

Impact scan spoorvervoerders EC Voorstel voor Europese verordening gebruik spoorweginfrastructuur

Verkrijgen van inzicht in de gevolgen van het EC
voorstel voor Europese verordening gebruik
spoorweginfrastructuur voor spoorvervoerders in
Nederland

Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rotterdam, [8 maart 2024]

Impact scan spoorvervoerders EC Voorstel voor Europese verordening gebruik spoorweginfrastructuur

Verkrijgen van inzicht in de gevolgen van
het EC voorstel voor Europese verordening
gebruik spoorweginfrastructuur voor
spoorvervoerders in Nederland

Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Danny Schipper
Martin Kraan
Ruben Jansen

Rotterdam, [8 maart 2024]

Inhoudsopgave

Samenvatting		4
1	Introductie	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Onderzoeksvraag en scope	6
1.3	Onderzoeksaanpak	6
1.4	Leeswijzer	7
1.4.1	Disclaimer uitkomsten	7
1.4.2	Indeling hoofdstukken	7
2	EC voorstel gebruik spoorweginfrastructuur	8
2.1	Inleiding	8
2.2	Relatie met TTR en TSI TAF/TAP	8
2.3	Veranderingen wegens het voorstel	9
2.3.1	Regie in de capaciteitsverdeling	9
2.3.2	Planning van werkzaamheden	10
2.3.3	Digitalisering en automatisering van processen	10
2.3.4	Nieuwe Europese samenwerkingsverbanden	10
2.3.5	Ander niveau van prestaties	11
2.4	Conclusie wijzigingen voorstel	11
3	Impact van het EC voorstel op Europees niveau	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Samenvatting van het voorstel	12
3.3	Conclusie	17
4	De Nederlandse partijen over het EC voorstel	18
4.1	Inleiding	18
4.2	Impact van het EC voorstel op nationaal niveau	18
4.3	Effect op spoorcapaciteit	19
4.3.1	Impact aanvraag en verdeling spoorcapaciteit	20
4.3.2	Impact benutting en kwaliteit spoorcapaciteit	21
4.4	Effect op de (logistieke) processen	23
4.4.1	Impact op personeel	23
4.4.2	Impact op materieel	24
4.5	Benodigde investeringen	24
4.5.1	ICT investeringen op EU niveau	25
4.5.2	Verwachte impact van Nederlandse partijen	25
4.6	Maatschappelijke effecten	25
4.7	Overige gevolgen van het voorstel	26
4.7.1	Raakvlakken andere dossiers	26
4.8	Governance	27
4.8.1	Rol van ENIM	27
4.8.2	Rol van rail freight corridors	27
4.8.3	Rol van ERICA	27
4.9	Conclusie impacts	28

Inhoudsopgave

5	Beschouwing en conclusie impact EC voorstel	29
5.1	Beschouwing	29
5.2	Aanbevelingen voor IenW vanuit de Nederlandse partijen	29
5.3	Aanbevelingen voor IenW vanuit Ecorys	30
	Bijlage A – Gesprekspartners	31
	Bijlage B – Deelnemers en impact verwachtingen voorstel	32
	Bijlage C – Impact van het voorstel op Europees Niveau in detail	38

Samenvatting

Dit rapport geeft de resultaten weer van de impact scan van het wetgevend voorstel voor wijziging van de regels over het gebruik van de spoorweginfrastructuur capaciteit in de EU¹ (verder “het voorstel”). Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, met als doel om specifiek inzicht te krijgen in de gevolgen voor spoorvervoerders in Nederland, inclusief mogelijke gevolgen voor de reizigers en verladers. De resultaten gepresenteerd in dit rapport zijn afkomstig uit inzichten van gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van de sector en een gezamenlijke werksessie.

De Nederlandse partijen kijken positief naar het voorstel

De gesproken partijen kijken in het algemeen positief naar het voorstel, maar geven ook aan dat dit afhangt van de verdere uitwerking. Daarnaast hebben de partijen ook aangegeven blij te zijn dat het ministerie hen, via deze studie en de aanvragen voor impactscans, in een vroege fase betrekken bij de oordeelsvorming van het voorstel. Een wens is om dit in het vervolgtraject te behouden.

In het voorstel is er een bekrachtiging van de reeds door de gehele Europese spoorsector ingezette ontwikkeling van Time Table Redesign for Smart Capacity Management (TTR) en bouwt voort op het door de sector ontwikkelde virtuele European Traffic Management Network (ETMN) concept. Het streven naar verdere optimalisatie en harmonisatie van planning en uitvoering wordt gesteund.

Impact verordening: positieve gevolgen verwacht al blijven er vraagtekens openstaan

Een eerder uitgevoerde impact assessment op Europees niveau laat grote positieve gevolgen zien. De uiteindelijke impact voor de Nederlandse spoorsector blijft ongewis omdat een aantal zaken in het voorstel onvoldoende uitgewerkt zijn en tevens een grote impact kunnen hebben, bijvoorbeeld de prioriteringsregels voor het treinverkeer. Ook kunnen de effecten voorzien in het voorstel, naargelang de inrichting, onevenredig verdeeld zijn over de verschillende partijen. Een notie bij het voorstel vanuit de gesprekspartners is daarbij dat, door de unieke inrichting van het spoor in de verschillende lidstaten en de schaarste, het voorstel per lidstaat anders kan uitpakken. Zo geeft NS aan dat de nieuwe capaciteitsverdeling ten koste zou kunnen gaan van het huidige binnenlands spoorproduct (zoals nu geregeld in de HRN-concessie). Ook door de introductie van nieuwe, nog nader vorm te geven, samenwerkingsverbanden en onduidelijkheden in het voorstel is het op dit moment lastig om een exacte kwalificatie van de impact te leveren.

De gesprekspartners geven ondanks de onzekerheden, en de notie van NS over het binnenlands product, aan dat zij het nut en noodzaak van het voorstel onderschrijven en positief tegenover het voorstel staan. De verwachting van de gesprekspartners is dat de aanvraag en verdeling van de spoorcapaciteit efficiënter zal kunnen plaatsvinden en de rolling planning baten oplevert. De benutting en kwaliteit van de spoorcapaciteit kan verbeteren, maar dit is nog zeer onzeker. Het verkeersmanagement zou kunnen verbeteren doordat ongepland onderhoud naar verwachting zal afnemen. Een laatste door met name goederenvervoerders ingediend punt is dat via het voorstel de capaciteitsverdeling via objectieve criteria (zoals sociaal economische en milieu criteria) ingericht zou kunnen worden.

¹ COM(2023)443, SWD(2023)443 en 444, EUR-Lex - 52023PC0443 - NL - EUR-Lex (europa.eu)

De (ICT-) investeringen zullen vooral bij de infrabeheerders en op Europees niveau liggen en slechts in mindere mate bij de vervoerders. Deze investeringen zijn lastig in te schatten. Zo is er een relatie met andere al lopende projecten en zijn er voor enkele onderwerpen nog geen uitgekristalliseerde (functionele) ontwerpen. Vervoerders zien het als “going concern” om systemen daarop aan te passen. De Europese impact scan geeft een aanzienlijke ICT en trainingsbehoefte bij vervoerders.

De impact op het personeel is volgens de vervoerders dat het systeem makkelijker en efficiënter werkt. Voor het materieel en de stallingscapaciteit kan het voorstel volgens de vervoerders mogelijk minder efficiënt zijn, vanwege mogelijke onderlinge afstemmingsproblemen tussen vervoerders onderling en de vervoerder met de infrabeheerder over met name de opstelbehoefte. De betrouwbaarheid van het spoor kan in potentie verbeteren, maar de betrokkenen geven aan dat dit onzeker is.

EC voorstel: een aantal elementen zijn nog onduidelijk

Het voorstel valt samen en heeft raakvlakken met andere dossiers waaronder toekomstige marktordening, open toegang en concessievoer. De impact van het voorstel op deze dossiers is niet in te schatten, maar kan grote gevolgen hebben. Tevens bemoeilijkt dit het één-op-één toeschrijven van bepaalde effecten aan het voorstel.

In het voorstel is nog een aantal onduidelijkheden die verder uitgewerkt dienen te worden voordat de mogelijke effecten kunnen worden bepaald. Het voorstel kent meer aanbodsturing door de infrastructuurbeheerders. Het is het nog niet duidelijk waar de prioritering van de capaciteit op zal worden gebaseerd: een geharmoniseerde strategische sturing door de lidstaten of een verdeling van de capaciteit door infrabeheerders aan de hand van geharmoniseerde sociaaleconomische en milieu criteria.

Het eerstgenoemde is een beleidsvoorkeur voor een bepaald segment (goederen of personen, nationaal of internationaal)). De prioritering op basis van het laatstgenoemde kent geen onderscheid naar de status/type van het vervoer, noch geldt er voorrang voor het uitvoeren van openbare dienstcontracten. In beide gevallen neemt de ruimte voor nationaal vervoerbeleid af en daarmee de mogelijkheid om te sturen op het nationale belang van een dienst in vergelijking met een andere dienst. Daarmee is er, bij schaarste, een risico voor de ruimte van het bestaande binnenlandse concessievoer.

Belangrijk is dan ook de invloed die nationale overheden zullen hebben bij de ontwikkeling van de prioriteringsregels door de infrastructuurbeheerders (ENIM) en de rol daarbij van de Nederlandse infrabeheerder ten opzichte van die van de grotere Europese landen als Frankrijk en Duitsland. Tevens bestaat er nog veel onduidelijkheid over de ruimte die lidstaten krijgen om strategische sturing (in het voorstel genoemd ‘strategic guidance’) te geven aan de infrastructuurbeheerders ten behoeve van de capaciteitsstrategie en -planning. Nadere invulling van dit begrip is van belang om duidelijk te krijgen wat de invloed van de lidstaten zal zijn op de capaciteitsstrategie en -planning.

De verschillende partijen geven aan dat het dialoogmodel van meerwaarde is. Het voorstel houdt een dialoog ook niet tegen. Wel wordt door hen aangegeven dat er in de dialoog geen sprake is van gelijkwaardigheid doordat het concessievoer prioriteit krijgt.

Als laatste is het belangrijk bij de implementatie van het voorstel de juiste (juridische) terminologie wordt gehanteerd.

1 Introductie

1.1 Aanleiding

De Europese Commissie (EC) heeft op 11 juli 2023 een wetgevend voorstel gepubliceerd voor wijziging van de regels over het gebruik van de spoorweginfrastructuur capaciteit in de EU². Met dit voorstel beoogt de EC de groei en de concurrentiepositie van het spoorvervoer te bevorderen, zowel nationaal als internationaal, via geharmoniseerde processen inzake capaciteitsverdeling en verkeersleiding, en via verbeterde afstemming tussen spoorinfrastructuurbeheerders. Dit voorstel heeft, naast de directe impact op de (wijze van) capaciteitsmanagement ook een impact op de (bedrijfseconomische aspecten van) spoorvervoerders (personen en goederen) die met het gewijzigde capaciteitsmanagement geconfronteerd worden, en via hen op de klanten van de vervoerders: de reizigers en verladers.

1.2 Onderzoeksvraag en scope

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft behoefte aan inzicht in de impact van het voorstel van de EC en heeft Ecorys gevraagd om een impactscan uit te voeren. De hoofddoel van de impactscan is het *verkrijgen van inzicht in de gevolgen van het EC voorstel voor spoorvervoerders in Nederland, inclusief mogelijke gevolgen voor de reizigers en verladers*.

Al eerder heeft het ministerie aan zowel ProRail, de infrastructuurbeheerder, als ACM, de toezichthouder, om een uitvoeringstoets gevraagd, inclusief financiële aspecten. ProRail heeft de eerste bevindingen opgeleverd op 4 september 2023 en een nadere uitwerking op 12 oktober 2023³. ACM heeft de toets opgeleverd op 26 september 2023⁴. De input van ProRail en ACM zijn door het ministerie gebruikt om een BNC-fiche op te stellen die op 17 oktober 2023 is gepubliceerd⁵. Tevens heeft er voorafgaand aan de het voorstel van de EC een impact assessment plaatsgevonden op Europees niveau⁶. Voorliggende impactscan bouwt voort op deze eerdere bevindingen en kijkt vooral naar de gevolgen voor de Nederlandse vervoerders en hun klanten.

1.3 Onderzoeksaanpak

Het voorstel van de EC is omvangrijk en veel onderdelen dienen nog nader uitgewerkt te worden. Er is daarom gekozen om te vertrekken vanuit de bestaande kennis van de impact van het voorstel op Europees niveau en dit met behulp van een breder afvaardiging van experts te vertalen naar de Nederlandse situatie. Hierbij zijn verschillende bronnen geraadpleegd:

- Via *deskstudie* is bij aanvang van de impactscan de beschikbare informatie verzameld en bestudeerd. Hierbij is onder andere gebruik gemaakt van de hierboven vermelde documenten.
- *Interviews* hebben plaatsgevonden met de infrabeheerder ProRail, Nederlandse vervoerders (personen en goederen) en vertegenwoordigers namens de reizigers en verladers (zie bijlage A).

² COM(2023)443, SWD(2023)443 en 444, EUR-Lex - 52023PC0443 - NL - EUR-Lex (europa.eu)

³ Bijlage 2: ProRail impacttoets 12 oktober 2023

⁴ Bijlage 3: ACM Impactanalyse 26 september 2023

⁵ IenW/BSK-2023/290682

⁶ COM(2023)443, SWD(2023). Impact Assessment report

- Tenslotte heeft er een werksessie plaatsgevonden, waarbij met een brede vertegenwoordiging uit de sector gezamenlijk verkend is wat de gevolgen zullen zijn van het voorstel van de EC. Hierbij is voortgebouwd op de resultaten uit de interviews.

1.4 Leeswijzer

1.4.1 Disclaimer uitkomsten

Voorliggend rapport is een impact scan opgesteld op basis van het voorstel van de Europese Commissie met input vanuit de partijen uit de Nederlandse spoorsector. Op het moment van publicatie behoeven een (groot) aantal voorgestelde maatregelen in het voorstel nog verdere uitwerking. Dat maakt dat de impact in deze fase – maar ook over een langere periode – nog niet geheel te overzien en niet volledig te kwantificeren. Indien dat het geval is, is er aan de hand van de input van de verschillende bronnen, een kwalitatieve duiding opgenomen.

In het onderzoek is met een brede afvaardiging van Nederlandse belanghebbenden uit de spoorsector gesproken over de gevolgen van het voorstel voor de eigen organisatie om een zo volledig mogelijk beeld op te halen van de gevolgen van het EC voorstel voor spoorvervoerders in Nederland. Deze belanghebbenden voeren diensten uit in zowel Nederland als in andere landen / netwerken. Gelet op de onderzoeksperiode en de scope van de studie is daarbij niet gesproken met mogelijke toetreders of internationale partijen die tevens een impact van het voorstel kunnen verwachten.

1.4.2 Indeling hoofdstukken

Het inzicht in de gevolgen van het EC voorstel voor spoorvervoerders in Nederland, inclusief mogelijke gevolgen voor de reizigers en verladers wordt via drie lagen opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt allereerst het EC voorstel nader toegelicht met daarbij de relatie met TTR en TSI TAF/TAP en de belangrijkste veranderingen voor Nederland. In hoofdstuk 3 kijken we naar de impact van het voorstel op Europees niveau. In hoofdstuk 4 tonen we hoe de Nederlandse partijen het voorstel zien en welke gevolgen zij specifiek verwachten. In hoofdstuk 5 combineren we vervolgens deze inzichten in een beschouwing en geven we aanbevelingen mee voor IenW in het vervolgtraject.

2 EC voorstel gebruik spoorweginfrastructuur

2.1 Inleiding

Met het voorstel beoogt de Europese Commissie de nationale benadering op het vlak van capaciteitsmanagement om te zetten naar een Europese benadering, waarbij digitalisering en automatisering leidende principes zijn.

De voorgestelde Verordening wijzigt de regels voor het managen van spoorwegcapaciteit in de lidstaten van de Europese Unie en vervangt de bestaande Europese regels voor capaciteitsmanagement in Richtlijn 2012/34EU⁷ en Verordening 913/2010⁸. De Commissie stelt voor om de meeste bepalingen over capaciteitsmanagement uit die richtlijn te schrappen en daarnaast de verordening over spoorgoederencorridors per 2029 in te trekken. Deze richtlijnbevestigingen en de verordening worden vervangen door een nieuwe verordening over capaciteitsmanagement, verkeersleiding en prestatie beheer van spoorwegen. Het voorstel ziet zowel op het vervoer van personen als op het vervoer van goederen per spoor.

Met dit voorstel beoogt de Commissie de groei en de concurrentiepositie van het spoorvervoer te bevorderen, zowel nationaal als internationaal (EU), via geharmoniseerde processen inzake capaciteitsverdeling- en verkeersleiding en via verbeterde afstemming tussen spoorinfrastructuurbeheerders. Verder zet de Commissie in op meer digitalisering en automatisering van capaciteitsmanagement. De Commissie verwacht dat dit leidt tot een betere benutting van de beschikbare capaciteit op het Europees spoorwegnetwerk, waardoor er meer ruimte zal zijn voor groei van het spoorvervoer. Dit moet leiden tot meer energie-efficiënt vervoer, het behalen van CO₂-reductiedoelen, het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van congestie, in lijn met de doelstellingen van de EU Green Deal⁹.

De voorgestelde voorstellen bevatten meer Europese harmonisatie en coördinatie ten opzichte van de hedendaags geldende regels. Daarnaast wordt een European Network of Infrastructure Managers (hierna: ENIM) opgericht, waarin de nationale infrastructuurbeheerders leden zijn. ENIM gaat gemeenschappelijke principes en procedures voor capaciteitsmanagement opstellen, die de nationale infrastructuurbeheerders zoveel mogelijk moeten volgen. Het al bestaande Europese samenwerkingsverband van spoortoezichthouders, de ENRRB, krijgt meer taken en bevoegdheden en wordt omgevormd tot een organisatie met een eigen secretariaat. De Europese Commissie krijgt de mogelijkheid om via uitvoeringsverordeningen en gedelegeerde besluiten nadere regels te stellen. De nationale toezichthouders gaan het toezicht op de nieuwe regels uitvoeren¹⁰. De voorgestelde Verordening introduceert een vijfjarige planningshorizon voor capaciteitsmanagement. Als de Verordening zoals gepland in 2026 van kracht wordt betekent dit dat 2030 het eerste dienstregelingsjaar wordt waarin de capaciteit volgens de nieuwe Europese regels verdeeld wordt.

2.2 Relatie met TTR en TSI TAF/TAP

De bepalingen uit het voorstel over capaciteitsmanagement zijn mede gebaseerd op de door de sector al ingezette hervorming van capaciteitsmanagement volgens de principes van Time Table

⁷ Richtlijn 2012/34/EU, Afdeling 3 Toewijzing van infrastructuurcapaciteit.

⁸ Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer.

⁹ COM(2019)640

¹⁰ Artikel 63, Verordening

Redesign (TTR)¹¹. Time Table Redesign is een Europees sector-initiatief om de capaciteitsverdeling/jaardienstregeling te herontwerpen. Het geeft invulling aan enerzijds de wens van personenvervoerders om eerder inzicht te krijgen in hun dienstregelingen, en anderzijds de wens van goederenvervoerders om korter voor ingang van de nieuwe dienstregeling en gedurende het dienstregelingsjaar capaciteit te kunnen reserveren. Het voorstel van de EC ondersteunt het TTR-project door enerzijds een reeks beleidsmaatregelen te treffen om bestaande juridische belemmeringen voor de uitvoering ervan weg te nemen, en anderzijds door de invoering van specifieke vereisten in een reeks beleidsmaatregelen ter ondersteuning van de uitrol van TTR.

De TTR-principes maken een meer flexibele spoorcapaciteitsplanning mogelijk, met de mogelijkheid meer treinen te laten rijden tegen lagere kosten. De infrastructuurbeheerders hebben de rol om een meerjarige strategische capaciteitsplanning te maken en daarvoor een capaciteitsmodel te ontwerpen. Op basis daarvan kunnen vervoerders aanvragen doen voor capaciteit. De werkmethodes van TTR zien zowel op nationaal als internationaal treinverkeer.

Volgens de TTR-principes ontwikkelen de infrastructuurbeheerders op basis van marktwensen capaciteitsstrategieën voor de infrastructuur, deze wordt vervolgens verder uitgewerkt in een capaciteitsmodel waarin beschikbare capaciteit wordt onderverdeeld in segmenten. Het capaciteitsmodel is de basis voor het capaciteitsaanbod waarin beschikbare treinpaden door de IM worden gepubliceerd. Deze kunnen de vervoerders gebruiken als basis voor hun capaciteitsaanvraag. De infrastructuurbeheerders houden daarbij rekening met het spoorwegbeleid van de lidstaten voor benutting van de infrastructuur capaciteit. De Commissie stelt voor dit beleid vast te leggen in strategische richtlijnen van de lidstaten. Indien meerdere spoorvervoerders capaciteit voor hetzelfde treinpad aanvragen bij de infrastructuurbeheerder en er via vrijwillige coördinatie tussen aanvragers geen consensus wordt bereikt over de verdeling van capaciteit, beslist de infrastructuurbeheerder op grond van zijn capaciteitsplan en indien er nog conflicten over blijven op grond van Europees geharmoniseerde sociaaleconomische prioriteitscriteria.

Voor het uitvoeren van het voorstel is een aantal ingrijpende complexe IT-aanpassingen noodzakelijk. De aanpassingen moeten in samenhang worden gezien met de reeds bestaande verplichtingen op gebied van ICT-ondersteuning vanuit de TAF TAP TSI-verordening. Twee beleidsmaatregelen uit de EU impact assessment hebben direct betrekking op TAF TAP TSI¹². De mate van aansluiting van ProRail en vervoerders op TAF TAP TSI is bepalend voor de uiteindelijke kosten van het nieuwe systeem. Voorliggend onderzoek was te kort om de impact voor deze Nederlandse partijen inzichtelijk te maken.

2.3 Veranderingen wegens het voorstel

2.3.1 Regie in de capaciteitsverdeling

Op dit moment wordt de capaciteitsverdeling in Nederland bepaald via het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur¹³. Op nationaal niveau wordt via gedetailleerde prioriteitsregels de capaciteit van het spoor verdeeld¹⁴. De infrastructuurbeheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur (ProRail) verdeelt de capaciteit op het spoor op basis van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (hierna: Besluit capaciteitsverdeling). Op het

¹¹ <https://rne.eu/capacity-management/ttr/>.

¹² Beleidsmaatregel 24 uit de EU impact assessment: Invoeren van wettelijke vereisten voor de geharmoniseerde uitwisseling van digitale informatie ter ondersteuning van capaciteits- en verkeersbeheer en klantinformatie en beleidsmaatregel 25 uit de EU impact assessment: Uitgebreide digitalisering en automatisering van capaciteits- en verkeersbeheer, waardoor één enkele interface op EU-niveau en naadloze end-to-end-diensten voor aanvragers (spoorwegexploitanten) ontstaat.

¹³ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0017627/2024-01-01>

¹⁴ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2023-275.pdf>

moment dat er meer aanvragen voor capaciteit zijn dan beschikbare infrastructuur, verklaart ProRail de infrastructuur overbelast. Op grond van de prioriteringsregels in het Besluit capaciteitsverdeling zal ProRail vervolgens prioriteit geven prioriteit aan deelmarkten overeenkomstig artikel 10 van het Besluit capaciteitsverdeling. Per 1 januari 2024 heeft bijvoorbeeld het binnenlands concessieervoer bij schaarste op de infrastructuur een hogere prioriteit dan binnenlands personenvervoer dat in open toegang rijdt.

Met het EC-voorstel verschuift de regie van de capaciteitsverdeling naar Europees niveau. Een geharmoniseerd kader voor capaciteitsbeheer, inclusief de prioriteringsregels, wordt op Europees niveau in de ENIM opgesteld. Wel hebben de capaciteitsaanvragen gebaseerd op de door infrastructuurbeheerders, voorafgaand aan de aanvragen, op te stellen capaciteit strategieën, capaciteitsmodellen en capaciteit aanbodplannen voorrang. Daarnaast kunnen de capaciteitsrechten ook via kaderovereenkomsten verlopen. De lidstaten verstrekken de infrastructuurbeheerders strategische sturing over het gebruik van infrastructuur capaciteit.

2.3.2 *Planning van werkzaamheden*

De verordening kent een wederzijdse verplichte compensatieregeling voor het intrekken van verdeelde capaciteit door de infrastructuurbeheerder en het ongebruikt laten van verdeelde capaciteit door een vervoerder. De hoogte van de compensatie moet zo worden vastgesteld dat die effectieve prikkels geeft aan de infrastructuurbeheerders en vervoerders om planning en realisatie aan elkaar aan te sluiten. De infrastructuurbeheerder doet een voorstel voor de compensatie en de toezichthouder stelt deze vast. Ook bij deze regels geldt dat ENIM richtsnoeren gaat opstellen en de Europese Commissie lagere regelgeving vast kan stellen¹⁵. De te betalen compensatiebedragen kunnen leiden tot hogere algemene tarieven voor de gebruiksvergoeding dan wel verhoogde vereiste bijdragen van de overheid. Bij een succesvolle implementatie hiervan zijn er positieve effecten op de beschikbaarheid van paden en minder herwerk.

2.3.3 *Digitalisering en automatisering van processen*

Voor de digitalisering en automatisering van processen zijn twee beleidsmaatregelen uit het voorstel in de EU impact assessment geanalyseerd:

1. Invoeren van wettelijke vereisten voor de geharmoniseerde uitwisseling van digitale informatie ter ondersteuning van capaciteits- en verkeersbeheer en klantinformatie ;
2. Uitgebreide digitalisering en automatisering van capaciteits- en verkeersbeheer, waardoor één enkele interface op EU-niveau en naadloze end-to-end-diensten voor aanvragers (spoorwegexploitanten) ontstaat .

De eerste beleidsmaatregel introduceert juridisch bindende deadlines voor infrastructuurbeheerders voor de implementatie van digitale informatie-uitwisseling met spoorwegondernemingen en andere spoorwegbelanghebbenden in overeenstemming met de technische specificaties voor interoperabiliteit op het gebied van telematicatoepassingen voor goederenvervoer (TAF TSI) en personenvervoer (TAP TSI). De tweede beleidsmaatregel heeft betrekking op TTR.

2.3.4 *Nieuwe Europese samenwerkingsverbanden*

Op dit moment zijn er meerdere Europese overlegorganisaties zoals het samenwerkingsorgaan Rail Net Europe (RNE), de Rail Freight Corridors (RFCs) overlegfora, het Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME), een samenwerkingsverband tussen DG MOVE en infrastructuurbeheerders, en het Europese netwerk van toezichthouders (ENRRB). Met de verordening vervallen de RFCs overlegfora, wordt PRIME vervangen door ENIM en gaat RNE de rol vervullen van de Network Coördinator (NC).

¹⁵ Artikelen 39 en 40, Verordening

De ENIM krijgt de taak om inhoudelijke leidraden en kaders op- en vast te stellen. De NC wordt de onafhankelijke uitvoeringsorganisatie van de ENIM. De ENIM en de netwerkcoördinator krijgen de taak om gevallen van onenigheid tussen infrastructuurbeheerders te identificeren en oplossingen te vinden. Als dit niet tot een bevredigend resultaat leidt, wordt de zaak doorgestuurd naar het netwerk van toezichthoudende instanties (ENRRB) voor een bindend besluit.

2.3.5 *Ander niveau van prestaties*

De huidige nationale prestatie indicatoren vanuit de Beheerconcessie worden aangevuld door Europese prestatie monitoring, inclusief een Performance Review Body.

Het orgaan bestaat uit een groep onafhankelijke spoordeskundigen, die hun mandaat op persoonlijke titel vervullen en een breed scala aan expertise op hoog niveau samenbrengen. De formele bevoegdheden van het voorgestelde orgaan voor het spoor zijn beperkt, omdat het orgaan slechts een adviserende rol gaat vervullen.

Het orgaan biedt analyses en strategische begeleiding aan de Commissie, ENIM en de ENRRB over de ontwikkeling en implementatie van prestatie monitoring. Het identificeert kwesties die van strategisch belang zijn voor de prestaties, stelt een uniforme methodologie voor prestatie monitoring, inclusief prestatie-indicatoren, beoordeelt de resultaten en geeft suggesties voor corrigerende maatregelen aan de betrokken belanghebbenden op het gebied van capaciteitsbeheer, verkeersmanagement en marktmonitoring. In het bijzonder geeft het orgaan advies over de ontwikkeling en implementatie van het Europese prestatieschema.

2.4 Conclusie wijzigingen voorstel

De beleidsmaatregelen in het voorstel zorgen voor een aanzienlijke veranderopgave die in de komende jaren zal plaatsvinden. De grootste wijzigingen kunnen als volgt samengevat worden.

- Het kader voor capaciteitsbeheer, inclusief de prioriteringsregels, wordt door de ENIM op Europees niveau bepaald;
- Infrastructuurbeheerders stellen, voorafgaand aan de aanvragen, capaciteit strategieën, capaciteitsmodellen en capaciteit aanbodplannen op in lijn met TTR;
- De lidstaten verstrekken de infrastructuurbeheerders strategische sturing over het gebruik van infrastructuurcapaciteit;
- Voor de projectbeheersing en planning van werkzaamheden komt er een wederzijdse compensatieregeling en gaan vervoerders betalen voor wijzigingen en annulering van verdeelde treinpaden;
- Voor het uitvoeren van het voorstel is een ingrijpend aantal complexe IT-aanpassingen noodzakelijk, voornamelijk het van handmatige processen naar processen op basis van datakoppelingen en real-time informatie en een verschuiving van een nationaal proces naar een internationaal geharmoniseerd en gestandaardiseerd proces;
- De Rail Freight Corridors worden afgeschaft per 2029 en tevens komt er een netwerk coördinator.

3 Impact van het EC voorstel op Europees niveau

3.1 Inleiding

Het voorstel van de Europese Commissie behelst een pakket aan wijzigingen ten opzichte van de huidige structuur in de (Nederlandse) spoorwereld, waarbij een aantal zaken worden belegd op Europees niveau en er voor partijen aanpassingen komen in de werkzaamheden.

In dit hoofdstuk kijken we specifieker naar de verwachte impact op Europees niveau voortkomend uit de Europese Impact Assessment. In dit hoofdstuk vatten we de belangrijkste bevindingen uit deze Impact Assessment van het voorstel samen voor de verschillende partijen (infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemers, publieke autoriteiten en andere relevante partijen). Dit geeft een eerste overzicht van de te verwachten effecten van het voorstel. In het volgende hoofdstuk kijken we specifiek naar de gevolgen voor de Nederlandse spoorvervoerders en dus in welke mate naar verwachting de hier gepresenteerde effecten zich in Nederland voor zullen doen.

3.2 Samenvatting van het voorstel

Het voorgestelde voorstel leidt naar verwachting tot significante kosten en besparingen op Europees niveau. De geschatte kosten en besparingen van de verschillende beleidsmaatregelen voor de relevante partijen zijn in Tabel 3-1 opgenomen.

Voor de spoorwegondernemers zorgt de verhoging van de capaciteit van 4 procent in de EU, tot uiting in toegenomen verkeer, voor een significant positief effect. De verwachte verbetering van de kwaliteit van de spoorwegdiensten (stiptheid en betrouwbaarheid) en toegenomen punctualiteit zorgen voor grote baten. De aanpassingskosten bestaan uit investeringen in digitale instrumenten en bijbehorende trainingen, strategisch capaciteitsbeheer en nieuwe toewijzingsprocedures, procedures voor verstoring/niet-beschikbaarheid en het EU-kader voor de coördinatie van verkeersbeheer en terminalactiviteiten.

Infrastructuurbeheerders zullen de grootste aanpassingskosten van het voorstel dragen, bestaande uit het upgraden van de IT systemen om te voldoen aan de IM-systemen die capaciteit gerelateerde diensten leveren. Daarentegen zorgt het stabielere capaciteitsbeheer voor grote voordelen en zorgt de introductie van een geharmoniseerd juridisch kader voor spoorwegcapaciteit en verkeersbeheer en de afschaffing van de goederencorridors per spoor ook voor besparingen.

De meeste kosten voor de publieke autoriteiten komen door de introductie van strategisch capaciteitsmanagement en nieuwe toewijzingsprocedures, gevolgd door de introductie van procedures bij verstoring/niet-beschikbaarheid. Aan de andere kant zorgt het geharmoniseerde wettelijke kader voor spoorwegcapaciteit en verkeersbeheer en de afschaffing van de goederencorridors voor administratieve besparingen.

Naar verwachting zullen de terminaloperators, logistieke operators en gebruikers van spoordiensten profiteren van de toegenomen kwaliteit van de spoordiensten.

Tabel 3-1: Impact van het EC voorstel op Europees niveau

Impact van EC voorstel	Totale verwachte impact in mln. (2025 – 2050)	Beschrijving
Spoorwegondernemers		
Verhoging van de capaciteit (extra verkeer)	+ € 2.575,7	Dit is voornamelijk het gevolg van een meer strategisch beheer van capaciteit, waardoor de levering van capaciteit in overeenstemming met de marktbehoeften over een langere periode kan worden geoptimaliseerd en de capaciteit kan worden gewaarborgd die later in het kalenderjaar moet worden toegewezen.
Verhoging van de punctualiteit	+ € 658	Verbeteringen van de prestaties van spoortransportdiensten.
Besparingen op aanpassingskosten	+ € 482,8	Aanpassingskostenbesparingen als gevolg van het verbeterde capaciteitsbeheer en toewijzingsproces, met name door een grotere stabiliteit van toegewezen paden en de ondersteunende functie voor grensoverschrijdende coördinatie van capaciteitsbeheer op EU-niveau
Aanpassingskosten	– € 305,2 (eenmalig)	De eenmalige aanpassingskosten bestaan uit investeringen in digitale instrumenten, strategisch capaciteitsbeheer en nieuwe toewijzingsprocedures, procedures voor verstoring/niet-beschikbaarheid en het EU-kader voor de coördinatie van verkeersbeheer en terminalactiviteiten.
	– € 129,9 (jaarlijks)	De herhaalde aanpassingskosten bestaan uit het strategisch capaciteitsmanagement, nieuwe toewijzingsprocedures, EU-kadercoördinatie verkeersbeheer en terminaloperaties en procedures voor verstoring of niet-beschikbaarheid van paden. Het voorstel vereist extra inspanningen van spoorwegondernemingen om input te leveren voor de langetermijnplanning van de capaciteitsbehoeften voor verschillende spoorwegsegmenten en voor het opstellen van noodplannen.
Infrastructuurbeheerders		
Besparingen op administratieve kosten	+ € 8,2	Invoering van een geharmoniseerd rechtskader voor spoorwegcapaciteit en verkeersbeheer en de afschaffing van de corridors voor goederenvervoer per spoor.
Besparingen op aanpassingskosten	+ € 485,3	Naast bovengenoemde besparingen ook vermindering van de verzoeken om treinpaden als gevolg van de nieuwe aanpak voor capaciteits- en verkeersbeheer.
Aanpassingskosten	– € 681,4 (eenmalig)	De eenmalige aanpassingskosten bestaan voornamelijk uit digitalisering en automatisering van capaciteitsbeheer, strategisch capaciteitsbeheer en nieuwe toewijzingsprocedures, invoering van een EU-kader voor de coördinatie van verkeersbeheer en terminalactiviteiten, en strategische capaciteitsbeheersfase en de toewijzing van capaciteit voor grensoverschrijdende diensten.

	– € 915,2 (jaarlijks)	De herhaalde aanpassingskosten bestaan vooral uit strategisch capaciteitsbeheer en nieuwe toewijzingsprocedures, procedures in geval van verstoring/niet-beschikbaarheid, een advies-/coördinatieplatform op hoog niveau op Europees niveau, een EU-kader voor de coördinatie van verkeersbeheer en terminalactiviteiten, digitale instrumenten om ervoor te zorgen dat spoorwegondernemingen voldoen aan de IM-systemen en digitalisering en automatisering van capaciteitsbeheer.
Handhavingskosten	– € 12,5 (jaarlijks)	Invoering van een monitoringfunctie op Europees niveau die betrekking heeft op i) naleving van overeengekomen regels en procedures en ii) de prestaties van infrastructuur en vervoersdiensten (ENIM).
Publieke autoriteiten		
Besparingen op administratieve kosten	+ € 2,6	Invoering van een geharmoniseerd rechtskader voor spoorwegcapaciteit en verkeersbeheer en de afschaffing van de corridors voor goederenvervoer per spoor: afschaffing van de tweejaarlijkse verslagen van de raad van bestuur van de corridors voor goederenvervoer per spoor.
Besparingen op aanpassingskosten	+ € 6,8	Invoering van bovenstaande zorgt ook voor de beëindiging van de deelname aan de raad van bestuur, met inbegrip van directe arbeidskosten, maar ook algemene kosten (d.w.z. reiskosten) voor de lidstaten die aan de corridors deelnemen.
Aanpassingskosten	– € 5,9 (jaarlijks)	Versterking van de bevoegdheden van het Europees netwerk van regelgevende instanties (het ENRRB) en invoering van een secretariaat ter ondersteuning van zijn werkzaamheden.
Handhavingskosten	– € 4,2 (eenmalig) – € 20,9 (jaarlijks)	De handhavingskosten van het voorstel bestaan uit de invoering van de strategische capaciteitsbeheers- en nieuwe toewijzingsprocedures (het toetsen van de strategische planning), de invoering van procedures in geval van verstoring/niet-beschikbaarheid en de controle en monitoring van het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders.

Bron: COM(2023)443, SWD(2023)443 en 444, EUR-Lex - 52023PC0443 - NL - EUR-Lex (europa.eu)

Spoorwegondernemers

Voor de spoorwegondernemers zorgt de verhoging van de capaciteit van 4 procent in de EU, tot uiting in toegenomen verkeer, voor een significant positief effect. Spoorwegondernemingen kunnen capaciteit aanvragen die dicht bij de tijd van de treinrit ligt, wat vooral belangrijk is voor het goederenvervoer. De maatregelen in het voorstel moeten de kwaliteit van de spoorwegdiensten verbeteren, met inbegrip van stiptheid en betrouwbaarheid, en zo het spoor tot een aantrekkelijker vervoersmiddel maken. De verbeteringen in het strategisch beheer van capaciteit, waardoor capaciteit over een langere periode kan worden geoptimaliseerd, zorgt volgens de impact assessment voor grote voordelen (€ 2.575,7 miljoen).

De toegenomen punctualiteit (€ 658 miljoen) en het verbeterde capaciteitsbeheer en toewijzingsproces, met name door een grotere stabiliteit van toegewezen paden en de ondersteunende functie voor grensoverschrijdende coördinatie van capaciteitsbeheer op EU-niveau (€ 428,8 miljoen) brengen ook grote voordelen voor de spoorwegondernemingen.

Daartegenover staan eenmalige aanpassingskosten van € 305,2 miljoen en totale herhaalde kosten van € 129,9 miljoen. De eenmalige aanpassingskosten bestaan uit investeringen in digitale instrumenten, strategisch capaciteitsbeheer en nieuwe toewijzingsprocedures, procedures voor verstoring/niet-beschikbaarheid en het EU-kader voor de coördinatie van verkeersbeheer en terminalactiviteiten. De herhaalde kosten bestaan uit het strategisch capaciteitsmanagement, nieuwe toewijzingsprocedures, EU-kadercoördinatie verkeersbeheer en terminaloperaties en procedures voor verstoring of niet-beschikbaarheid van paden. Het voorstel vereist extra inspanningen van spoorwegondernemingen om input te leveren voor de langetermijnplanning van de capaciteitsbehoeften voor verschillende spoorwegsegmenten en voor het opstellen van noodplannen.

Het voorstel vermindert ook de negatieve effecten van tijdelijke capaciteitsbeperking(en) door de planning, implementatie en grensoverschrijdende coördinatie van infrastructuurwerken te verbeteren. Daarmee neemt de betrouwbaarheid van het spoor toe. Spoorwegondernemingen zullen rechtstreeks van deze verbeteringen profiteren. De verwachting is dat de effecten zullen worden doorgegeven aan de klanten (logistiekbedrijven, reisbureaus etc.), aan consumenten en bedrijven die gebruik maken van het spoorvervoer.

Infrastructuurbeheerders

Infrastructuurbeheerders zullen de grootste aanpassingskosten van het voorstel dragen. Een groot deel van deze kosten komen voort uit het upgraden van de IT systemen om te voldoen aan de IM-systemen die capaciteit gerelateerde diensten leveren. Er zijn voor de infrastructuur significante aanpassingskosten om te voldoen aan het gecoördineerde treincapaciteit en -management. De aanpassingskosten komen met name voort uit het introduceren van (i) strategisch capaciteitsbeheer en nieuwe toewijzingsprocedures, (ii) procedures in geval van verstoring/ niet-beschikbaarheid, (iii) een EU-kader voor de coördinatie van verkeersbeheer en terminaloperaties (v) digitale hulpmiddelen om ervoor zorgen dat spoorwegondernemingen voldoen aan de IM-systemen en (vi) digitalisering en automatisering van capaciteitsbeheer. De eenmalige aanpassingskosten zijn geraamd op € 681,4 miljoen en totale herhalende kosten € 915,2 miljoen voor de periode 2025 – 2050 (dus circa €40 mln. per jaar).

De introductie van een geharmoniseerd juridisch kader voor spoorwegcapaciteit en verkeersbeheer en de afschaffing van de goederencorridors per spoor in het voorstel bespaart naar verwachting

gemiddeld € 17.836 per jaar voor een infrastructuurbeheerder (€ 8,2 miljoen op totaalniveau)¹⁶. Deze besparingen komen voort uit het wegnemen van de verplichtingen om de informatie in de netverklaring voor nationale netwerken met betrekking tot de goederencorridor te verzamelen en te publiceren, om klanttevredenheidsonderzoeken uit te voeren en om de prestaties van de goederenvervoerdiensten per spoor op de goederencorridors te monitoren en om het onderzoek en de monitoring ervan te publiceren.

Veruit de grootste kostenbesparing voor infrastructuurbeheerders (€ 485,3 miljoen) is het gevolg van een stabielere capaciteitsbeheer omdat spoorwegondernemingen in staat zouden zijn hoogwaardige capaciteit aan te vragen dicht bij het daadwerkelijke vertrek en de infrastructuurbeheerders zouden worden gestimuleerd om wijzigingen in de toegewezen treinpaden te beperken.

Publieke autoriteiten

De meeste kosten voor de publieke autoriteiten komen door de introductie van strategisch capaciteitsmanagement en nieuwe toewijzingsprocedures, gevolgd door de introductie van procedures bij verstoring/niet-beschikbaarheid. Aan de andere kant zorgt het geharmoniseerde wettelijke kader voor spoorwegcapaciteit en verkeersbeheer en de afschaffing van de goederencorridors voor besparingen.

Andere stakeholders

Voor terminaloperators zullen profiteren van punctuele treinen, omdat zij de planning en het gebruik van middelen kunnen verbeteren. Het voorstel zou kunnen resulteren in een stijging van de aanpassingskosten als gevolg van het faciliteren van vrijwillige gedecentraliseerde samenwerking tussen spoorwegbelanghebbenden.

Voor logistieke operators, expediteurs en anderen die betrokken zijn bij het organiseren van transport zullen er extra mogelijkheden zijn voor het gebruik van een duurzame transportmodus dankzij de grotere capaciteit en verbeterde prestaties van het goederenvervoer per spoor. Eindklanten van goederenvervoerdiensten per spoor zouden moeten profiteren van de verbeteringen op het gebied van stiptheid en betrouwbaarheid, waardoor verliezen als gevolg van verstoorde productieprocessen zouden kunnen worden verminderd en een betere planning van middelen (bijvoorbeeld magazijn capaciteit) mogelijk zou worden.

Gebruikers van passagiersdiensten per spoor zullen ook profiteren van een groter aanbod van grensoverschrijdende diensten dankzij verbeteringen in het capaciteitsbeheer. De punctualiteit en betrouwbaarheid voor passagierstreinen zullen naar verwachting van de opstellers van de Europese impact assessment minder verbeteren dan voor goederentreinen¹⁷. Er wordt niettemin een positief effect verwacht.

De impact van het voorstel voor bovengenoemde partijen kon niet worden gemonetariseerd.

Ten slotte is er, om het toegenomen verkeer te accommoderen 769 kilometer extra spoor nodig. De kosten van deze nieuwe infrastructuur is naar verwachting 8,4 miljard¹⁸. Naast de extra capaciteit

¹⁶ Onder de versimpelde aanname dat er per EU lidstaat met een treinnetwerk 1 infrastructuurmanager of toewijzingsorgaan actief is. Op Europees niveau zijn daarmee de totale kosten en baten getoond voor 25 infrastructuurbeheerder (EU-27 minus Cyprus en Malta).

¹⁷ Een nadere toelichting op deze aanname wordt in de impact assessment niet gegeven.

¹⁸ In de Impact Assessment zijn deze geschatte kosten niet gebruikt bij de beoordeling van de beleidsopties met betrekking tot het efficiëntie criterium, omdat de aannames onder deze geschatte kosten niet robuust genoeg waren.

neemt ook de punctualiteit van het spoor toe, waarbij de grootste verbeteringen bij het vrachtverkeer zullen plaatsvinden.

3.3 Conclusie

Het voorstel richt zich op het helpen optimaliseren van het gebruik van het spoorwegnet door de invoering van een nieuwe reeks regels voor capaciteitsbeheer die een verschuiving van een corridor benadering naar een netwerk gebaseerde benadering voor alle soorten spoorwegvervoer (passagiers/vracht, binnenlands/grensoverschrijdend) impliceren. Daarnaast richt het voorstel zich ook op het optimaliseren van het verkeersbeheer, het verminderen van het negatieve effect van infrastructuurwerkzaamheden op het spoorverkeer, digitalisering en interoperabiliteit van de capaciteitsbeheersystemen van infrastructuurbeheerders, en het verbeteren van de coördinatie van het spoorvervoer met andere exploitanten in multimodale terminals.

De toezichthoudende instanties krijgen extra taken in het voorstel, maar daartegenover zullen de kosten gepaard met de RFC's wel wegvallen. Terminalexploitanten zullen profiteren van de toegenomen punctualiteit van de treinen, maar wel aanpassingskosten hebben als gevolg van de facilitering van vrijwillige gedecentraliseerde samenwerking tussen belanghebbenden. De toegenomen aanbod en de verbeterde prestaties van het spoor (stiptheid en betrouwbaarheid) zorgt voor positieve effecten voor de gebruikers van spoorverkeer, waarbij de grootste voordelen, gezien het internationale karakter ervan, voor het goederenverkeer zullen zijn.

4 De Nederlandse partijen over het EC voorstel

4.1 Inleiding

In het kader van deze studie is met vervoerders (personen en goederen) die actief zijn in Nederland voor zowel grensoverschrijdend treinverkeer als op nationaal/regionaal niveau gesproken¹⁹. Daarnaast is er een werksessie georganiseerd met dezelfde organisaties²⁰. De gesproken partijen kijken positief naar het voorstel en hebben ook aangegeven blij te zijn dat het ministerie hen, via de studie en de aanvragen voor impactscans, in een vroege fase heeft betrokken bij de oordeelsvorming van het voorstel.

Er is een bekrachtiging van de reeds door de gehele Europese spoorsector ingezette ontwikkeling van Time Table Redesign for Smart Capacity Management (TTR) en bouwt voort op het door de sector ontwikkelde virtuele European Traffic Management Network (ETMN) concept. Het streven naar verdere optimalisatie en harmonisatie van planning en uitvoering wordt gesteund.

In dit hoofdstuk gaan we dieper in op hoe de Nederlandse spoorsector kijkt naar het EC voorstel en welke mogelijke gevolgen zij verwachten. Specifiek gaan we in meer detail in op de spoorcapaciteit, (logistieke) processen en de benodigde investeringen. We sluiten af met hoe de geschatte impact op Europees niveau (hoofdstuk 3) doorwerkt op Nederlands (nationaal) niveau.

4.2 Impact van het EC voorstel op nationaal niveau

De resultaten van de achterliggende Europese Impact Assessment van het voorstel laten zien dat het voorgestelde voorstel voor de spoorwegondernemers (+ € 3.281,4 miljoen) en de infrastructuurmanagers (+ € 33,9 miljoen in 2030 en + € 6,6 miljoen in 2050) positief zal uitpakken. Daarentegen zijn er verwachte kosten voor de nationale publieke autoriteiten (€ 1 miljoen) en de Europese Commissie (€ 1,8 miljoen).

De schattingen van de kosten en kostenbesparingen voor de infrastructuurmanagers en de nationale publieke autoriteiten zijn gemaakt op de assumptie dat er 1 infrastructuurmanager en 1 nationale publieke autoriteit is per lidstaat met een treinsysteem. Kortom, de totale berekeningen zijn uitgevoerd voor 25 entiteiten per lidstaat.

Bovenstaande versimpelde assumptie zou betekenen dat de geschatte impacts voor Nederland 4% van de impacts geraamd op Europees niveau zal zijn. Deze simpele berekening is echter gelet op de heterogeniteit in de complexiteit van de spoorsector in Europa, en ook de complexiteit van het Nederlandse spoor, niet uit te voeren. Zo zijn een aantal elementen in het EC voorstel in Nederland al in enige mate aanwezig²¹. Hierdoor kunnen de effecten anders doorwerken. Aan de andere kant kunnen ook de kosten hoger of lager uitvallen door de complexiteit, inrichting en huidige bezettingsgraad van het Nederlandse spoor.

Naast de verdeling van de totale kosten op Europees niveau is er een ander belangrijk element dat een accurate inschatting van de effecten op nationaal niveau bemoeilijkt. Het voorstel is nog in een

¹⁹ De volledige lijst van gesproken partijen is opgenomen in Bijlage A – Gesprekspartners.

²⁰ De deelnemers aan de sessie en de verwachte impact van het voorstel (sticky notes) is opgenomen in Bijlage B – Deelnemers en impact verwachtingen voorstel

²¹ In de gesprekken is genoemd dat elementen van Annex 7 al in Nederland (en Zwitserland) aanwezig zijn. Daarnaast is er al een meerjarenproces, een capaciteitsmodel en een catalogus (aanbieding) aanwezig.

onderhandelingsfase, is afhankelijk van een zeer groot aantal implementatieregels en daarmee is het lastig om op dit moment concreet te bepalen wat de impact van het voorstel voor Nederland gaat betekenen. De partijen hebben aangegeven dat een aantal beleidsmaatregelen in het EC voorstel nog niet concreet genoeg zijn, waardoor een specifieke (monetaire) schatting van de impact voor hun desbetreffende organisatie lastig is. In de gevoerde gesprekken en de georganiseerde werksessie op 16 november is wel op kwalitatief niveau opgehaald hoe het voorstel kan doorwerken voor de Nederlandse partijen. De tabel hieronder geeft een overzicht van de verwachte effecten van het voorstel. Bij de interpretatie dient meegenomen te worden dat voor sommige effecten ook andere elementen van (groot) belang zijn.

Tabel 4-1: Impact van het EC voorstel

	Totale verwachte impact	Belanghebbenden getroffen
Effect op spoorcapaciteit		
Impact aanvraag en verdeling spoorcapaciteit	• +	• Infrabeheerders • Spoorvervoerders
Impact benutting en kwaliteit spoorcapaciteit	• Capaciteit (+5%) • Kwaliteit (+/-)	• Alle partijen
Effect op de (logistieke) processen		
Impact op personeel	• Benodigd personeel (+) • Werkdruk personeel (+)	• Infrabeheerders • Spoorvervoerders
Impact op materieel	• Opstelcapaciteit (-)	• Infrabeheerders • Spoorvervoerders
Betrouwbaarheid van het spoor	• Betrouwbaarheid spoor (+)	• Alle partijen
Benodigde investeringen		
ICT	• ICT investering ProRail (€ 170 excl. BTW) ²² • ICT investering spoorvervoerders (gering)	• Infrabeheerders • Spoorvervoerders
Maatschappelijke effecten		
Reiziger	• +/-	• n.v.t.
Verladers	• +	• n.v.t.
Werkgelegenheid	• +	• Nederland
Luchtvervuiling	• +	• Nederland
Verkeersongevallen	• +	• Nederland
CO2 uitstoot	• +	• Nederland
Uitstoot luchtvervuilende deeltjes	• +	• Nederland

4.3 Effect op spoorcapaciteit

Het voorstel van de Europese Commissie stelt ProRail in staat om, vanuit het maatschappelijk economisch oogpunt, het 'meest optimale logistieke plan' te leveren en operationeel te maken.

ProRail voorziet dat het voorstel zal leiden tot een meer optimale benutting van de nationale spoorcapaciteit met een verwachte capaciteitsvergroting op nationaal niveau van circa 5%, wat

²² Dit bedrag is afkomstig uit de door ProRail opgestelde impact scan van 12 oktober 2023. Dit bedrag is noodzakelijk voor de volledige voorziene ICT-ontwikkeling. Het was voor ProRail niet mogelijk om te specificeren welk deel van dit bedrag toe te rekenen valt aan het voorstel. Ook kent het bedrag een grote onzekerheidsmarge als gevolg van het feit dat nog niet alle bepalingen uit het voorstel uitgewerkt zijn. Aan de uitsplitsing wordt ten tijde van het opstellen van dit rapport gewerkt door ProRail.

onder de huidige wet- en regelgeving (Besluit Capaciteitsverdeling) niet te realiseren is²³. Op Europees niveau is de capaciteitsverhoging ingeschat op 4%. Deze capaciteitsverhoging komt door een optimalere benutting van de spoorcapaciteit: er kunnen meer treinpaden geboden worden binnen een basis uur patroon. De optimalisatie van het logistieke plan is volgens ProRail door de huidige nationale prioriteringsregels niet mogelijk.

NS heeft aangegeven niet te verwachten dat de verordening zorgt voor meer capaciteit voor het reizigersvervoer (in de zin van een efficiëntere benutting van de bestaande fysieke capaciteit). De vervoerder geeft aan dat een maximaal aantal treinen niet gelijk staat aan een optimale dienstregeling. Achter deze dienstregeling zit een uitermate complexe puzzel, waarin treinpaden, materieel en personeel op elkaar afgestemd moeten worden. Het van te voren verdelen van de capaciteit over marktsegmenten zou leiden tot een minder efficiënte benutting van de fysieke capaciteit op het spoor doordat deze puzzel minder optimaal gelegd kan worden: er ontstaat versnijdingsverliezen tussen segmenten.

4.3.1 Impact aanvraag en verdeling spoorcapaciteit

Naast de optimalere benutting van de beschikbare capaciteit verwachten de vervoerders dat er een betere coördinatie zal zijn van de internationale treinen.

Andere genoemde positieve punten zijn: (i) een gestandaardiseerd aanvraagproces (TSI TAF/TAP), (ii) een meer geharmoniseerde capaciteitsverdeling lijkt mogelijk door sociaaleconomische en milieu criteria, (iii) eerder inzicht in beschikbare capaciteit (per segment), (iv) minder herwerk, (v) eenduidiger proces, (vi) een meer gestructureerde aanpak en (vii) meer flexibiliteit.

De voorgestelde horizon van 5 jaar vooruitplannen biedt kansen voor personen en goederenvervoer

Een gestandaardiseerd aanvraagproces vergemakkelijkt het aanvraagproces voor de vervoerders waardoor er makkelijker een sneller inzicht in treinpaden is. Het 5 jaar vooruitplannen in plaats van de huidige jaarlijkse planning zorgt voor eerder inzicht in de beschikbare capaciteit. Het verder vooruitplannen samen met een makkelijker aanvraagproces zorgt voor minder herwerk en voor meer flexibiliteit voor de partijen. Lange termijn planning in fasen moet zowel kansen bieden voor (internationale) personenvervoer (reserveren tickets) als vrachtvervoer (korte termijn flexibiliteit). Een laatste door met name de goederenvervoerders ingediend punt is dat in de huidige situatie het hoofdtrainnet (HRN) voorrang krijgt bij de capaciteitsverdeling en dat via het voorstel de capaciteitsverdeling via meer objectieve criteria (sociaal economische en milieu criteria) ingericht zou kunnen worden.

TTR introduceert een nieuw, flexibeler proces voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit gedurende de periode van de huidige dienstregeling en met de mogelijkheid dat spoorwegondernemingen het recht krijgen om infrastructuur te gebruiken na de huidige dienstregelingsperiode. Dit concept van rolling planning levert naar verwachting extra baten op.

De sector zet het dialoogmodel graag voort onder de condities van het nieuwe EC-voorstel

In Nederland bestaat er op dit moment een dialoogmodel voor het verdelen van capaciteit. Onder regie van ProRail dienen vervoerders hun wensen in voor het volgende dienstregelingsjaar. Vervoerders kunnen 18 maanden voor tijd hun plannen inbrengen en 16-12 maanden van te voren dit uitwerken via ateliers waar iedereen aan tafel mag. In de ateliers worden mogelijke knelpunten in de capaciteit geïdentificeerd en daar waar mogelijk gezamenlijk naar een oplossing gezocht. De

²³ ProRail, Impact Europese concept verordening over het gebruik van de capaciteit op het spoor, 12 oktober 2023.

gesproken partijen geven aan dat het dialoogmodel goed werkt en willen deze graag behouden. Met een dialoogmodel worden namelijk gezamenlijk compromissen gevonden met draagvlak van de betrokkenen. Wel wordt door aanwezigen aangegeven dat er in de dialoog geen sprake is van gelijkwaardigheid doordat het concessievervoer prioriteit krijgt. Het dialoogmodel zal geen plek krijgen in voorstel, want dit is in andere landen totaal niet gebruikelijk. Het feit dat het niet in het voorstel staat hoeft niet te betekenen dat er geen dialoog gevoerd mag worden bij de capaciteitsverdeling. Nieuwe Europese regels zouden de gelijkwaardigheid tussen vervoerders in de dialoog en de regie door de infrastructuurbeheerder kunnen vergroten.

De prioriteitscriteria in het voorstel dient verder uitgewerkt te worden

Wel geven de gesprekspartners aan dat er een aantal zaken onduidelijk zijn in het voorstel. Dat is met name waar de prioritering van de capaciteit op zal worden gebaseerd: een strategische sturing of sociaaleconomische en milieu criteria. Het eerstgenoemde is een beleidsvoorkeur voor een bepaald segment (goederen of personen) of niveau (internationaal of nationaal). De prioritering op basis van het laatstgenoemde ligt meer bij de overheden dan infrastructuurbeheerders, omdat er een logische relatie is tussen de maatschappelijke doelstellingen van de overheden en de sociaaleconomische en milieu criteria. Hoe dit ingevuld gaat worden is nog niet helder en daarmee is er een risico voor onduidelijkheid op lange termijn. Ook de scope van de prioriteitsregels is nog niet helder. Onduidelijk is of de prioriteit per verbinding, per nationaal netwerk of internationaal geharmoniseerd gaat worden.

In het huidige systeem is er strategisch gedrag van goederenvervoerders. Er wordt capaciteit gereserveerd zonder dat zeker is dat deze ook benut zal gaan worden. Met het nieuwe systeem is vanuit de Europese Commissie de verwachting dat dit zal afnemen omdat het (te)veel geld gaat kosten om strategische reserveringen van capaciteit te doen door de hoge annuleringskosten. Dit zal niet direct zorgen voor extra capaciteit, maar wel voor minder noodzakelijk herwerk bij ProRail en een betrouwbaarder product.

Beoordeling effect

Het voorstel lijkt een positieve (+) impact te hebben op de aanvraag en verdeling van de spoorcapaciteit. De onafhankelijke positie van de infrastructuurbeheerder en de Europese prioriteringsregels zorgen, als er genoeg baanvakken en capaciteitsmogelijkheden zijn, voor een optimalere benutting van de beschikbare capaciteit. ProRail voorziet dat het voorstel zal leiden tot een meer optimale benutting van de nationale spoorcapaciteit met een verwachte capaciteitsvergroting op nationaal niveau van circa 5%. Echter door de onduidelijkheden over hoe de prioritering plaats zal vinden is het lastig om een inschatting te maken van het effect op de benutting van de capaciteit door de verschillende segmenten in het spoorvervoer.

De Europese prioriteringsregels zullen volgens dit voorstel uiteindelijk bepalen hoe de afweging gemaakt zal worden hoe om te gaan met de aanhoudende schaarse capaciteit op het Nederlandse spoor. Gelet op de ambities ten aanzien van het internationale spoorvervoer kan dit betekenen dat het binnenlandse spoorproduct en specifiek de HRN-concessie wellicht niet meer volledig in zijn huidige vorm uitgevoerd kan worden.

4.3.2 Impact benutting en kwaliteit spoorcapaciteit

Voor het inschatten van de impact van het voorstel moet de huidige capaciteit niet meegenomen worden, omdat het buiten het voorstel zelf staat. Infrastructuurcapaciteit is echter wel een belangrijke randvoorwaarde voor het succes van het voorstel, want als de capaciteitsproblemen niet opgelost worden, zal het effect gering blijven. Het wetvoorstel zal naar verwachting de capaciteitsproblemen op het Nederlandse spoor nog meer blootleggen. Hierdoor kan er door het

voorstel op een andere wijze met de schaarse capaciteit omgegaan worden en andere keuzes worden gemaakt ten aanzien van de prioriteit.

Betere afstemming werkzaamheden zorgt voor meer betrouwbaarheid

In de huidige situatie zijn er gereserveerde goederenpaden die niet altijd ten goede komen van het goederenvervoer. Op Europees niveau kan de verordening ervoor zorgen dat de instabieler landen op het gebied van werkzaamheden en afstemming stabiel worden en daarmee kan dit positief uitwerken voor internationale treinen. Het gehele systeem is daarmee beter geregeld, maar voor de infrastructuurbeheerder ook meer rigide; bijstelling is tussentijds minder mogelijk.

Voorkomen van strategische reserveringen door goederenvervoerders zorgt voor een betrouwbaarder product met minder noodzakelijk herwerk, maar onzeker of het voorstel hiervoor kan zorgen

Spoorgoederenvervoerders reserveren veelal paden omdat zij pas op het laatste moment weten wat en hoeveel ze moeten vervoeren. Op dat moment willen zij de zekerheid hebben dat zij het product kunnen vervoeren. Het voorstel beoogt twee effecten waarmee de noodzaak van strategische reserveringen afneemt: de zekerheid dat er capaciteit is en deze gereserveerd kan worden en ook via het ontmoedigen van dit gedrag via de annuleringskosten.

Door de schaarse capaciteit in Nederland zullen de spoorvervoerders echter uit strategische overwegingen spoorcapaciteit blijven reserveren om zeker te zijn van capaciteit als deze nodig is. Dit heeft mogelijke negatieve gevolgen voor het spoor. Ten eerste, als de spoorvervoerders niet reserveren en de gewenste capaciteit kan niet worden geboden, dan neemt de betrouwbaarheid van het spoorproduct af. Een mogelijk bijkomend gevolg is dat de eventuele annuleringsheffing vervolgens doorberekend zal worden aan de verlader, waardoor het spoorproduct duurder wordt en minder aantrekkelijk. Dit verslechtert de concurrentiepositie van het spoor t.o.v. de weg, waar geen reservering van capaciteit noodzakelijk is.

De compensatieregeling kan voor Nederland negatief uitpakken

De voorgestelde verordening kent een verplichte compensatieregeling voor het intrekken van verdeelde capaciteit door de infrastructuurbeheerder en het ongebruikt laten van verdeelde capaciteit door een vervoerder. De hoogte van de compensatie moet zo worden vastgesteld dat die effectieve prikkels geeft aan de infrastructuurbeheerders en vervoerders om planning en realisatie op elkaar aan te laten sluiten.

De prijsprikkels vanuit de annuleringsheffing (of compensatieregeling) is iets nieuws in Nederland en het implementeren van een commerciële voorwaarde kan in Nederland voor veel impact zorgen. In andere landen is een dergelijk systeem wel meer in omloop. In die landen heeft een dergelijk systeem geleid tot een kostenverhoging, maar niet per se tot meer capaciteitsbenutting. Voor de capaciteitswinst heb je meer paden nodig, maar daarvoor moeten de fysieke capaciteitsknelpunten dan weer voor worden opgelost.

ACM geeft in hun impact analyse aan dat het invoeren van financiële prikkels, zoals deze compensatieregeling, vaak ingewikkeld is in de uitvoering en kostbaar kan zijn. In annulering is er vaak sprake van overmacht en de bewijsvoering daarvan, met bijkomende administratieve zaken, zal tijdrovend en kostbaar zijn.

Een betere afstemming en meer stabiliteit komt de betrouwbaarheid van het spoor ten goede

De geraadpleegde betrokkenen kijken positief naar het voorstel met betrekking tot het betrouwbaarheid van het spoor. Zo leidt een betere afstemming en meer stabiliteit in de

werkzaamheden tot minder hinder voor de gebruiker. Daarnaast zal het vroegtijdig beschikbaar krijgen van herverdeelde capaciteit, bij capaciteitsonttrekkingen, positief bijdragen aan de betrouwbaarheid en kwaliteit van de uitvoering. Het handhaven van de huidige werkwijze zorgt voor een lage(re) kwaliteit van het spoor en daarmee tot een lagere betrouwbaarheid.

Het voorstel stelt een verschuiving voor van een corridorbenadering naar een netwerkbenadering. Een zorgpunt voor de betrouwbaarheid van het spoor is of er voldoende tijd is om geharmoniseerde kaders op te stellen voor deze nieuwe benadering. Indien deze kaders niet op tijd opgesteld kunnen worden, dan is het niet duidelijk of het goederenvervoer de betrouwbaarheid van het spoor kan leveren.

Beoordeling effect

Het vroegtijdig beschikbaar krijgen van herverdeelde capaciteit, bij capaciteitsonttrekkingen zal positief (+) bijdragen aan de betrouwbaarheid en kwaliteit van de uitvoering. Daarmee wordt het spoor betrouwbaarder.

Het voorstel zal leiden tot een optimalisatie in de benutting van de spoorcapaciteit. ProRail voorziet dat het voorstel zal leiden tot een meer optimale benutting van de nationale spoorcapaciteit met een verwachte capaciteitsvergroting op nationaal niveau van circa 5%. Onduidelijk is nog wie er van deze capaciteitsvergroting zullen profiteren en wat dit betekent voor de nationale en internationale reiziger, dan wel verlader. De capaciteitsvergroting is sterk afhankelijk van de prioriteringsregels die opgesteld gaan worden op Europees niveau.

In hoeverre het voorstel de kwaliteit van het spoor zal vergroten is nog niet duidelijk. De verwachting is dat de verordening ten goede komt aan het internationale treinverkeer en met name voor vrachtverkeer positieve elementen aanzitten. Daarentegen kunnen binnenlandse treindiensten die nu binnen het Besluit capaciteitsverdeling rijden, waaronder de HRN-concessie, na de verordening niet meer volledig mogelijk zijn. Of dit negatief is hangt af van de (maatschappelijke) waarde van de concurrerende diensten. Ook kan de compensatieregeling negatieve gevolgen hebben voor het spoorproduct. De kwaliteit van het spoor kan daarmee voor de Nederlandse partijen zowel positief (+) als negatief (–) aanpakken naargelang de invulling.

4.4 Effect op de (logistieke) processen

Voor de verwachte capaciteitswinst moeten de processen aangepast worden. In de huidige situatie verloopt het capaciteitsverdelingsproces op basis van nationale regels en voorgeschreven nationale prioriteringsregels. Daarbij is de aansluiting op de behoeften uit de markt beperkt.

Er komt een nieuw proces van capaciteitsmanagement (TTR) waarin op basis van marktbehoefte vroegtijdig een optimaal internationaal afgestemd capaciteitsaanbod kan worden gemaakt.

4.4.1 Impact op personeel

De huidige werkwijze is complex en vraagt veel herwerk van capaciteitsallocatie en aanvragen. De gesprekspartners hebben aangegeven dat de complexiteit in de toekomst alleen nog maar zal toenemen. Er is veel gekwalificeerd personeel voor de capaciteitsallocatie nodig en dat zal in de toekomst steeds lastiger worden. Ook is er in de huidige werkwijze weinig harmonisatie tussen verschillende landen en daardoor geen afgestemde IT-systemen, aanvraagparameters, wettelijke regels en termijnen tussen de lidstaten. Een gevolg van het gebrek aan Europese harmonisatie is een lage kwaliteit van de spoordiensten.

Met het voorstel neemt, naar verwachting, de complexiteit van de werkwijze af. Voor het benodigde personeel en kosten is het gevolg daarvan dat er minder personeel nodig is voor hetzelfde werk en neemt ook de werkdruk aanzienlijk af.

De mate van herwerk hangt, naast een meer stabiele planning, tevens af van de capaciteit. Als de capaciteit goed is ingericht dan is de verwachting dat er minder herwerk is, omdat de harmonisatie tussen landen beter geregeld is. Met de verordening kan het ook zijn dat de buitendienststellingen eerder van te voren bekend komen en ook dat heeft positieve gevolgen. Van belang is wel dat punctualiteit in het buitenland goed is, want anders trek je verstoringen uit het buitenland Nederland in.

Beoordeling effect

Het voorstel en de daarin beoogde harmonisatie en bijbehorende ICT-ondersteuning kan leiden tot minder complex werk, een verhoging van de kwaliteit van het werk en een vermindering van de werkdruk. Daar staat tegenover dat de implementatie van de (nieuwe) werkwijze en processen wel om een grotere personeelsinzet zal vragen. Ook hier geldt dat een significant deel van deze veranderingen niet aan het voorstel kan worden toegeschreven, maar het gevolg zijn van de reeds noodzakelijke aanpassingen. Samenvattend wordt een positief effect (+) op het personeel ten opzichte van de autonome situatie zonder voorstel verwacht.

4.4.2 Impact op materieel

Hoe meer vervoerders er zijn, hoe meer materieel er nodig is en hoe meer lege treinen er verplaatst, opgesteld en behandeld (reinigen, onderhoud, controle) moeten worden op emplacementen van ProRail en NS-opstelreinen. In de huidige overlegstructuur wordt er steeds gekeken naar de beste locatie. Dit is een aparte capaciteitsdynamiek die nu al aan zijn grenzen zit. Op dit moment worden al veel lege treinen verplaatst door gebrek aan opstelcapaciteit. Met meer vervoerders wordt de stallingskwestie nog prominenter, want door de stalling is de last-minute inzet van een andere trein lastiger. De verordening voorziet in een coördinerende rol van de infrastructuurbeheerders maar hoe dat in Nederland moet gaan werken is niet duidelijk. Het stallen van materieel is een aparte capaciteitsdynamiek die in Nederland aan de grenzen van de mogelijkheden zit. Voor deze impact geldt dat andere elementen van (groot) belang zijn, de open toegang alleen al leidt tot (het merendeel van) deze impact en kan hier dus niet los van worden gezien.

Beoordeling effect

Het materieel kan beter worden ingezet, maar bij een succesvolle implementatie kan het aantal verschillende vervoerders actief in Nederland wel toenemen (maar vooral ook door de open toegang). Dit heeft gevolgen voor het benodigde aantal materieel en de stallingoptimalisatie in Nederland. Met dezelfde stallingsmogelijkheden zal de verordening daarom naar verwachting een negatief effect (–) hebben op het materieel.

4.5 Benodigde investeringen

In Nederland is er een grote opgave voor aanpassingen aan het ICT systeem. Het EC voorstel zorgt voor twee effecten voor het ICT systeem. Ten eerste zorgt het voorstel ervoor dat de voorziene ICT-ontwikkeling eerder gereed moeten zijn. Ten tweede zitten er nieuwe elementen in het voorstel voor ICT.

4.5.1 ICT investeringen op EU niveau

Voortkomend uit het voorstel is een grote opgave voor het digitaliseren en het automatiseren van het verkeersmanagement voor de infrastructuurbeheerders. De impact van de beleidsmaatregelen voor het totale IT systeem, met daarbij ook de IT kosten voor de Netwerk Coördinator, is in de Europese impact assessment geschat op € 1.194,4 miljoen. Deze kosten omvatten de IT investeringen en trainingen van 20 infrastructuurbeheerders en 5 spoorwegondernemers.

Gebaseerd op de beschrijvingen van de beleidsmaatregelen voor de IT kosten lijken de huidige IT opgaven van de Nederlandse spoorvervoerders onderdeel van de autonome situatie en daarmee buiten de geschatte kosten van € 1.194,4 miljoen op Europees niveau te vallen. Dit is echter niet met zekerheid te zeggen, omdat er een risico is dat de kosten in de autonome situatie verweven zijn met de geschatte kosten. Het EC staff working document en de onderliggende business case van RNE²⁴ geven hier onvoldoende duidelijkheid over.

4.5.2 Verwachte impact van Nederlandse partijen

De kosten van de ICT implementatie zitten vooral in de interface tussen infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemers.

ProRail heeft een impacttoets uitgevoerd voor de kosten voor de volledige ICT-ontwikkeling voortkomend uit bestaande EU regelgeving (bv. TSI TAP/TAF) en dit voorstel. De kosten voor de volledige ICT-ontwikkeling worden door ProRail geschat op circa €170 miljoen. Een significant deel van het genoemde bedrag is toerekenbaar aan de reeds benodigde ICT-ontwikkeling (zonder het voorstel). Dit bedrag is inclusief een grote onzekerheidsmarge, die het gevolg is van het feit dat nog niet alle bepalingen uit het voorstel duidelijk zijn en de specificaties nog uitgewerkt moeten worden. Het versnellen van de benodigde ICT-ontwikkeling, in combinatie met de schaarse capaciteit in de markt, heeft een kostenverhogend effect die is meegenomen in de inschatting.

Het aanscherping van het huidige ICT systeem en het inrichten hiervan op EU niveau leidt in de ogen van de gesproken partijen slechts tot beperkte ICT kosten voor de vervoerders. Een belangrijke voorwaarde hiervoor is wel dat het (nieuwe) systeem eenvoudig in het gebruik is, waardoor de aanvraag en het antwoord hetzelfde blijft voor de vervoerder of zelfs versimpelt. De infrobeheerder moet de koppeling maken en draagt daarvoor de grootste kosten, terwijl de ICT investeringen vanuit de vervoerders (om aan te sluiten op deze koppeling) onderdeel van de bedrijfsvoering zijn.

Beoordeling effect

De opgave voor het digitaliseren en het automatiseren van het verkeersmanagement voor de infrastructuurbeheerders zal fors zijn. Een deel van deze opgave is onderdeel van de autonome situatie zonder voorstel, maar met het voorstel is de urgentie tot snellere digitalisering groter. De €170 miljoen schatting van ProRail voor hun volledige ICT ontwikkeling lijkt aannemelijk gezien de opgave. Voor de vervoerders is de aanscherping van het huidige ICT systeem en dit inrichten op EU niveau een beperkte tot een nihil kostenpost, omdat het onderdeel is van de bedrijfsvoering.

4.6 Maatschappelijke effecten

Het voorstel kan ook leiden tot maatschappelijke effecten in Nederland. Zo komt in de Impact Assessment naar voren dat het voorstel op Europees niveau zal leiden tot positieve effecten voor:

- De werkgelegenheid (42.320 extra werknemers per jaar) door de toename in treinverkeer;
- minder luchtvervuiling (waarde van € 681 miljoen over de periode 2025 – 2050);

²⁴ https://cms.rne.eu/system/files/8.0_tr_business_case_v3.0_2019-05-15_0.pdf

- minder verkeersongevallen²⁵ (waarde van € 2.802 miljoen over de periode 2025 – 2050)
- minder CO2 uitstoot (waarde van € 3.309,3 miljoen over de periode 2025 – 2050);
- minder uitstoot luchtvervuilende deeltjes (waarde van € 681 miljoen over de periode 2025 – 2050).

In hoeverre dit zal doorwerken in Nederland is (nog) niet vast te stellen.

In de gesprekken en werksessie is ook genoemd dat er een positief effect zal zijn voor de gebruikers van het spoor (reizigers en verladers). De reizigers kunnen eerder internationale treinen boeken door de vijfjarige planningscyclus en er zal naar verwachting meer aanbod zijn. Voor de verladers zal een toename van de kwaliteit van de spoordiensten positieve gevolgen hebben.

Beoordeling effect

Bij een succesvolle implementatie, waarbij er meer treinverkeer zal plaatsvinden, zullen er grote maatschappelijke baten optreden. Daarnaast zorgt de verwachte extra kwaliteit van het aanbod van het spoor ook voor positieve effecten voor de eindgebruiker van het product. Echter kan de open toegang benadering er wel toe leiden dat er op een aantal nationale trajecten minder aanbod kan komen ten gunste van internationaal treinverkeer.

4.7 Overige gevolgen van het voorstel

Naast de hierboven behandelde effecten van het voorstel voor het spoorcapaciteit, logistieke processen, betrouwbaarheid van het spoor, benodigde investeringen en maatschappelijke effecten zijn er ook andere gevolgen van het voorstel die een impact hebben voor de Nederlandse spoorvervoerders. Zo komt het voorstel naast of boven andere dossiers en regelgeving binnen Nederland te staan..

4.7.1 Raakvlakken andere dossiers

In de werksessie is meegegeven dat de verordening niet zomaar vanuit één kolom kan worden opgepakt, omdat er veel raakvlakken met andere dossiers zijn. Het omarmen van TTR heeft voor alle dossiers binnen Nederland een impact. Een keuze op een bepaald dossier heeft weer gevolgen op een ander dossier en voor de spoorvervoerders is die bewustzijn nodig om een goede afgewogen keuze te maken. Het verbeteren van één aspect binnen het spoor kan weer negatieve gevolgen hebben voor een ander aspect.

Deze verordening heeft onder andere raakvlakken met het programma PHS, beleidsdoelstellingen van IenW, Besluit capaciteitsverdeling HSWI, toekomstige marktordening, modernisering spoorregelgeving, toekomstvisie OV en SGV, Open Toegang per 2025, concessieervoer, kaderovereenkomsten en omgevingseffecten.

Beoordeling effect

Het voorstel zal gevolgen hebben voor de hierboven opgesomde dossiers. Echter in welke mate en op welke manier het voorstel zal doorwerken op deze dossiers is (nog) niet vast te stellen voor zowel de impact als ook de richting (+ of –), omdat daarvoor een nadere uitwerking van de wet voor nodig is en marktontwikkelingen een belangrijke rol spelen.

²⁵ De verwachte afname van het wegvervoer door de betere spoordiensten leidt volgens de Europese Impact Assessment tot minder verkeersgewonden en doden.

4.8 Governance

4.8.1 Rol van ENIM

ENIM heeft in de verordening een prominente rol, maar het is niet duidelijk hoe de governance daarvan ingericht is en hoe onafhankelijk deze functioneert. ENIM kan daarmee veel impact hebben, maar het is lastig voor te stellen wat de impact is. Met het ENIM zullen de nationale infrastructuurbeheerders minder zeggenschap hebben, omdat het op een meer Europees niveau belegd wordt. Door de geharmoniseerde kaders en richtsnoeren van de ENIM zal de nationale beleidsvrijheid op het eigen netwerk naar verwachting kleiner worden, hetgeen weer mogelijke gevolgen heeft voor het binnenlands spoorvervoer.

De vervoerders en de overheden hechten waarde aan het leveren van input in de door het ENIM te ontwikkelen geharmoniseerde kaders en richtsnoeren. De gesprekspartners hebben hun zorg geuit dat Franse en Duitse infrastructuurbeheerders mogelijk de bepalende stemmen kunnen worden in dit gremium en de vraag is hoeveel ruimte er overblijft voor nationale wetgeving. Dat is een zorgpunt, want in de ENIM is er een minder democratisch proces en is het moeilijk om beslissingen terug te draaien.

Beoordeling effect

In welke mate ENIM zal doorwerken in Nederland is op dit moment (nog) niet vast te stellen. Dat zal veel afhangen van de specifieke invulling daarvan.

4.8.2 Rol van rail freight corridors

In het voorstel worden de RFC's afgeschaft. Vanuit de evaluatie over de RFC's²⁶ kwam als een van de belangrijkste uitkomsten naar voren dat de governance structuur van de corridors voor goederenvervoer per spoor er niet in geslaagd is om de nationale benaderingen van het spoor te overwinnen ten gunste van het beheer van het internationale goederenvervoer per spoor. De Nederlandse partijen erkennen dat de RFC's niet het beoogde doel hebben bereikt op het gebied van capaciteitsverdeling, maar zien wel graag dat de RFC's behouden blijven ten behoeve van afstemming, harmonisatie en het overkomen van nationale operationele barrières. Nederland heeft zicht in de laatste jaren sterk ingezet om dit instrument te handhaven en te verbeteren en de partijen zien de meerwaarde van de RFC's naast een meer Europees geharmoniseerde netwerkbenadering.

Beoordeling effect

In welke mate het afschaffen van de RFC's impact zal hebben op de Nederlandse partijen is op dit moment niet bekend. Dat zal veel afhangen van in hoeverre met het voorstel de beoogde doelen worden behaald. Wel valt een deel van de kosten van de deelname aan de RFC's weg.

4.8.3 Rol van ERICA

In een conceptrapport heeft Europees parlements lid Tilly Metz ((Greens/EFA, Luxemburg) als rapporteur voorgesteld om een Europese entiteit op te richten voor de verdeling van de internationale spoorcapaciteit (ERICA, European Rail International Capacity Allocation body)²⁷. ERICA zal met name helpen in de voorbereiding van het Europees kader voor capaciteitsbeheer en zal fungeren als een eerste aanspreekpunt voor aanvragers namens ENIM.

Beoordeling effect

Ook hiervoor is het op dit moment te vroeg om de impact in te schatten.

²⁶ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT, EVALUATION of Regulation (EU) No 913/2010 concerning a European rail network for competitive freight, 2021.

²⁷ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-PR-752954_EN.pdf.

4.9 Conclusie impacts

Gelet op de geschatte impacts van de impact assessment op Europees niveau en de inzichten uit de verschillende bronnen voor dit rapport, lijkt het voorstel grote positieve gevolgen te hebben. Wel kunnen, naargelang de inrichting, de effecten onevenredig verdeeld zijn over de verschillende partijen. Door de introductie van nieuwe, nog nader vorm te geven, samenwerkingsverbanden en onduidelijkheden in het voorstel is het op dit moment lastig om een exacte kwalificatie van de impact te leveren.

De gesprekspartners geven ondanks de onzekerheden aan dat zij het nut en noodzaak van het voorstel onderschrijven en positief tegenover het voorstel staan. De verwachting is dat de aanvraag en verdeling van het spoorcapaciteit efficiënter zal zijn en de rolling planning baten oplevert. De benutting en kwaliteit van de spoorcapaciteit kan verbeteren, maar dit is nog zeer onzeker. Het verkeersmanagement zal verbeteren doordat ongepland onderhoud naar verwachting zal afnemen.

De (ICT-) investeringen zullen vooral bij de infrabeheerders en op Europees niveau liggen en slechts nihil zijn voor de vervoerders. De investeringen zijn lastig in te schatten, vanwege lopende investeringen en nog niet uitgekristalliseerde (functionele) ontwerpen. Vervoerders zien het als "going concern" om systemen daarop aan te passen.

De impact op het personeel is dat het systeem makkelijker en efficiënter werkt, voor het materieel en de stallingscapaciteit, kan het voorstel mogelijk minder efficiënt zijn. De betrouwbaarheid van het spoor kan in potentie verbeteren, maar ook dit is nog zeer onzeker.

5 Beschouwing en conclusie impact EC voorstel

5.1 Beschouwing

Door de introductie van nieuwe, nog nader vorm te geven, samenwerkingsverbanden en onduidelijkheden in het voorstel is het op dit moment lastig om een exacte kwalificatie van de impact te leveren.

De gesprekspartners geven ondanks de onzekerheden aan dat zij het nut en noodzaak van het voorstel onderschrijven en positief tegenover het voorstel staan. Ook spraken zij hun waardering uit dat zij al in een vroege fase van het Europese wetgevingstraject betrokken zijn om input te leveren voor de onderhandelen op Europees niveau.

Gelet op de geschatte impacts van de impact assessment op Europees niveau en de inzichten uit de verschillende bronnen voor dit rapport, lijkt het voorstel grote positieve gevolgen te hebben. Wel kunnen, naargelang de inrichting, de effecten onevenredig verdeeld zijn over de verschillende partijen.

5.2 Aanbevelingen voor IenW vanuit de Nederlandse partijen

In Nederland is er een dialoogmodel voor het verdelen van capaciteit en dat werkt volgens de aanwezigen goed. De deelnemers willen graag een dialoogmodel behouden. Met een dialoogmodel worden namelijk gezamenlijk compromissen gevonden met draagvlak van de betrokkenen. Zonder het dialoogmodel kan je dezelfde oplossingen vinden, maar wel met minder draagvlak. Het dialoogmodel zal geen plek krijgen in voorstel, want dit is in andere landen totaal niet gebruikelijk. Het feit dat het niet in de verordening staat hoeft niet te betekenen dat je geen dialoog mag voeren. Een aantal deelnemers gaf aan dat het huidige dialoog niet op basis van gelijkwaardigheid is (HRN-concessie krijgt voorkeur). Nieuwe Europese regels zouden de gelijkwaardigheid tussen partijen in de dialoog kunnen vergroten.

De regelgeving is nog niet klaar en daarmee is het lastig in te schatten wat er gaat komen en wat de impact zal zijn. Wel is meer duidelijkheid over de rol en bevoegdheden van ENIM wenselijk. Bijvoorbeeld een gebalanceerde adviesrol van de lidstaat voor capaciteitsverdeling en vervoerders in de uitvoeringsregelgeving van de Commissie.

Er is meer behoefte aan duidelijkheid over de mate waarin strategische sturing door de lidstaat ('strategic guidance' in het voorstel) mogelijk zal zijn. In het voorstel word de 'strategic guidance' niet nader gespecificeerd. Het lijkt aannemelijk dat lidstaten door hun 'strategic guidance' aan de infrabeheerder straks accenten kunnen leggen op de benutting van spoorcapaciteit en de Europees bepaalde regels.

Samenvattend zijn onderstaande punten genoemd tot het voorstel. In het voorstel behouden:

- Ruimte voor het dialoogmodel in Nederland.
- Behoud van RFC voordat er een goed alternatief daarvoor is.
- Vasthouden aan de genoemde implementatietermijnen.

In het voorstel zien de gesproken partijen graag de volgend aanpassingen of toevoegingen:

- De financiële prikkel voor infrabeheerder om capaciteitsrechten te eerbiedigen met een maximum van 3x de infraheffing is te laag en de schade voor vervoerders is heel hoog. De prikkel mag duidelijker of anders worden ingericht. Daarmee is er een Europees kader om mee te werken.
- Kijk naar de systemen wat Europees kan, maar behoudt waar mogelijk de regionale component (combinatie van lidstaten).

Daarnaast hebben specifieke partijen ook hun wensen geuit ten aanzien van de verordening. Graag zien zij dat de sociaal economische en milieucriteria geobjectiveerd worden en garantie bieden voor de verdeling van schaarse infrastructuurcapaciteit.

Aangegeven is dat het tijd is om een keuze te maken. Als EU gezien wordt als één markt met open toegang dan moet je daar beginnen en alleen werken met Europese prioriteringsregels. In Nederland is het nu omgedraaid. Er zitten positieve aanknopingspunten in de verordening, maar in Nederland is er nog (te)veel concessie- en marktdenken.

5.3 Aanbevelingen voor lenW vanuit Ecorys

De geschatte impact in voorliggend document komt voort uit input vanuit de partijen in de laatste maanden van 2023. Op dat moment was de precieze invulling, en daarmee de impact, van het voorstel nog onduidelijk om tot concrete inschattingen te komen. De effecten op nationaal niveau zoals beschreven in hoofdstuk 4 zijn daarom vooral richtinggevend.

Aanbevelingen voor lenW:

- [Stem in het vervolgtraject nauw af met de betrokken partijen](#). De verwachte impact in deze impactscan laat hoogover de mogelijke effecten zien van de impactscan. Een toegevoegde waarde is dat de partijen in het vervolgtraject verdere nuancering kunnen aanbrengen aan de hoofdpunten.
- [Bij de implementatie in het vervolgtraject is het belangrijk dat de juiste \(juridische\) terminologie wordt gehanteerd](#). De conceptverordening gebruikt terminologie die afwijkt van bestaande termen in Europese regelgeving en het COTIF-verdrag. Voorbeelden zijn het begrip overmacht en incident. Dit is uiterst onwenselijk omdat je dan verschillende juridische begrippen op hetzelfde feitelijke kader moet gaan toepassen. Dat is vragen om juridische complexiteit. Het advies is om de begrippen en terminologie op elkaar aan te laten sluiten, omdat het anders voer voor juristen wordt.

Bijlage A – Gesprekspartners

Organisatie	Naam
Arriva/FMN	• Bas van Weele • Kees den Otter
DB Cargo	• Ben Appeldorn • Michiel Graafland
Evofenedex	• Geert van Eijk
NS	• Adriaan Hagdorn • Joost de Waal • Peter Bouman • Wiebo Drost
ProRail	• Guus de Mol • Renske Breevoort
Railgood	• Hans Willem Vroon
Rover	• Freek Bos
RTB Cargo GmbH	• Jeen Brouwer

Bijlage B – Deelnemers en impact verwachtingen voorstel

Tijd: 16 november 15:00 – 17:30

Deelnemers

Organisatie	Naam
<i>Aanwezig</i>	
ACM	Wouter Montfoort
Arriva/FMN	Kees den Otter
DB Cargo	Michiel Graafland
NS	Peter Bouman
NS	Joost de Waal
OVS	Monique van Wortel
OVS	Ivor Rispens
OVS	Sophie de Vrie
ProRail	Guus de Mol
ProRail	Renske Breevoort
ProRail	Floris Visser
Rover	Freek Bos
<i>Verhinderd</i>	
Evofenedex	Geert van Eijk
RTB Cargo GmbH	Jeen Brouwer
Railgood	Hans Willem Vroon

Capaciteit

Aanvragen verdeling

- Coördinatie internationale treinen
- Gestandaardiseerd aanvraagproces (TAF/TAP)
- Objectievere capaciteitsverdeling lijkt mogelijk door sociaal economische + milieu verdeelfactor. Belangrijk dat vervoerders daarin een stem krijgen.
- Eerder inzichtelijk beschikbare capaciteit (per segment)
- Minder herwerk
- Verdeelspelregels:
 - EU in plaats van nationaal
 - Positie van kaderovereenkomsten in de verdeling
 - Standaard versus maatwerk
- Prioriteit op basis van:
 - Strategische sturing?
 - Socio-economische criteria?
- Verschuiving naar aanbodgestuurd. Maatwerk wordt lastiger
- Prioritering aan de hand van sociaal economische criteria
 1. Domein van overheid, meer dan inframanager
 2. Vooralsnog niet inzichtelijk en dus risico op lange onduidelijkheid
 3. Scope van prioriteit?
 1. Per verbinding
 2. Per nationaal netwerk
 3. Internationaal geharmoniseerd
- Eenduidig proces
- Gestructureerde aanpak
- Flexibiliteit
- Dialoogmodel
- Realisatie openbare dienstcontracten binnenlands vervoer
- Prioritering concessies kaderovereenkomsten
- Realisatie beleidsdoelen moet anders
- Handwerk moet er zoveel mogelijk uit → kortere doorlooptijd, minder werk, minder details
- Capaciteit internationaal versus HRN
- Administratieve last

Capaciteit

Benuttingen kwaliteit

- Inzicht neemt toe. Voorspelbaarheid
- Prikkel voor IMs om capaciteitsrechten te respecteren blijft beperkt
- Lastig te plannen. Buitendienstregelingen ver van te voren
- Minder verspilling door blokkerend herwerk. Netwerk is vol sturen op benutting. Investeren duurt te lang.
- Spoorinfrastructuur moet potentiële vraag accommoderen → Issue: soms in wording. Vergt inzage in layout van spoor (geen 3^e sporen/wissels weghalen)
- Kaderovereenkomst prima (wordt nu niet benut door ProRail)
- Hogere benutting mogelijk?
- Niet duidelijk of pre-planning altijd voorrang heeft en ook niet of consistente en niet-consistente aanvragen gelijkwaardig zijn
- Verplichte compensatie bij afwijking van verdeling is niet altijd werkbaar
- Raakvlak met TCRs
- Stabiliteit werkzaamheden
 - Keten met aanbesteden, aannemers
 - Impact instabiele werkzaamheden op treinpaden
- Effect afhankelijk van voldoende verruiming van capaciteit
- Benutting hoger door meerjaren overeenkomst = zekerheid voor vervoerder
- Welke garantie voor grensoverschrijdende samenwerking lidstaten? Bv. nationaal strategie guidance infrastructuur investering planning
- Internationaal noodzakelijk, maar er is maar één capaciteit
- Prijsprikkel wederkerig implementatie. Zijn we niet gewend in Nederland
- Wat is een maatschappelijk optimum?
- Nu al zeer hoge benutting / intensief gebruik
- Besluitvorming in ENIM (niet geformuleerde kaders?) Hoe behouden kleinere landen invloed t.o.v. DB en SNCF
- Handhaven huidige werkwijze. Lage kwaliteit = hoge betrouwbaarheid

(Logistieke) Processen

Personeel

- Huidige werkwijze (zonder voorstel en ICT ondersteuning) leidt tot meer personeel (= niet te vinden + lage kwaliteit)
- RFC's niet opheffen voordat alternatief is geïmplementeerd
- Van belang is dat punctualiteit in buitenland goed is Anders trek je verstoringen buitenland Nederland in.

Materieel

- Behandelen opstellen service onderhoud
- Investeren in materieel
- Goed afgestemde paden
 - Hogere kwaliteit (minder shops)
 - Betrouwbare uitvoering
- Minder herwerk is positief voor materieel/personeel en betrouwbaarheid

Betrouwbaarheid

- Betere afstemming werkzaamheden → Minder hinder
- Hogere betrouwbaarheid bij boeken van reis. Boeken eenvoudiger
- Transitie RFCs → Netwerkbepanning → Voldoende tijd voor geharmoniseerde kaders? Indien niet → Hoe dan? Kan goederenvervoer dan leveren?
- Handhaven huidige werkwijze → lage kwaliteit = lagere betrouwbaarheid
- Vroegtijdig beschikbaar krijgen van herverdeelde capaciteit, bij capaciteits-ontrekkingen, gaat erg veel helpen voor betrouwbaarheid / kwaliteit uitvoering
- Stabiliteit werkzaamheden

Investeringsen

Investeringsen

- Kunnen EU-landen de benodigde investeringen maken voor ICT update?
- Veel voordelen zijn al te behalen zonder dat ideale 'ICT' beschikbaar is → dus niet wachten op ICT!
- Trainingen belangrijk. Toetreders krijgen het moeilijk
- Toetreders krijgen het moeilijkst.
- IT-systeem internationaal geharmoniseerd op basis van TSI
- TSI TAF TAP is de basis vervoerders. Beperkte extra investeringen
- Cap. Broker internationaal
- TAF/ TAP implementatie
 - IT
 - Vervoerders
 - ProRail 2017-2025 € 15 – 20 miljoen
- Kosten ICT → Benodigde financiële middelen beschikbaar? Beperkingen rijksmiddelen
- Infrastructuur → om benodigde capaciteit te kunnen bieden
- ProRail forse investeringen maar: huidige systemen outdated

Raakvlakken

Raakvlakken

- Programma PHS
- Beleidsdoelstellingen IenW
 - Investeringsen
 - Modal shift
- Besluit capaciteitsverdeling HSWI → On-top nationale regelgeving doet afbreuk aan harmonisatie
- Visie hoe je spoor toedeelt en ontwerpt → marktordening gaat voorop dan
- Infra is dus rijkstaak. Mee financieren regio is dan helemaal verleden tijd
- Meer budget voor infra-aanpassingen
- EMIM → Politieker
 - In welk mate onafhankelijk? Daarmee onbestuurbaarder
- Toekomstige marktordening
- Modernisering spoorregelgeving
- Infra investeringen > planning
- Opstelcapaciteit
- Toekomstvisie OV en SGV
- Stabiliteit TCRs. Vooral in het buitenland.
- Raakvlakken groei Open Toegang per 2025. Vraagt een andere aanpak
- Concessie vervoer
- Kaderovereenkomsten
- Omgevingseffecten

Overig

Overig

- TTR als integraal model
- Meer reizigers
- Blijfe reizigers

Bijlage C – Impact van het voorstel op Europees Niveau in detail

Tabel 5-1: Impact van het EC voorstel op Europees niveau

Beleidsmaatregel in EC voorstel	Totale verwachte impact (herhaalde kosten) in mln.		Totale verwachte impact (voordelen) in mln.	Totale verwachte impact (eenmalige kosten) in mln.
	2030	2050	2025 – 2050	2030 en 2050
Spoorwegondernemers	– € 16,4	– € 25,3	+ € 3.233,70	
Strategisch capaciteitsmanagement, nieuwe toewijzingsprocedures (PM3, PM4, PM5)	– € 3,4	– € 3,4		– € 16,9
Procedures verstoring / niet-beschikbaarheid (PM6)	– € 0,8	– € 0,8		– € 4,2
Monitoringfunctie op EU-niveau (PM11)	– € 0,3	– € 0,3		
EU-kadercoördinatie verkeersbeheer en terminaloperaties (PM17)	– € 2,4	– € 2,4		– € 1,3
Monitoring van de transportmarkt door ENIM (PM18-2)	– € 0,1	– € 0,1		
Verminderen van treinpad aanvragen (PM4)	+ € 20,3	+ € 28,1		
Ondersteunende functie voor grensoverschrijdende coördinatie van capaciteitsbeheer op EU-niveau (PM21)	+ € 3,2	+ € 4,3		
IT Wettelijke eisen digitale datavoorziening & uitwisseling (TAF TSI, RINF) (PM24)				– € 282,8
Verhoging van de capaciteit (extra verkeer)			+ € 2.575,1	
Verhoging van de punctualiteit			+ € 658	
Infrastructuurbeheerders	– € 33,9	– € 6,6		– € 681,4

Strategisch capaciteitsmanagement, nieuwe toewijzingsprocedures (PM3, PM4, PM5)	– € 13,5	– € 13,5		– € 67,7
Procedures verstoring / niet-beschikbaarheid (PM6)	– € 3,4	– € 3,4		– € 16,9
Prestatie beoordelingsorgaan (PM10)	– € 0,01	– € 0,01		
Monitoringfunctie op EU-niveau (PM11) ²⁸	– € 2,7	– € 2,7		
Advies-/coördinatieplatform op hoog niveau op Europees niveau (PM16)	– € 0,1	– € 0,1		
EU-kadercoördinatie verkeersbeheer en terminaloperaties (PM17)	– € 9,5	– € 9,5		– € 5
Monitoring van de transportmarkt door ENIM (18.2)	– € 2,1	– € 2,1		– € 4
Versterking van het Europese netwerk van infrastructuurbeheerders (PM20-1)	– € 0,2	– € 0,2		
Ondersteunende functie voor grensoverschrijdende coördinatie van capaciteitsbeheer op EU-niveau (PM21)	– € 4,8	– € 6,3		
IT Wettelijke eisen digitale datavoorziening & uitwisseling (TAF TSI, RINF) (PM24)	– € 2,2	– € 0,1		– € 58,8
Digitalisering en automatisering van capaciteitsbeheer (PM25)	– € 19,8	– € 0,9		– € 529
Geharmoniseerd juridisch kader voor spoorwegen capaciteit en verkeersmanagement (PM2-1) ²⁹	+ € 4	+ € 4		
Verminderen van treinpad aanvragen (PM4)	+ € 20,3	+ € 28,1		
Publieke autoriteiten	– € 0,9	– € 1		
Oprichting van een EU-raad van regelgevers, ondersteund door een secretariaat (PM19)	– € 0,3	– € 0,3		

²⁸ Zowel aanpassingskosten € 2 miljoen als handhavingskosten € 0,7.

²⁹ Zowel aanpassingskostenbesparing € 0,4 miljoen als handhavingskostenbesparing € 3,6.

Strategisch capaciteitsmanagement, nieuwe toewijzingsprocedures (PM3, PM4, PM5)	– € 0,7	– € 0,7		
Procedures verstoring / niet-beschikbaarheid (PM6)	– € 0,2	– € 0,2		
Ondersteunende functie voor grensoverschrijdende coördinatie van capaciteitsbeheer op EU-niveau (PM21)	– € 0,1	– € 0,3		
Geharmoniseerd juridisch kader voor spoorwegcapaciteit en verkeersbeheer (PM2-1) ³⁰	+ € 0,5			

Bron: COM(2023)443, SWD(2023)443 en 444, EUR-Lex - 52023PC0443 - NL - EUR-Lex (europa.eu)

³⁰ Zowel aanpassingskostenbesparing € 0,4 miljoen als administratieve kostenbesparing € 0,1.

Over Ecorys

Ecorys is een toonaangevend internationaal onderzoeks- en adviesbureau dat zich richt op de belangrijkste maatschappelijke uitdagingen. Door middel van uitmuntend, op onderzoek gebaseerd advies, helpen wij publieke en private klanten bij het maken en uitvoeren van gefundeerde beslissingen die leiden tot een betere samenleving. Wij helpen opdrachtgevers met grondige analyses, inspirerende ideeën en praktische oplossingen voor complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken.

Onze bedrijfsgeschiedenis begon in 1929, toen een aantal Nederlandse zakenlieden van wat nu beter bekend is als de Erasmus Universiteit, het Nederlands Economisch Instituut (NEI) oprichtten. Het doel van dit gerenommeerde instituut was om een brug te slaan tussen het bedrijfsleven en de wereld van economisch onderzoek. Het NEI is in 2000 uitgegroeid tot Ecorys.

Door de jaren heen heeft Ecorys zich verspreid over de wereld met kantoren in Europa, Afrika, het Midden-Oosten en Azië. Wij werven personeel met verschillende culturele achtergronden en expertises, omdat wij ervan overtuigd zijn dat mensen met uiteenlopende eigenschappen een meerwaarde kunnen bieden voor ons bedrijf en onze klanten.

Ecorys excelleert in zeven werkgebieden:

- Economic growth;
- Social policy;
- Natural resources;
- Regions & Cities;
- Transport & Infrastructure;
- Public sector reform;
- Security & Justice.

Ecorys biedt een duidelijk aanbod aan producten en diensten:

- voorbereiding en formulering van beleid;
- programmamanagement;
- communicatie;
- capaciteitsopbouw (overheden);
- monitoring en evaluatie.

Wij hechten waarde aan onze onafhankelijkheid, onze integriteit en onze partners. Ecorys geeft om het milieu en heeft een actief maatschappelijk verantwoord ondernemingsbeleid, gericht op meerwaarde voor de samenleving en de markt. Ecorys is in het bezit van een ISO14001-certificaat dat wordt ondersteund door al onze medewerkers.

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl



Sound analysis, inspiring ideas