in december 2023. In verband met de vaste verandermomenten moet daarom de wijziging op 1 juli 2023 inwerking treden.

#### *Wat kan ProRail nu bij conflict in hetzelfde segment?*

De huidige capaciteitsverdelingsregels gaan voor het segment personenvervoer uit van binnenlands personenvervoer, zonder onderscheid in de totstandkoming (concessievervoer of opentoegeangvervoer). Bij een conflict in dit segment kan ProRail nu het volgende doen bij prioritering:

- Prioriteit verlenen aan het vervoer binnen een en dezelfde deelmarkt dat het minste geluid produceert.
- Minimaliseren van reistijd van de betrokken reizigers gewogen naar reizigersaantallen.

Op verzoek van IenW simuleert ProRail momenteel een dergelijke situatie.

In de netverklaring zou ProRail eigener beweging (al dan niet gebaseerd op de door IenW ingezette koers) aanvullende criteria kunnen stellen, deze moeten dan gericht zijn op de efficiënte benutting van het netwerk, en moeten non-discriminatoire en transparant worden vormgegeven.

**Datum**  
4 februari 2022

**Onze referentie**

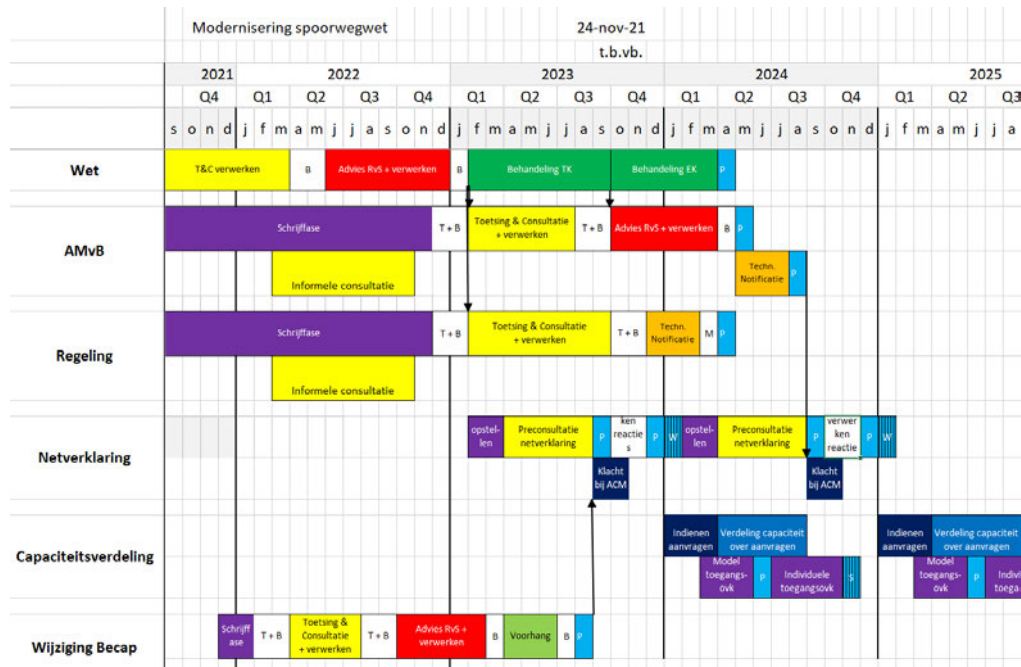
**Uiterlijk bij**  
8 maart 2022

**Bijlage(n)**  
1

**Aan**  
Staatssecretaris van  
Infrastructuur en Waterstaat

**Van**  
[Redacted]

*Planning nieuwe Spoorwegwet 202# en eventuele tussentijdse wijziging*



*Toelichting planningsfiguur: Een tussentijdse wijziging van het Bcap is weergegeven in de onderste rij; het besluit daarover wordt nu voorgelegd omdat doorlooptijd lang is.*



Aan Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

nota

Wijziging Besluit capaciteitsverdeling naar CFL

**TER BESLISSING**

**Datum**

31 oktober 2022

**Onze referentie**

Rondzendmap-2022/13579

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

**Bestelstermijn**

Vóór 7 november

**Bijlage(n)**

5

**Aanleiding**

In mei jl. bent u akkoord gegaan met het consulteren van een wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (Nota IENW/BSK-2022/33755, zie bijlage 2).

De formele consultatie, alsmede de uitvoering- en handhavingstoets door ProRail en ACM, zijn inmiddels afgerond. ACM en ProRail achten het ontwerpbesluit uitvoerbaar.

Deze nota vraagt uw akkoord om het gewijzigde ontwerpbesluit te agenderen voor de MR van 2 december en daarmee te behandelen in het ambtelijke voorportaal (CFL 15 november) en de onderraad (RFL 29 november). Het ontwerpbesluit zal daarna voorgehangen worden bij de Staten-Generaal zoals de Spoorwegwet dat voorschrijft.

**Geadviseerd besluit**

Ik adviseer u om akkoord te gaan met het verder in procedure brengen van het besluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling en:

- daartoe het aanbiedingsformulier aan de ministerraad te ondertekenen;
- het ontwerpbesluit na vaststelling in de MR toe te zenden aan beide Kamers der Staten-Generaal en daartoe de brieven aan de voorzitters van beide Kamers (bijlagen 4 en 5) te ondertekenen.

**Kernpunten**

*Welke wijziging wordt er doorgevoerd?*

Vervoerders kunnen jaarlijks capaciteit aanvragen bij de infrastructuurbeheerder om op het spoor te kunnen rijden. Dit doen zij bij ProRail. ProRail verdeelt de capaciteit conform spelregels die opgenomen zijn in Europese en nationale regelgeving, waaronder het Besluit capaciteitsverdeling. De wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling behelst de toevoeging van een prioriteringsregel aan de huidige spelregels. Deze prioriteringsregel geeft bij schaarste op het netwerk voorrang aan binnenlands concessie-personeenvoer (bijvoorbeeld treinen van Arriva en Keolis op de regionale lijnen, en treinen van NS op het hoofdrailnet) ten opzichte van binnenlands opentoegegang-personeenvoer (zie ook de Nota van Toelichting bij het ontwerpbesluit). De wijziging leidt niet tot een verandering in prioriteit voor andere segmenten op de Nederlandse infrastructuur, waaronder het goederenvervoer en het internationale personeenvoer.



De wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling geeft invulling aan het uitgangspunt dat binnenlands concessieervoer de basis van het Nederlandse openbaar spoorvervoernetwerk blijft, zoals uw voorganger in 2020 aan de Kamer geschreven heeft.<sup>1</sup>

### *Planning*

De doorlooptijden van capaciteitsverdeling op het spoor zijn lang. Om de wijziging van toepassing te laten zijn op de verdeling van de capaciteit voor dienstregelingsjaar 2025, is het wenselijk dat de wijziging van het Besluit uiterlijk juli 2023 gepubliceerd wordt in het Staatsblad. Gezien de stappen die nog gezet moeten worden, waaronder voorhang bij beide Kamers der Staten-Generaal voorafgaand aan advisering door de Raad van State, is het noodzakelijk om het gewijzigde Besluit dit jaar nog voor te hangen en daarom dus te agenderen voor de Ministerraad van 2 december.

### **Krachtenveld**

In meerdere consultatiereacties, waaronder die van European Sleeper, AllRail en Flixbus, is aandacht gevraagd voor de effecten van het besluit. Met name de ruimte die bij omvangrijke concessies over zou blijven voor opentoeegang-vervoer wordt daarbij aangehaald. Dit zijn opmerkingen die gaan over het volume van een concessie en raken natuurlijk ook aan het gesprek dat op dit moment gevoerd wordt met de Europese Commissie. Het gaat hierbij voornamelijk om opmerkingen die raken aan de concessieverlening van de HRN-concessie en niet zozeer aan de capaciteitsverdelingsregels. In dit Besluit gaat het immers om het principe van prioritering bij schaarste.

In de Uitvoering- en Handhavingstoets legt de ACM ook een link met de nieuwe HRN-concessie, door aan te geven dat de beoogde inrichting van het PvE in combinatie met het prioriteren van concessieervoer in het Besluit capaciteitsverdeling, drempels kan opwerpen voor opentoegangsdiensten. ACM zou graag zien dat de concessie direct bij het aanvragen van capaciteit openbaar gemaakt moet worden, iets dat niet opgenomen is in het Besluit. In het proces van capaciteitsverdeling staat het alle gerechtigden immers vrij om capaciteit aan te vragen, en zij moeten dit kunnen doen onder dezelfde voorwaarden, ongeacht het type vervoer dat ze aanvragen.

FMN vindt dat met de beoogde wijziging onvoldoende een juiste balans gevonden is tussen de belangen van opentoeegang-personenvervoerders en concessie-personenvervoerders. Zij maakt zich onder andere zorgen over mogelijk strategisch gedrag van vervoerders met een concessie. Naar aanleiding van de opmerkingen van FMN is in de nota van toelichting expliciet opgenomen dat al het vervoer dat door concessiehouders bóven op de concessieafspraken aangevraagd wordt, niet aangemerkt wordt als concessieervoer, maar als opentoeegang-vervoer.

ProRail vindt de wijziging helder en uitvoerbaar. Wel is ProRail van mening dat het Besluit capaciteitsverdeling op meerdere punten gewijzigd had moeten worden, omdat het verouderd is. Dit punt geldt overigens voor vrijwel alle sectorpartijen. Het verkrijgen van een hogere prioriteit bij schaarste voor de deelmarkt waarin ze actief zijn is hierbij een veel geziene wens, voornamelijk van partijen die actief zijn in het goederenvervoer (DB Cargo, de havens van Rotterdam en Amsterdam,

### **Datum**

31 oktober 2022

### **Onze referentie**

Rondzendmap-2022/13579

### **Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

### **Aan**

Staatssecretaris van  
Infrastructuur en Waterstaat

### **Bijlage(n)**

5

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2019/20, 29984, nr. 899.

Evofenendex, RailGood, NoordWest Connect), maar ook van bijvoorbeeld European Sleeper, die nachttreinen rijdt. De huidige wijziging betreft zoals aangegeven slechts een tussentijdse wijziging. Omwille van de snelheid van de procedure en de grotere complexiteit van een algehele herziening, vindt de algehele herziening plaats in het kader van de modernisering van de Spoorwegwet (de nieuwe Spoorwegwet 202#).

Het adviescollege toetsing regeldruk heeft geen formeel advies uitgebracht, omdat er geen significante effecten worden verwacht op de regeldruk.

## Toelichting

### *Politieke context*

In artikel 61 van de huidige Spoorwegwet is vastgelegd dat wijzigingen van het Besluit capaciteitsverdeling worden voorgehangen. De inschatting is dat de Staten-Generaal deze wijziging ziet als invulling van de marktordeningsbrief en de ordeningsprincipes.

Omdat Nederland momenteel in gesprek is met de Europese Commissie over de marktordering in Nederland, is het belangrijk dat de verschillende stappen in het proces van de wijziging van het Besluit goed afgestemd worden met het HRN-concessieteam. Daarbij is steeds de insteek dat deze wijziging niet meer doet dan het vastleggen van prioriteringsregels bij schaarste. Dat staat in beginsel los van de reikwijdte en volumes die in concessies worden opgenomen.

### *Financiële/juridische overwegingen*

Deze wijziging is met JenV afgestemd ten aanzien van wetgevingskwaliteit. Deze wijziging kent geen gevolgen voor de begroting.

## Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

## Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur	Deze bijlage bevat het gewijzigde Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, inclusief de nota van toelichting en de artikelsgewijze toelichting.
2	Aanbiedingsformulier Ministerraad	Het formulier waarmee het conceptbesluit geagendeerd wordt op de Ministerraad.
3	Eerdere beslisnota tussentijdse wijziging besluit capaciteitsverdeling	In deze beslisnota uit maart 2022 staat uitgebreid beschreven hoe capaciteitsverdeling op het spoor

### Datum

31 oktober 2022

### Onze referentie

Rondzendmap-2022/13579

### Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor

### Aan

Staatssecretaris van  
Infrastructuur en Waterstaat

### Bijlage(n)

5


		werkt en waarom de wijziging noodzakelijk is.
4	Brief Voorzitter Tweede Kamer voorhangprocedure Besluit capaciteitsverdeling	Brief ter aanbieding van het ontwerp-Besluit in verband met de voorhangprocedure
5	Brief Voorzitter Eerste Kamer Besluit capaciteitsverdeling	Brief ter aanbieding van het ontwerp-Besluit in verband met de voorhangprocedure

**Datum**

31 oktober 2022

**Onze referentie**

Rondzendmap-2022/13579

**Opgesteld door**Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor**Aan**
  
 Staatssecretaris van  
 Infrastructuur en Waterstaat
**Bijlage(n)**

5