



Brussel, 21 april 2026
(OR. en)

16833/1/25
REV 1 ADD 1

Interinstitutioneel dossier:
2023/0271 (COD)

TRANS 650
CODEC 2139
PARLNAT

MOTIVERING VAN DE RAAD

Betreft: Standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte, tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 913/2010

- Motivering van de Raad
- Vastgesteld door de Raad op 21 april 2026

I. INLEIDING

1. Op 11 juli 2023 heeft de Commissie bij de Raad en het Europees Parlement een voorstel ingediend¹ voor een verordening inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruijnte, tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 913/2010. Over het voorstel, dat is gebaseerd op artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), wordt onderhandeld in het kader van de gewone wetgevingsprocedure.
2. De Raad heeft zijn algemene oriëntatie vastgesteld tijdens de zitting van de Raad TTE (Vervoer) van 18 juni 2024.
3. Het Europees Parlement heeft zijn onderhandelingsmandaat aangenomen tijdens de plenaire vergadering van 12 maart 2024.
4. Op 19 november 2024 werd een eerste dialoog georganiseerd, waarbij een algemeen mandaat werd verleend aan het technische niveau. Op 3 maart en 10 juni 2025 werden nog twee dialoogen georganiseerd. Tijdens de vierde en laatste dialoog, op 18 november 2025, hebben de Raad en het Parlement een voorlopig akkoord bereikt.
5. Op 19 december 2025 heeft het Comité van permanente vertegenwoordigers de definitieve compromistekst bestudeerd met het oog op een akkoord en deze vervolgens bevestigd.
6. Op 27 januari 2026 heeft de voorzitter van de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) in een brief aan de voorzitter van het Comité van permanente vertegenwoordigers bevestigd dat, indien de Raad de overeengekomen tekst in de door de juristen-linguïsten bijgewerkte versie in eerste lezing goedkeurt, het Parlement het standpunt van de Raad in tweede lezing zal goedkeuren.

¹ Doc. 11718/23 + ADD 1-4.

II. DOELSTELLING

7. De verordening heeft tot doel één regelgevingskader toe te passen op de exploitatie van spoorwegnetcapaciteit. De in Richtlijn 2012/34/EU uiteengezette regels inzake capaciteitstoewijzing worden vervangen door de regels in deze verordening. Het voorstel bouwt voort op het door de sector aangestuurde Timetable Redesign-project (TTR), dat infrastructuurbeheerders meer flexibiliteit moet bieden voor zowel strategische planning op de lange termijn als toewijzing van capaciteit op korte termijn, door middel van een nieuwe plannings- en toewijzingsprocedure. Door eerder te beginnen met plannen, kan het gebruik van de infrastructuur worden geoptimaliseerd. Ook zal het zorgen voor een evenwichtigere verdeling tussen de verschillende soorten gebruikers van de spoorwegcapaciteit, of het nu gaat om passagiers of goederen, met name in het voordeel van het goederenvervoer, dat betrouwbaarder zou moeten worden.
8. Wat de organisatie betreft, is in het Commissievoorstel de centralisatie op EU-niveau versterkt, met een versterkt Europees netwerk van infrastructuurbeheerders (ENIM) en de oprichting van een nieuwe entiteit: de netwerkcoördinator. Het oorspronkelijk voorgestelde prestatiebeoordelingsorgaan is omgevormd tot het adviespanel inzake prestaties. Daarnaast krijgen belanghebbenden op verzoek van het Europees Parlement de mogelijkheid om het Europees Spoorwegplatform (ESP) op te zetten.

III. ANALYSE VAN HET STANDPUNT VAN DE RAAD IN EERSTE LEZING

9. Met het Commissievoorstel als basis hebben het Europees Parlement en de Raad onderhandeld om een vroegtijdig akkoord voor de tweede lezing te bereiken op grond van het standpunt van de Raad in eerste lezing. Over de hieronder genoemde belangrijkste punten van het standpunt van de Raad in eerste lezing hebben de twee wetgevers een akkoord bereikt.

Samenvatting van de voornaamste punten

10. De verordening voert nieuwe regels in voor de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit die het mogelijk maken de treindiensten over een langere termijn te plannen; aldus wordt ernaar gestreefd de infrastructuur beter te gebruiken en meer treindiensten mogelijk te maken, zowel voor passagiers als voor goederen. Het nieuwe systeem is gebaseerd op een uitgebreid overlegsysteem om de infrastructuurbeheerders in staat te stellen de behoeften van de verschillende aanvragers beter te begrijpen. Na de overlegfase wordt de capaciteit toegewezen. Er zijn ook gedetailleerde regels om wijzigingen in de planning na de toewijzing mogelijk te maken. Het nieuwe systeem wordt ook ontworpen om een betere coördinatie over de grenzen heen mogelijk te maken en betere diensten over meerdere netten op te zetten. Er is ook een boetesysteem dat zo is opgezet dat het afschrikkend werkt en te veel wijzigingen tegengaat.
11. Een lidstaat kan de infrastructuurbeheerder strategische richtsnoeren verstrekken op basis van het indicatieve meerjarenplan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de operationele verantwoordelijkheden van de infrastructuurbeheerder. In deze strategische richtsnoeren kan rekening worden gehouden met specifieke nationale kenmerken en eisen binnen de overkoepelende context van een meer Europese aanpak van de spoorwegcapaciteitsplanning en -toewijzing. Het is belangrijk dat de lidstaten kunnen beslissen over de specifieke aard van het dienstregelingsconcept, minimale volumes kunnen vaststellen voor specifieke soorten spoorvervoersdiensten, en de mogelijkheid hebben om nationale prioriteiten mee te nemen in de parameters voor capaciteitsindeling of geschillenbeslechting.
12. Het beheer van de spoorweginfrastructuurcapaciteit wordt gebaseerd op een planning op langere termijn. Elke dienstregeling die vanaf december 2030 in werking treedt en in het jaar erop van toepassing wordt, wordt opgesteld en uitgevoerd in drie opeenvolgende stappen: planning, toewijzing en aanpassing. Elke stap omvat een overlegfase om te luisteren naar de behoeften van de aanvragers. Om infrastructuurbeheerders en operationele belanghebbenden te ondersteunen bij de planning, toewijzing en aanpassing, zal het ENIM een kader voor capaciteitsbeheer opstellen. Dit kader zal voorzien in instrumenten, methoden en procedurele regelingen voor het beheer van infrastructuurcapaciteit en voor de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders en andere operationele belanghebbenden.

1. **Planning:** de infrastructuurbeheerders beginnen met strategische capaciteitsplanning en zorgen voor onderlinge coördinatie van deze plannen. Dat moet het voor aanvragers gemakkelijker maken om grensoverschrijdende diensten te organiseren. Uitgaande van het strategisch plan werkt de infrastructuurbeheerder de planning verder uit, eerst met een capaciteitsstrategie, gevolgd door het capaciteitsmodel, en ten slotte het plan voor capaciteitslevering. Voor het beheer van intensief benutte of overbelaste infrastructuur zijn speciale procedures ontworpen.
2. **Toewijzing:** na de planning moeten de rechten om de infrastructuur te gebruiken aan de aanvragers worden toegewezen, zowel de capaciteitsrechten voor één net als voor meerdere netten. Voor die laatste zijn in de verordening ook specifieke regels vastgelegd. De rechten worden via digitale instrumenten en digitale diensten toegewezen. Infrastructuurbeheerders zullen deze op verschillende manieren kunnen toewijzen en moeten daarbij rekening houden met de capaciteit van dienstvoorzieningen. Daarnaast zijn zij verplicht infrastructuurwerken in de planning op te nemen. Indien er aan het einde van de toewijzingsprocedure een conflict blijft bestaan tussen de verzoeken van de aanvragers en de beschikbare capaciteit, treedt een procedure voor geschillenbeslechting in werking. Als er geen consensuele oplossing kan worden gevonden, kan de geschillenbeslechting leiden tot de toepassing van een eerlijke, transparante en niet-discriminerende methode, gebaseerd op een reeks operationele, sociaal-economische en milieucriteria.
3. **Aanpassing:** voordat de dienstregeling in werking treedt, mogen zowel infrastructuurbeheerders als aanvragers om wijzigingen verzoeken. Dergelijke verzoeken moeten echter zoveel mogelijk worden beperkt. Om te vermijden dat er te veel wijzigingen worden doorgevoerd, is een boetesysteem opgezet om infrastructuurbeheerders en aanvragers ervan te weerhouden wijzigingen aan te vragen.

13. Op basis van de planning en toewijzing wordt een dienstregeling opgesteld die begin december van elk jaar in werking treedt en op haar beurt de basis vormt voor het verkeersbeheer. In het nieuwe systeem kunnen zich nog steeds onverwachte gebeurtenissen voordoen die vragen om verstoringbeheer en crisisbeheer. Het is belangrijk dat alle betrokkenen bij het beheer van verkeer, verstoringen en crises, elkaar op de hoogte houden. Het ENIM zal een kader opstellen om infrastructuurbeheerders en operationele belanghebbenden te ondersteunen bij de coördinatie van verkeers-, verstoring- en crisisbeheer, met behulp van gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen.
14. Het ENIM zal de prestaties van spoorweginfrastructuurdiensten monitoren en benchmarken. Daarnaast zal het voorzien in een kader dat infrastructuurbeheerders moet ondersteunen met gemeenschappelijke instrumenten, methoden en procedurele regelingen voor deze prestatiebeoordeling. Ook zal het ENIM een Europees prestatiebeoordelingsverslag openbaar maken en dit jaarlijks actualiseren. De Commissie kan een adviespanel inzake prestaties oprichten bij wijze van onafhankelijk en onpartijdig deskundigenpanel. Het panel zal aanbevelingen doen over de prestaties, het ontwerpverslag evalueren en een op zichzelf staand deel van het prestatiebeoordelingsverslag opstellen.
15. Governance
 1. In de verordening krijgt het ENIM nieuwe verantwoordelijkheden: het opzetten van de drie kaders en het beter coördineren van de werkzaamheden van de infrastructuurbeheerders met betrekking tot spoorvervoersdiensten over meerdere netwerken. Het ENIM zal ook de netwerkcoördinator benoemen, na instemming van de Europese Commissie.
 2. Er wordt een netwerkcoördinator aangesteld om de werkzaamheden van het ENIM te ondersteunen. Deze netwerkcoördinator treedt op als secretariaat van het ENIM, draagt bij aan het opstellen van de kaders en aan de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders, brengt belemmeringen voor spoorvervoersdiensten over meerdere netten in kaart, treedt op als contactpunt en ondersteunt de werkzaamheden op het gebied van digitalisering.
 3. Het Europees netwerk van toezichthoudende instanties voor het spoor (ENRRB) krijgt in deze verordening specifieke functies om toezicht te houden op regelgevingskwesties en om de coördinatie tussen nationale regelgevende instanties te verzorgen wanneer zich problemen voordoen met spoorvervoersdiensten over meerdere netten.

4. Operationele belanghebbenden kunnen besluiten het ESP op te zetten om een doeltreffend overleg tussen de spoorwegsector en het ENIM te waarborgen.
16. Indien het ENIM een of meer kaders of elementen daarvan niet zou leveren, indien een of meer kaders of elementen daarvan ontoereikend zijn om de beoogde doelstellingen te verwezenlijken, of indien een of meer kaders ontoereikend zijn om de uniforme voorwaarden voor de uitvoering van de verordening te waarborgen, is de Commissie bevoegd het betreffende kader of de betreffende elementen van kaders middels een uitvoeringshandeling vast te stellen.
17. De eerste dienstregeling volgens de nieuwe regels van deze verordening zal in 2030 worden bekendgemaakt en zal vanaf 14 december 2030 van toepassing zijn.

IV. CONCLUSIE

18. Het standpunt van de Raad sluit aan bij het doel van het Commissievoorstel en komt volledig overeen met het compromis dat de Raad en het Europees Parlement, met steun van de Commissie, tijdens de informele onderhandelingen hebben bereikt.
19. Zodra de verordening is vastgesteld, zal zij een belangrijke bijdrage leveren aan de vervoerssector.