



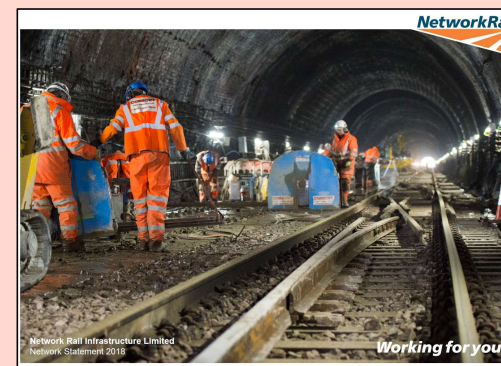
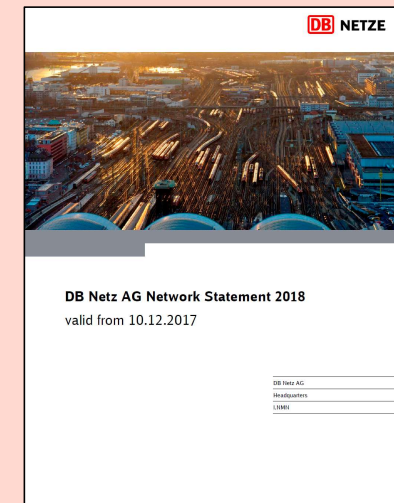
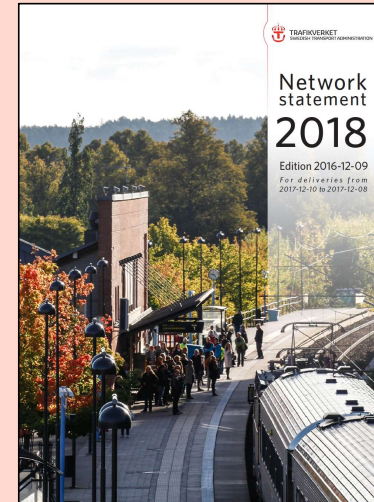
Besluit in context: Europese vergelijking op hoofdlijnen

Eduard Röntgen en Didier van de Velde (inno-V)
Presentatie voor Klankbordgroep 1 – 12 april 2018

Europese vergelijking

Inleiding

- Beschrijving interessante elementen (GB, SE en DE)
 1. Organisatie spoorsector
 2. Procedure capaciteitsverdeling
 3. Focus prioritering en rol beheerder (IM)
 4. Mogelijke lessen voor NL
- Bronnen onderzoek
 - Desk research
 - Drie interviews
- NB: betreft vergelijking op hoofdlijnen
 - Beperkte onderzoekstijd, complex onderwerp
 - Resultaten verschillen sterk per land
 - Eventueel nader onderzoek nodig (interviews meerdere stakeholders, analyse meerdere documenten)



Overheid

Regulering

Competition and
markets authority

Office of Rail and
Road

GB

• Budgetten

Department for Transport
(England and Wales)

Transport Scotland

Transport for London

Regional transport
authorities

• High Level Output
Specification (HLOS)
en Statement of
Funds Available
(SOFA), (5 j)
• Netwerk-vergoeding

• Aanbestede
concessies (7-25 j)
• Concessie-vergoeding
of -prijs

Infrastructuur

Allianties Network Rail + TOC

Bij een aantal concessies + alle nieuwe

Network Rail

Stations

Train operating companies

Aanbestede reizigersdiensten

*Eigendom vd
stations*

*Beheer vd 18
grootste stations*

*Beheer
vd
andere
stations*

• Toegangs-
overeenkomsten
• Gebruiksvergoeding

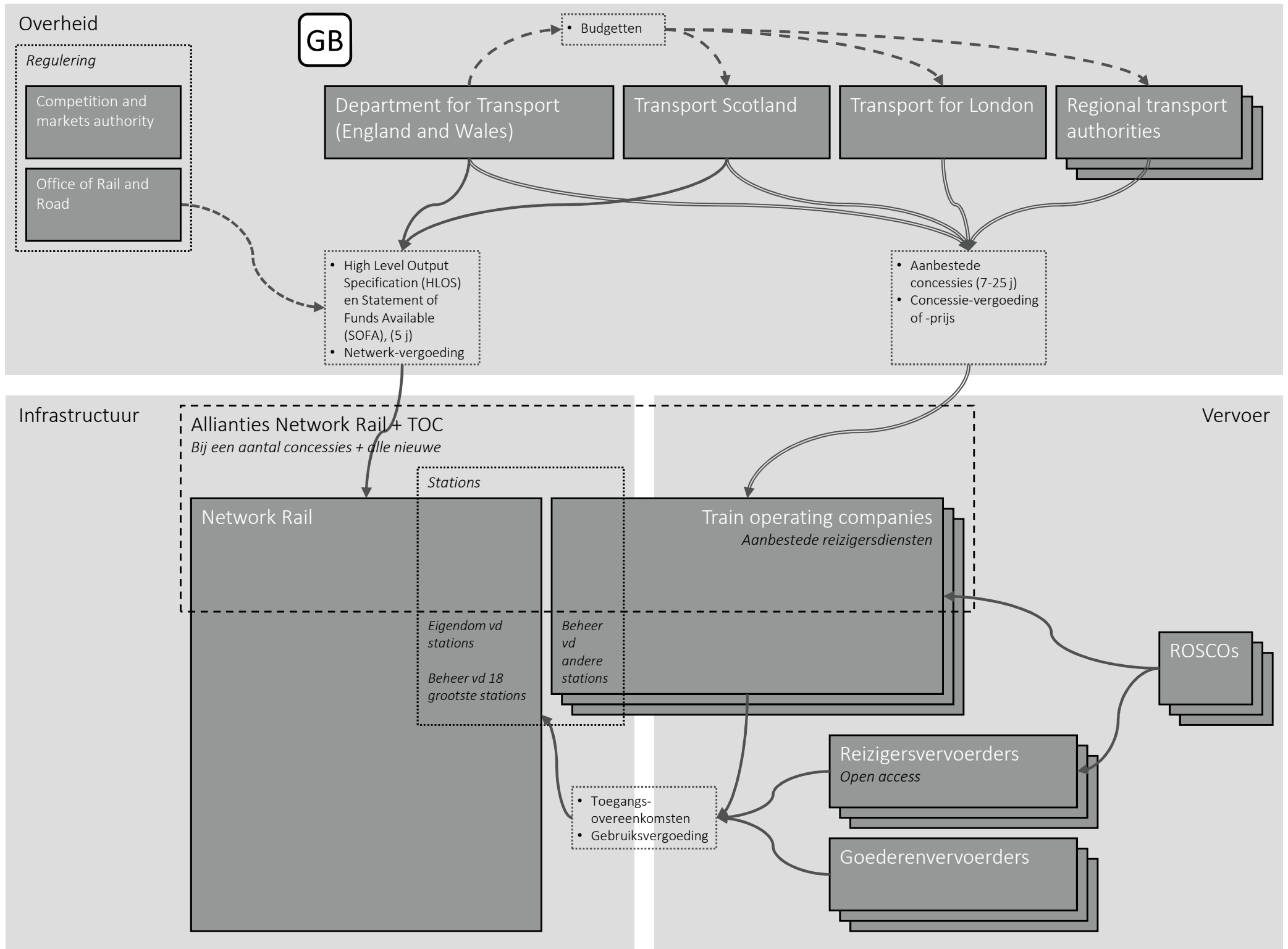
Vervoer

ROSCOs

Reizigersvervoerders

Open access

Goederenvervoerders



- Veel documenten, overzicht lastig
 - Network Statement, Network Code, Code of Practices, ORR, ...
- Framework agreements mogelijk
 - *Firm rights* die prioriteit krijgen
 - Normaal gesproken 5 jaar maar langer bij commerciële contracten (aanbestedingen, goederen) of specifieke investeringen/risico's
 - Duidelijkheid vooraf, ook bij onderhoud, om conflicten vroegtijdig op te lossen
 - ORR stelt vast, afhankelijk van NR voor oordeel
- Capaciteitsverdeling vindt in feite tijdens aanbesteding plaats
 - DfT grote rol, NR nu ook steeds meer betrokken
 - Recht op capaciteit voor contractduur (framework agreements)
 - Praktijk: lastig voor nieuwe toetreders en moeilijk frequentie te verhogen

- Network Rail stelt de dienstregeling vast
 - Spoorwegondernemingen met een kaderovereenkomst dienen een aanvraag in conform die kaderovereenkomst
 - Network Rail heeft *flexing rights*
 - Soms worden conflicterende *firm rights* toch toegekend door fouten of beperkingen software
- Strategische planning drukke routes: Capacity Statement, Long Term Planning Process
 - Vervoerders: medium-term investment planning nu zwak punt in systeem

- Doelstelling capaciteitsverdeling incl. criteria
 - *“To share capacity on the Network for the safe carriage of passengers and goods in the most efficient and economical manner in the overall interest of current and prospective users and providers of railway services”*
 - Bijbehorende 12 criteria (NR kiest welke ze hanteert): o.a. onderhouden en verbeteren spoornetwerk, kortere reistijden, verbeteren geïntegreerd mobiliteitssysteem, rekening houden met strategische plannen
- Prioritering bij conflicterende aanvragen (geen wetgeving)
 1. Firm rights voor hele jaar / Network Services beheerder
 2. Firm rights die binnen jaar aflopen
 3. Contingent rights
 4. Te laat ingediende aanvragen en strategische reserveringen
- Aanvullend doel bij overbelastverklaring:
 - *“take account of the relative importance of services to society; and ensure the adequate consideration of freight services”*

- Engineering Access Statement (EAS)
 - Regels voor toegang bij (geplande) werkzaamheden en beschikbare paden
 - Capaciteit vóór start jaarverdeling gereserveerd voor beheer
 - Hanteren criteria en afstemming met vervoerders nodig, vervoerders werken meer mee (“onderhoud is nuttig”)
 - Document geldt als firm rights voor NR
- Praktijk: onderhoud NR wijkt af van EAS
 - Onderhandeling TOCs en NR, compensatie NR aan TOCs
 - Ook: projecten last-minute geen doorgang
- Rolverdeling DfT en NR ter discussie

- Versterking relatie beheerder – vervoerders
 - A Strategic Vision of Rail (nov 2017) → beleid gericht op verregaande integratie
 - Alliances (day to day) en system operator (long term planning)
- Kaderovereenkomsten
 - Tijdig vaststellen capaciteitsconflicten, ook tussen verkeer en beheer/onderhoud
 - Geven in feite minimumbedieningsniveaus aan
 - Helderheid maar rigide
- Flexing rights Network Rail
- Capaciteit voor onderhoud op verschillende wijzen geborgd (in Engineering Access Statement en prioritering en criteria)

Overheid

Regulering

Konkurrensverket

Transportstyrelsen

Järnvägsbranschens
Samverkansforum
*Sectorale
samenwerking*

SE

- Algemene regulering
- Jaarlijkse instructies

- Algemene regulering
- Jaarlijkse instructies
- Beheervergoeding

Regering

Näringsdepartementet

Regionale overheden (Län)

Regionale
vervoers-
autoriteiten

- (Weinig, aanvullende)
aanbestede nationale
concessies (5+ j)
- Materieel
- Concessie-vergoeding

Infrastructuur

Stations

Stations van
gemeenten en
vervoers-
overheden

Jernhusen
*40 grootste
stationsgebouwen*

Svenska
Reseterminaler

*Verkeers-
infrastructuur
van de stations*

*Beheer van
kleinere stations*

Transitio AB
Materieel

- Aanbestede regionale
concessies (5-10 j)
- Concessie-vergoeding

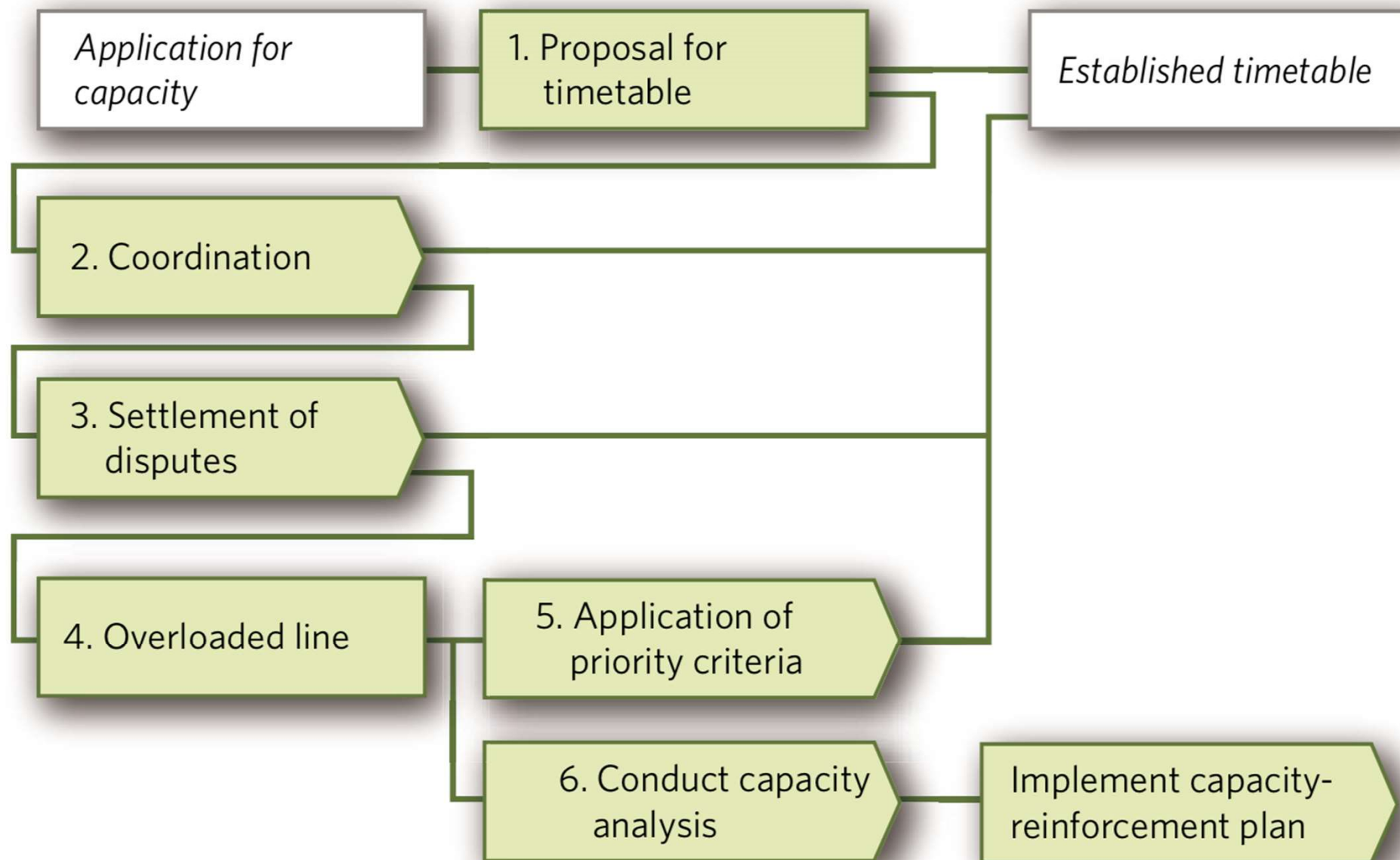
Vervoer

Reizigersvervoerders
Aanbestede diensten

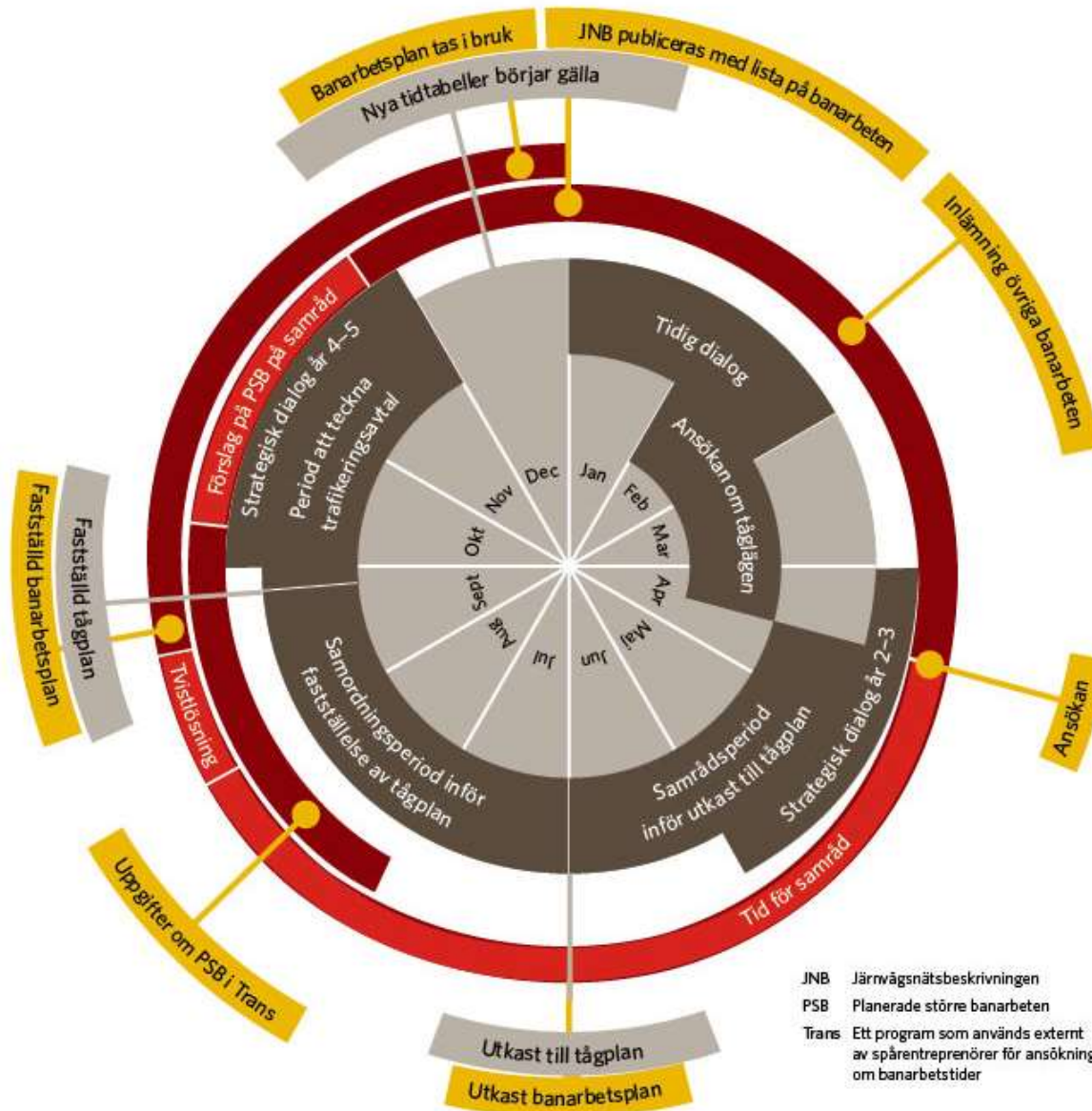
Reizigersvervoerders
Open access

Goederenvervoerders

- Toegangs-
overeenkomsten
- Gebruiksvergoeding



Date	Activity
January- February 2018	Early dialogue: The Swedish Transport Administration invites railway undertakings and contract customers to a dialogue on conditions prior to future timetables.
April-May 2018	Strategic dialogue, 2-3 years in the future: The Swedish Transport Administration invites railway undertakings and contract customers for a dialogue to share and discuss preliminary conditions that may affecting traffic for Timetables 2020 and 2021 for a mutual exchange of information and to adapt traffic and track works for both parties in the best possible way
October- November 2018	Strategic dialogue, 4-5 years in the future: The Swedish Transport Administration invites railway undertaking and contract customers to participate in a dialogue to share and discuss overall preliminary conditions and planned investments and initiatives for the Timetables 2022 and 2023.
2018-02-13 - 2018-04-09	Period for Timetable 2019 application, (incl. Swedish Transport Administration states capacity requirements for track work in excess of the planned major engineering works)
2018-07-02	Proposals for Timetable 2019 published
2018-07-03 – 2018-08-03	Period for opinions and coordination
2018-08-03 – 2018-08-31	Coordination period
2018-09-03 – 2018-09-14	Dispute resolution
2018-09-14	Decision to declare the infrastructure congested
2018-09-17	Capacity allocation with application of priority criteria
2018-09-21	Established Timetable 2019 published
2018-10-16	The ad hoc process begins
2018-12-09	Timetable 2019 takes effect (traffic commencement)



- Procedure vergelijkbaar met NL
- Twijfels over kwaliteit van de capaciteitsaanvragen door DO's.
- Géén raamcontracten
 - Wordt gezien als inperking van vrije markt
 - NB: Zweden ziet alleen vrije toetreding als 'marktwerking', niet concessies zoals NL
- "Bottleneck plans" rondom drukke punten (voor robuster drgl) bij grote steden
 - Pre-planned paths + infrastructure trimming
- Grote groei onderhoudsbudget èn vervoer de komende jaren voorzien

- Groot onderhoud (25 projecten/jaar ca.)
 - Definitie: criteria afhankelijk van duur onderhoud en dichtheid verkeer (kan ook groepering van klein onderhoud zijn)
 - Overleg vóór publicatie van netverklaring
 - Randvoorwaarde voor toewijzing capaciteit (toegang, snelheid)
 - Behalve als *Trafikverket* anders beslist (start van werkzaamheden verschuiven om impact op vervoer te verminderen vóór vaststelling drgl, duur blijft ongewijzigd)
 - Geen wijzigingen meer in ad-hoc periode
- Overig onderhoud (20.000 objecten)
 - Aanvragen naast aanvraag vervoerders
 - Poging tot samenstellen van 'vensters' (groepering klein onderhoud)
- Systeem ervaren als niet transparant (obv rapport voor overheid uit 2015)
 - Voorbeeld spooktreinen (gereserveerde paden voor ad hoc aanvragen)
 - Ontevredenheid over verdeling lange-termijn capaciteit voor onderhoud
 - Impact op vervoer (opbrengsten) niet/... meegenomen
 - Nieuwe toetreders hebben minder zicht op gepland klein-onderhoud dan bestaande vervoerders

Priority category		Identification key	Identification conditions				Type of traffic, description	Example
			Number	Time sensitive share	Regional share	Traffic concept: Rapid*	Note: The text in these two columns are aimed to give an estimation of the signification for each category	
Name	Code		of passengers			transport		
Stor-pendel ¹	SP	SP1	≥ 700	≥ 75 %	≥ 75%	-	High share of time sensitive regional passengers, maximum load factor	Stockholm commuter train, peak periods
Regio-Pendel <i>Regional commuter</i>	RP	RP1	≥ 300	≥ 75 %	≥ 75 %	-	High share of time-sensitive regional passengers, very high load factor	Big cities commuter train, peak periods
		RP2	≥ 300	≥ 75 %	≥ 75 %	-	High share of time-sensitive regional passengers, very high load factor	Very heavy regional relations, peak periods
Regio-max <i>Regional max</i>	RX	RX1	≥ 200	≥ 75 %	≥ 75 %	-	High share of time-sensitive regional passengers, high load factor	Heavy regional relations
		RX2	≥ 75	≥ 75 %	-	Must	High share of time-sensitive passengers, medium high load factor + Rapid transport	Regional express traffic, peak and mid-peak periods
Regio-standard <i>Regional standard</i>	RS	RS1	≥ 75	≥ 75 %	≥ 75 %	-	High share of time-sensitive regional passengers, medium high load factor	Medium-principal regional trains, peak periods
		RS2	≥ 25	≥ 25 %	-	Must	Frequent regional traffic, medium-high share of time-sensitive regional pass low load factor. Rapid transport	Regional express traffic, off-peak periods
Regio-låg <i>Regional low</i>	RL	RL1	≥ 25	≥ 75 %	≥ 75 %	-	High share of time-sensitive regional passengers, low load factor	Light regional trains, peak periods
		RL2	≥ 75	-	≥ 25 %	-	Medium-high share of time-sensitive regional passengers, medium-high load factor	Medium-heavy regional trains
		RL3	≥ 25	-	≥ 25 %	-	Medium-high proportion of regional passengers, low load factor	Medium-principal regional trains, off-peak
Regio-mini ²	RI	RI1	≥ 0	-	≥ 25 %	-	Medium-high share of regional passengers, very low load factor	Medium-principal regional trains, off-peak
Fjäll- ³ express	FX	FX1	≥ 200	≥ 75 %	-	Must	High share of time-sensitive passengers, high load factor. Rapid transp.	Business trains, peak periods
Fjäll- ⁴ standard	FS	FS1	≥ 75	≥ 25 %	-	-	Medium-high share of time-sensitive passengers medium-high load factor	Heavy Inter-regional trains, peak periods
Fjäll-låg <i>Distant-low</i>	FL	FL1	≥ 25	≥ 25 %	-	-	Medium-high share of time-sensitive passengers, low load factor	Light traffic, interregional trains, peak/mid-peak
		FL2	≥ 75	-	-	-	Low share of time-sensitive passengers, medium-high load factor	Night trains
Fjäll-mini <i>Distant-mini</i>	FI	FI1	≥ 0	-	-	-	Very low load factor	Light traffic, interregional trains, off-peak
		FI2	≥ 0	-	-	-	Train excursion where the journey itself is the objective	Excursion train, no transport assignment
Ospecificerat ⁵	PO	PO1	-	-	-	-	Unspecified passenger train (long-distance or regional)	-

Priority category	Cost parameters for the following effects calculated per train				Parameters for excluding of train path		
	Transport time	Transport distance	Displaced path time	Excluded train path	Benefit limit for train path	Corr. factor basic time	Timing Load
Code	SEK/min	SEK/km	SEK/min	SEK/min	%	%	Code
A	B	C	D	I	J	K	L
GS	269	61	166	-	15 %	2 %	GB201211
GT	233	60	140	-	25 %	2 %	GR401410
GN	153	65	80	-	35 %	2 %	GR401409
GR	204	59	118	-	35 %	2 %	GB200710
GF	81	58	26	-	45 %	2 %	GR401410
GO	61	43	20	-	50 %	2 %	60 km/tim
SP	1 238	104	841	-	15 %	20 %	PX600616
RP	79	-	-	-	-	-	-
RX	54	-	-	-	-	-	-
RS	26	-	-	-	-	-	-
RL	18	-	-	-	-	-	-
RI	5	-	-	-	-	-	-
FX	81	-	-	-	-	-	-
FS	52	-	-	-	-	-	-
FL	27	-	-	-	-	-	-
FI	8	-	-	-	-	-	-
PO	3	-	-	-	-	-	-
TT	7	-	-	-	-	-	-
EL	4	-	-	-	-	-	-

6.2 Calculation of socio-economic effect costs

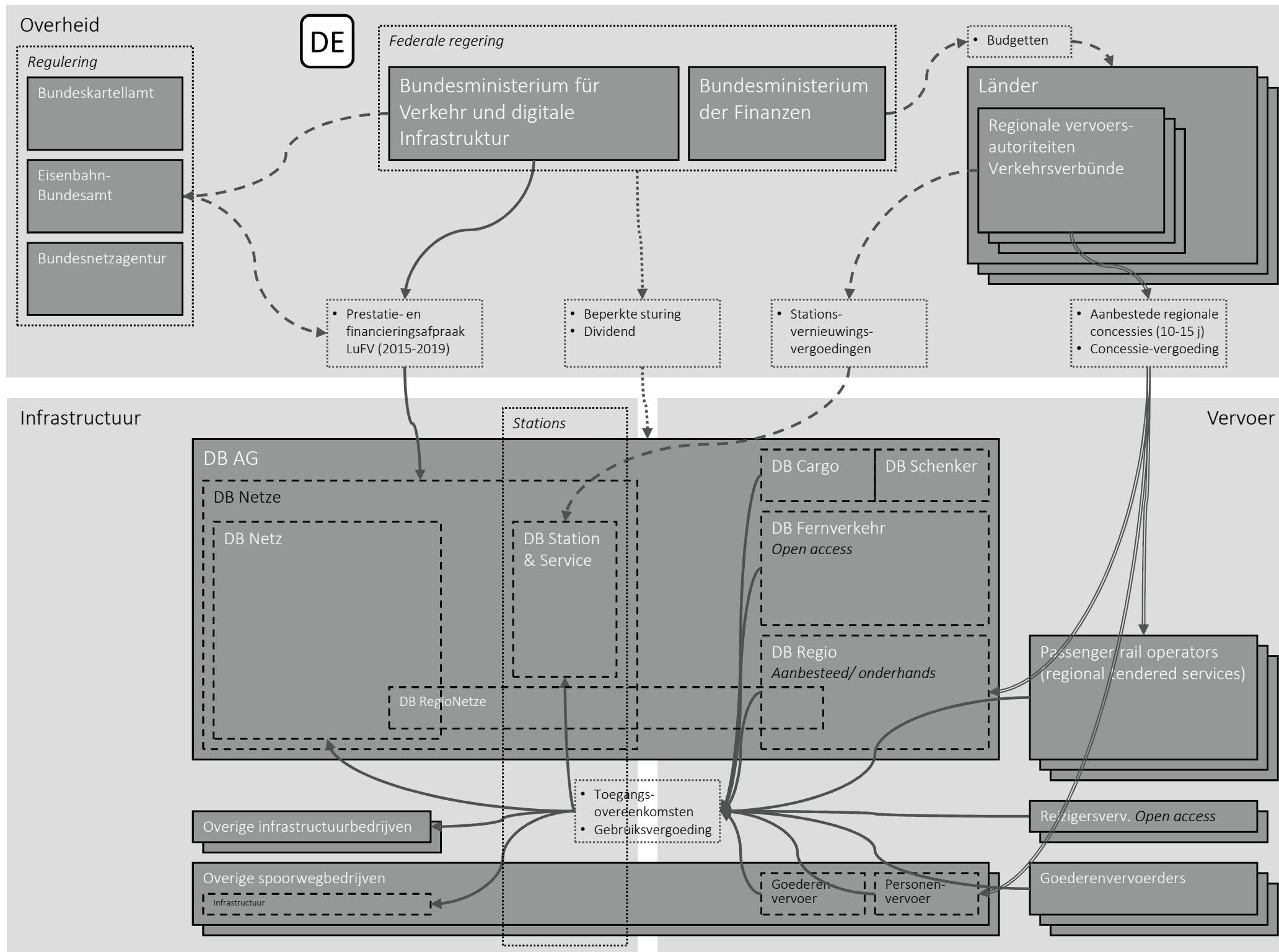
For all train paths, associations and engineering works that are part of a demarcated groups (see section 6.3) total costs per day be calculated based on the following effect costs.

Effect cost(calculation item)	Description of calculation (bold letter, see below)
Trains cost for transport distance	= Transport distance {km} x C {SEK/km}
Trains transport time cost	= Total transport time {min} x B {SEK/min}
Displaced path time cost	= Displaced path time {min} x D {SEK/min}
Cost for "Excluded train path"	= (Transport time {exclusion} x B) + (Transport distance x C) Where Transport time {exclusion} = Basic running time {direct} * x (100+ K) x (100+ J)
Cost for "freight train without time limit"	= Cost for "Excluded train path"
Cost for an association's duration	= Duration {min} x L {SEK/min}
Cost for a broken association	= M {SEK/association}
Production cost for engineering works	= Engineering works' current production cost (only the share of man and machine costs)
Total cost	= Summary of all calculation items above for all detailed plan days:

Bold letter = Letter in column heading in tables 5.1 and 5.2

*) Basic running time {direct} refers to the train path running time calculated with the running time model that is specified in Table 5.1, Column L, conducted without stopping between its starting and finishing point. Generally, basic running time never contains any supplement for quality and congestion.

- Ontevredenheid in Zweden over kwalitatieve weging
 - Schaduw vooruit; alles doen om conflicten te voorkomen en daardoor slechtere operationele prestaties
 - Economische voorwaarde, maar niet in staat om belang van taktfahrplan/BUP en knopen te waarborgen
 - Academische wereld: systeem in NL van verhogen gebruiksvergoeding efficiënter (vorm van veiling)
 - Trafikverket: regels voor prioritering eenvoudiger (bijv. forensen vóór express), al blijft het arbitrair
 - Mogelijk vervangen ivm discutabele veronderstellingen; wellicht invoeren combinatie regels NL/DE
- Verschillende samenwerkingsprojecten en -processen opgezet
 - Ivm problemen met de planning van infra investeringen, capaciteitsverdeling en spooronderhoud (start rond 2013)
 - Punctualiteit als probleem (90%, 5 min, op eindpunt)
 - Ombouw naar “marktgerichte capaciteitsplanning” (andere wijze van aanvragen)
- Ideeën om jaarlijkse proces te verlaten
 - Gesubsidieerde forensentreinen: zekerheid van bijv. 5 jaar
 - Commerciële vervoerders: perspectief 1-2 jaar
 - Goederenvervoer: besteltermijn paar weken
 - Dienstregeling flexibel en alleen vast op belangrijkste stations, last-minute wijzigingen om goederenaanvragen te accommoderen



- Stap 1 Aanmelding paden door vervoerders
- Stap 2 Ontwerp dienstregelingspaden door DB Netz
 - Niet gezamenlijk met vervoerders
 - Obv aanvragen individuele treinpaden
 - Vrijheidsgraden om passend te maken
- Stap 3 Coördinatie ('formeel' en telefonisch)
- Stap 4 Indien geen oplossing: procedure [volgende slide]
- Stap 5 Vaststellen dienstregeling
- Mogelijkheid voor kaderovereenkomst
 - Bevat geen treinpaden (capaciteit wordt per jaar verdeeld)
 - Mogelijkheid om commerciële belangen vervoerder te borgen (bijv. bij conflict 3 conflictvrije alternatieven)
 - 5 jaar, in uitzonderlijke gevallen 15 jaar (grote investeringen)

Indien coördinatieproces niet tot oplossing leidt geldt volgende procedure (alleen voor de jaardienst, niet voor ad-hoc verkeer - vooral goederen)

- Stap 1 Entscheidungsverfahren (prioritering / kwalitatieve weging)
 1. Verkeer volgens zich herhalende dienstregeling (Taktverkehr)
 2. Grensoverschrijdende paden
 3. Paden voor goederenverkeer
- Stap 2 Regelentgeltverfahren
 - Bij gelijkblijvende rangschikking: vergelijking reguliere opbrengst infra-heffing van de conflicterende paden
 - Pad met hoogste opbrengst wordt toegewezen (praktijk: Fernverkehr > Regionalverkehr)
 - Maar: extra beslag publieke middelen / bedrijfseconomische haalbaarheid
- Stap 3 Höchstgeldverfahren
 - Zeer uitzonderlijk - alleen indien opbrengst infraheffing gelijk: vervoerder doet bod (via Bundesnetzagentur, aan DB Netz)
 - Pad met hoogste bod wordt toegewezen

- “Grossbaustellen”
 - Voordat capaciteitsverdeling begint wordt capaciteit voor groot onderhoud gereserveerd
 - Afstemming start > 17 mnd. voor nieuwe dienstregeling
 - Afwijkende procedure voor vastlegging en toewijzing van capaciteit (Verkehrsartenmix; procentuele verdeling bestaande drgl naar treinsoort, restcapaciteit verdeeld volgens deze sleutel)
 - Benadelen primair vervoerders met ad-hoc paden (vooral goederen); zij krijgen geen prioriteit op omleidingsroutes
- Vervoerders: irritatie want projecten DB Netze last-minute geen doorgang

- Werkwijze in Duitsland beperkt integrale blik / optimalisatie van het spoorsysteem als geheel
 - Wens voor 'vroege afstemming en polderen' zoals in NL
 - Vervoerders kennen elkaars aanvragen niet
 - Software ongeschikt om voor deernetten integrale dienstregeling te optimaliseren
- Financiering complete trajectsanering anders dan financiering onderhoud => geen prikkel om aan preventief onderhoud te doen → afwachten tot volgende sanering
- Black box DB-concern; deel van conflicten beheer/verkeer incl. consequenties niet zichtbaar
- Vrijheidsgraden / flexing rights