Netverklaring 2024

bijgewerkt t/m aanvulling 2

geldigheidsperiode: dienstregelingsjaar 2024
zondag 10 december 2023 t/m zaterdag 14 december 2024
(inclusief de eerdere behandeling van capaciteitsaanvragen ten behoeve van die periode).

Colofon

eigenaar	ProRail
e-mail	netverklaring@prorail.nl
kenmerk	T20180019-117460140-6436
versie	1.2
datum	1 juli 2023
status	Definitief

Versiebeheer

Versiebeheer en verwerkte aanvullingen			
Versie	**Datum**	**Aanvulling**	**Onderwerp van de wijzigingen**
0.5	26 augustus 2022		Ontwerp-Netverklaring 2024
1.0	9 december 2022		Definitieve Netverklaring 2024
1.1	12 april 2023	1	Lokale gebruiksbeperkingen vanuit het toepassen van het veiligheidsbeheersysteem bij wijzigingen, tijdschema late-requests en ad-hocaanvragen in lijn gebracht met de termijnen zoals voorgeschreven door RailNetEurope, applicaties Orderportaal en Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard) voortaan ook beschikbaar voor gerechtigden niet zijnde een spoorwegonderneming, aanpassing procesbeschrijvingen capaciteitsverdeling op rangeeremplacementen en opstelterreinen, kleine aanpassingen in de beschrijving van enkele ICT- en informatiediensten
1.2	1 juli 2023	2	Nihiltarief Buitengewoon Vervoer in verband met beheer, indexering vergoedingen, beginselen van bijsturingsmaatregelen, beschrijving gereguleerde dienst op rangeerheuvel Kijfhoek, Algemene Voorwaarden 2024, VIEW wordt SpoorViewer

Inhoudsopgave

Versiebeheer **2**

Inhoudsopgave **3**

Overzicht van bijlagen **7**

Begrippenlijst **8**

1 Algemene informatie **9**

1.1 Inleiding 9
1.2 Doel 9
1.3 Juridische aspecten 10
1.3.1 Wettelijk kader 10
1.3.2 Juridische status en aansprakelijkheid 11
1.3.3 Klachten, geschillen en conflictafhandeling 11
1.4 Structuur van de Netverklaring 12
1.5 Geldigheid, wijzigingen en publicatie 12
1.5.1 Tijdvak van geldigheid 12
1.5.2 Aanvullingen en wijzigingen 13
1.5.3 Publicatie 13
1.6 Contactadres nadere informatie 13
1.7 Internationale samenwerking door infrastructuurbeheerders 14
1.7.1 Goederencorridors 14
1.7.2 RailNetEurope en overige internationale samenwerkingsverbanden 15

2 Spoorweginfrastructuur **17**

2.1 Inleiding 17
2.2 Beheergebied 17
2.2.1 Spoorwegen in beheer bij ProRail 18
2.2.2 Aansluitende spoorwegen buiten beheer van ProRail 18
2.3 Kenmerken van de spoorweginfrastructuur 19
2.3.1 Baanvakken 19
2.3.2 Spoorgeometrie 19
2.3.3 Stations en knooppunten 19
2.3.4 Referentieprofiel 19
2.3.5 Aslasten en tonmetergewichten 20
2.3.6 Helling 20
2.3.7 Snelheid 20
2.3.8 Treinlengte 21
2.3.9 Elektrische energievoorziening 21
2.3.10 Seinstelsels 22
2.3.11 Verkeersleidingssystemen 22
2.3.12 Communicatiesystemen 23
2.3.13 Beveiligingssystemen 23
2.4 Gebruiksbeperkingen 24
2.4.1 Gespecialiseerde spoorweginfrastructuur 25
2.4.2 Milieugerelateerde gebruiksvoorschriften en beperkingen 25
2.4.3 Risicogerelateerde gebruiksbeperkingen 29

2.4.4 Gebruiksvoorschriften en –beperkingen voor spoorwegtunnels 30
2.4.5 Gebruiksvoorschriften en –beperkingen voor spoorbruggen en andere kunstwerken 31
2.4.6 Gebruiksbeperking vanuit perronveiligheid 31
2.4.7 Gebruiksbeperking op emplacement ’s-Hertogenbosch 31
2.4.8 Gebruiksbeperking in het kader van eenmansbediening 32
2.4.9 Lokale gebruiksbeperkingen vanuit het toepassen van het veiligheidsbeheersysteem 32
2.5 Beschikbaarheid en veiligheid van de spoorweginfrastructuur 33
2.6 Infra-ontwikkeling 34
2.6.1 Proces van functiewijzigingen 34
2.6.2 Planningsoverzicht van functiewijzigingen 35

3 Toegangsvoorwaarden 36

3.1 Inleiding 36
3.2 Vereisten voor toegang 36
3.2.1 Vereisten voor het aanvragen van capaciteit 36
3.2.2 Vereisten voor toegang tot de spoorweginfrastructuur 37
3.2.3 Bedrijfsvergunningen 37
3.2.4 Veiligheidscertificaten 38
3.2.5 Verzekering 38
3.3 Contractuele afspraken 38
3.3.1 Kaderovereenkomsten 38
3.3.2 Toegangsovereenkomsten met spoorwegondernemingen 38
3.3.3 Toegangsovereenkomsten met gerechtigden niet zijnde spoorwegondernemingen 39
3.3.4 Algemene Voorwaarden 39
3.4 Specifieke vereisten voor toegang 40
3.4.1 Eisen met betrekking tot spoorvoertuigen 40
3.4.2 Eisen met betrekking tot bedrijfsvoering en personeel 42
3.4.3 Buitengewoon Vervoer 43
3.4.4 Gevaarlijke stoffen 43
3.4.5 Testtreinen en andere speciale treinen 44
3.4.6 Eisen met betrekking tot informatielevering 44

4 Capaciteitsverdeling 46

4.1 Inleiding 46
4.2 Procesbeschrijving capaciteitsverdeling treinpaden 46
4.2.1 Betrokken partijen 46
4.2.2 Processen op hoofdlijnen 46
4.2.3 Indienen van aanvragen voor treinpaden 47
4.2.4 One-Stop-Shop 48
4.3 Tijdelijke capaciteitsbeperkingen 48
4.3.1 Algemene bepalingen 48
4.3.2 Patroonmatige tijdelijke capaciteitsbeperkingen 49
4.3.3 Capaciteitsbeperkingen ten behoeve van werkzaamheden 50
4.3.4 Ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden 53
4.4 Toepassing van Kaderovereenkomsten 54
4.5 Werkwijze verdeling van capaciteit 54
4.5.0 Tijdschema voor de voorbereiding van de jaardienstverdeling 54
4.5.1 Tijdschema voor de jaardienstverdeling 54

4.5.2 Tijdschema voor de late requests 55
4.5.3 Tijdschema voor de ad-hocaanvragen 55
4.5.4 Nadere beschrijving van de processen 55
4.5.5 Geschilbeslechting 62
4.6 Overbelaste spoorweginfrastructuur 63
4.7 Buitengewoon Vervoer 63
4.7.1 Wanneer is er sprake van Buitengewoon Vervoer (goederen- en reizigersvervoer) 63
4.7.2 Algemene uitgangspunten (regelingen) Buitengewoon Vervoer 64
4.7.3 Standaardregelingen 64
4.7.4 Maatwerkwerkregelingen 65
4.8 Wijzigen van verdeelde treinpaden 66
4.8.1 Wijzigen van verdeelde treinpaden door de spoorwegonderneming 66
4.8.2 Wijzigen van verdeelde treinpaden door de infrastructuurbeheerder 66
4.8.3 Niet gebruikte capaciteit voor treinpaden 66
4.8.4 Annuleren van treinpaden door de spoorwegonderneming 67
4.9 Herontwerp capaciteitsverdelingsproces (TTR) 67
4.9.1 Doelstellingen 67
4.9.2 Proceselementen 68
4.9.3 Implementatie 69
4.9.4 Vroegtijdige implementatie van één of meer TTR-proceselementen 70
4.10 Principes voor capaciteitsverdeling op de internationale goederencorridors (Rail Freight Corridiors) 71

5 Diensten en vergoedingen 72

5.1 Inleiding 72
5.2 Heffingsbeginselen 73
5.3 Minimumtoegangspakket en vergoedingen 75
5.3.1 Treinpad 75
5.3.2 Perrons 79
5.3.3 Tractie-energievoorziening 81
5.3.4 Extra heffing 82
5.4 Aanvullende diensten en vergoedingen 82
5.4.1 Tractie-energie 83
5.4.2 EnergieVerzamelApplicatie (EVA) 84
5.4.3 Faciliteren van mogelijkheid tot Buitengewoon Vervoer 85
5.5 Ondersteunende diensten en vergoedingen 86
5.5.1 Toegang tot het telecommunicatienetwerk 86
5.5.2 Levering van aanvullende informatie 87~~86~~
5.5.3 Keuring van spoorvoertuigen 89
5.5.4 Speciale onderhoudsdiensten en -voorzieningen 89
5.6 Financiële sancties, stimulansen en compensaties 90~~89~~
5.6.1 Sancties voor het wijzigen van treinpaden door de gerechtigde 90~~89~~
5.6.2 Sancties voor het wijzingen van treinpaden door de infrastructuurbeheerder 90
5.6.3 Sancties voor het niet gebruiken van treinpaden 90
5.6.4 Sancties voor het annuleren van treinpaden 90
5.6.5 Stimulansen en kortingen 90
5.6.6 Vergoedingen bij geplande tijdelijke capaciteitsbeperkingen 91~~90~~
5.6.7 Vergoedingen goederenvervoer bij onttrekking ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden 95~~94~~
5.7 Prestatieregeling 96~~95~~

5.7.1 Regelingen voor ondernemingen in het marktsegment reizigersvervoer 96~~95~~
5.7.2 Regelingen voor ondernemingen in het marktsegment goederenvervoer 98~~97~~
5.7.3 Klachtenprocedure prestatieregeling 100~~99~~
5.8 Wijzigingen van de vergoedingsregelingen 100~~99~~
5.8.1 Vergoedingsregeling 2024 100~~99~~
5.8.2 Verwachte wijzigingen van de vergoedingsregelingen 101~~100~~
5.9 Facturering 102~~101~~
5.10 Overige diensten, vergoedingen en heffingen 102~~101~~
5.10.1 HSL-heffing 102~~101~~

6 Operatie 104~~103~~

6.1 Inleiding 104~~103~~
6.2 Operationele Voorwaarden 104~~103~~
6.2.1 Communicatie met Verkeersleiding 104~~103~~
6.2.2 Procedure voor bediening infra-elementen (inclusief gebruikersprocessen van ERTMS) 104~~103~~
6.2.3 Vertrekprocedure 105~~104~~
6.2.4 Planmatige uitvoering goederentreinen 105~~104~~
6.2.5 Aanleveren beladingsgegevens 106~~105~~
6.2.6 Aanleveren van informatie omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen in de zin van RID/VSG met rangeerdelen of (een groep) overstaande goederenwagens op emplacementen 106~~105~~
6.2.7 Roestrijden 106~~105~~
6.2.8 Noodherstel en reparaties aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur 106~~105~~
6.2.9 Incidentmanagement Rail 108~~107~~
6.2.10 Gebruik van niet-centraal bediende gebieden 109~~108~~
6.2.11 Lokale bijzonderheden 109~~108~~
6.3 Bijsturingsmaatregelen 110~~109~~
6.3.1 Beginselen van bijsturingsmaatregelen 110~~109~~
6.3.2 Maatregelen voor verstoorde situaties op het nationale net 110~~109~~
6.3.3 Maatregelen voor grote verstoorde situaties met internationale impact 111~~110~~
6.3.4 Maatregelen bij treinincidenten 111~~110~~
6.4 Systemen voor inzicht in de actuele treinbewegingen 114~~113~~

7 Dienstvoorzieningen en vergoedingen 115~~114~~

7.1 Inleiding 115~~114~~
7.2 Dienstvoorzieningen van derden 115~~114~~
7.3 Dienstvoorzieningen van ProRail 115~~114~~
7.3.1 Algemene bepalingen 116~~115~~
7.3.2 Stations voor reizigersvervoer 117~~116~~
7.3.3 Goederenterminals 122~~121~~
7.3.4 Rangeeremplacementen 122~~121~~
7.3.5 Opstelterreinen 122~~121~~
7.3.6 Onderhoudsdiensten en -voorzieningen 140~~139~~
7.3.7 Andere technische diensten en voorzieningen 140~~139~~
7.3.8 Zeehaven- en binnenhavendiensten en -voorzieningen 141~~140~~
7.3.9 Hulp- en ondersteuningsdiensten en -voorzieningen 141~~140~~
7.3.10 Tankinstallaties 141~~140~~

Overzicht van bijlagen

Bijlage 1	Algemene overzichtskaart met netwerkconfiguratie (paragraaf 2.2.1)	144~~143~~
Bijlage 2	Lijst van begrippen	146~~145~~
Bijlage 3	Consultatie (paragraaf 1.5.3)	157~~156~~
Bijlage 4	Klachten- en geschillenregelingen (paragraaf 1.3.3)	158~~157~~
Bijlage 5	Model-Toegangsovereenkomst en Algemene Voorwaarden (paragraaf 3.3)	161~~160~~
Bijlage 6	Overzicht gerelateerde documenten op het Logistiek Portaal	180~~179~~
Bijlage 7	Bedrijfsvergunningen en vervoermarkttoegang (paragraaf 3.2.3)	182~~181~~
Bijlage 8	Aanlevering gegevens en rapportages (paragraaf 2.3.9 en 3.4.6)	184~~183~~
Bijlage 9	Baanvakken met gebruiksbeperkingen (paragraaf 2.4.1)	188~~187~~
Bijlage 10	Infrastructuurprojecten en –studieprojecten (paragraaf 2.6.2)	190~~189~~
Bijlage 11	Informatie omtrent niet-hoofdspoorwegen (paragraaf 2.2.1 en 2.2.2)	207~~206~~
Bijlage 12	Referentieprofielen (paragraaf 2.3.4)	208~~207~~
Bijlage 13	Aslasten en tonmetergewichten goederenvervoer (paragraaf 2.3.5)	210~~209~~
Bijlage 14	Treinbeïnvloedingssystemen (paragraaf 2.3.13.1)	211~~210~~
Bijlage 15	Treindetectiesystemen (paragraaf 2.3.13.2)	212~~211~~
Bijlage 16	Baanvakken aangemerkt voor eenmansbediening (paragraaf 2.4.8)	213~~212~~
Bijlage 17	Tractie-energievoorzieningssystemen (paragraaf 2.3.9)	214~~213~~
Bijlage 18	Beweegbare spoorbruggen (paragraaf 2.4.5)	216~~215~~
Bijlage 19	Perronlengten (paragraaf 2.3.8 en 7.3.2)	219~~218~~
Bijlage 20	Openbare laad- en losplaatsen (paragraaf 7.3.5.2.3)	220~~219~~
Bijlage 21	Tankinstallaties (paragraaf 7.3.10)	221~~220~~
Bijlage 22	Standaard goederenpaden (paragraaf 4.5.4.2)	223~~222~~
Bijlage 23	Applicaties, diensten, publicaties en rapportages	226~~225~~
Bijlage 24	Voorwaarden bij het gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem (paragrafen 5.3.3 en 5.4.1)	279~~278~~
Bijlage 25	Stations (paragraaf 5.3.2 en 7.3.2)	281~~280~~

Begrippenlijst

In Bijlage 2 is een lijst opgenomen met definities van specifieke begrippen en een lijst met de betekenis van afkortingen die in deze Netverklaring worden gebruikt.

1 Algemene informatie

1.1 Inleiding

Deze Netverklaring is opgesteld door ProRail[1], de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur in Nederland. ProRail is een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid naar Nederlands recht. Enig aandeelhouder is de Staat der Nederlanden (via Railinfratrust B.V.).[2]

Het beheer door ProRail[3] heeft betrekking op de volgende werkzaamheden:[4]

- het onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- de voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- de eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur,

een en ander voor zover bepaald in de beheerconcessie 2015 - 2025. ProRail voert in opdracht van derden ook werkzaamheden uit die samenhangen met bovenstaande beheertaken of met mobiliteitsvraagstukken in bredere zin.

ProRail beschikt ten behoeve van het veilig beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur over een veiligheidsbeheersysteem en een geldige veiligheidsvergunning.[5]

Railinfratrust is eigenaar van het gesloten distributiesysteem voor de elektrische tractie-energie op de met bovenleiding uitgeruste sporen van de hoofdspoorweginfrastructuur, en is als beheerder van dit particuliere net onder de voorwaarden van een door de Autoriteit Consument & Markt verleende ontheffing vrijgesteld van de aanwijzing van een netbeheerder. ProRail voert namens Railinfratrust alle werkzaamheden uit die met het beheer van dit particuliere net samenhangen.

ProRail wil de inhoud en de presentatie van de Netverklaring ieder jaar verder verbeteren. Voorstellen voor verbeteringen of aanvullingen van de Netverklaring worden dan ook op prijs gesteld.

1.2 Doel

Het doel van de Netverklaring is om gerechtigden te informeren over de aard van de hoofdspoorweginfrastructuur, de voorwaarden voor toegang en gebruik daarvan en de voorwaarden voor de verdeling van capaciteit. De Netverklaring informeert gerechtigden over de diensten en dienstvoorzieningen die ProRail aanbiedt inclusief de beschikbaarheid, vergoedingen en voorwaarden voor deze diensten en dienstvoorzieningen.

---

1 ProRail B.V., ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel te Utrecht, onder nummer 30124359.

2 Er is een wetsvoorstel in behandeling van de Tweede Kamer over de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan (Kamerstukken II 2019/2020, 35396, nr. 2). Deze omvorming wordt onder meer vormgegeven door middel van een wijziging van de Spoorwegwet waarin de taken van ProRail zullen worden opgenomen. Voor zover noodzakelijk zal ProRail na inwerkingtreding van deze wijziging van de Spoorwegwet de Netverklaring aanpassen. Zie ook paragraaf 5.8.2.2.

3 ProRail beheert de hoofdspoorweginfrastructuur in Nederland op grond van een door de minister van Infrastructuur en Waterstaat verleende beheerconcessie zoals bedoeld in artikel 16 van de Spoorwegwet. Deze werkzaamheden vloeien voort uit artikel 2 lid 2 beheerconcessie 2015 - 2025.

5 Zie artikel 16f Spoorwegwet.

De Netverklaring bevat ook informatie over de voorwaarden voor toegang tot niet door ProRail aangeboden dienstvoorzieningen die zijn aangesloten op de door ProRail beheerde hoofdspoorweginfrastructuur en voor de dienstverlening in die voorzieningen. De Netverklaring kan ook verwijzingen bevatten naar de website waarop deze informatie te vinden is.

1.3 Juridische aspecten

1.3.1 Wettelijk kader

In tabel 1.1 is het wettelijk kader vermeld aan de hand van de belangrijkste nationale wetten en onderliggende besluiten en regelingen met betrekking tot de toegang tot en het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur. Daarnaast gelden de rechtstreekse werkende Europese Verordeningen en de daarop gebaseerde Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit (TSI), alsmede het COTIF voor internationaal spoorwegvervoer.

tabel 1.1 Overzicht nationale wet- en regelgeving

Thema	Wet- en regelgeving
Spoorwegen	Spoorwegwet Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen
Spoorwegondernemingen	Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen
Infrastructuur	Besluit hoofdspoorweginfrastructuur Regeling hoofdspoorweginfrastructuur Regeling omgevingsregime hoofdspoorwegen Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen
Verkeer	Besluit spoorverkeer Regeling spoorverkeer
Personeel	Besluit spoorwegpersoneel 2011 Regeling spoorwegpersoneel 2011
Spoorvoertuigen	Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020
Capaciteit en gebruik	Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur
Vergoedingen	Besluit implementatie Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte Besluit HSL-heffing 2015
Gevaarlijke stoffen	Wet vervoer gevaarlijke stoffen Besluit vervoer gevaarlijke stoffen Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen
Omgeving en milieu	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht Wet milieubeheer Activiteitenbesluit milieubeheer Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 Besluit activiteiten leefomgeving

1.3.2 Juridische status en aansprakelijkheid

1.3.2.1 Algemene opmerkingen

De Netverklaring 2024 is een netverklaring zoals bedoeld in artikel 58 van de Spoorwegwet en in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU[6] en is gebaseerd op de per 1 november 2022 geldende regelgeving.

De volgende indeling wordt gehanteerd:

- Bepalingen met betrekking tot onderwerpen waarover ProRail met gerechtigden overeenstemming wil bereiken vóórdat de gerechtigde gebruik maakt van de spoorweginfrastructuur (met voorstellen ter zake). Deze bepalingen zijn steeds vermeld opgenomen onder het kopje 'Overeen te komen regeling' (blauw lettertype) en tussen ►blauwe driehoekjes◄. Verplichtingen daarover ontstaan uitsluitend bij het aangaan van de Toegangsovereenkomst.
- Bepalingen over voor alle gerechtigden geldende procedurevoorschriften. Deze procedurevoorschriften zijn steeds opgenomen onder de aanduiding 'Procedurevoorschrift' (in groen lettertype) tussen ►groene driehoekjes◄ ProRail heeft de procedurevoorschriften vastgesteld met het oog op de non-discriminatoire behandeling van alle gerechtigden, ná consultatie van de gerechtigden en met overweging van hun zienswijzen. De procedure-voorschriften zijn niet individueel onderhandelbaar en kunnen alleen via een aanvulling op de Netverklaring worden gewijzigd. Binding aan de procedurevoorschriften ontstaat door het aanvragen van capaciteit.

1.3.2.2 Aansprakelijkheid

ProRail aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade die voortvloeit uit kennelijke fouten en drukfouten in de Netverklaring 2024. De aansprakelijkheid van ProRail voor de in de Netverklaring opgenomen informatie over dienstvoorzieningen en diensten die door anderen dan ProRail worden aangeboden, beperkt zich tot de correcte weergave van de gegevens die door deze partijen aan ProRail beschikbaar zijn gesteld. Ook is ProRail niet aansprakelijk voor de inhoud van pagina's van derden waarnaar wordt gelinkt in de Netverklaring.

Bij verschillen tussen de Nederlandstalige en de Engelstalige uitgave van deze Netverklaring is de Nederlandstalige uitgave bindend.

1.3.3 Klachten, geschillen en conflictafhandeling

ProRail neemt geschillen in de capaciteitsverdeling voor de jaardienst in behandeling op basis van de Geschillenregeling Capaciteitsverdeling (paragraaf 4.5.5). Klachten en geschillen over andere door ProRail aangeboden of met ProRail overeengekomen dienstverleningen en de Netverklaring 2024 worden behandeld volgens de Algemene Klachten- en Geschillenregeling die in deze Netverklaring is opgenomen (Bijlage 4). De contactgegevens hiervoor zijn:

organisatie:	ProRail Capaciteitsmanagement Afdeling Accountmanagement	ProRail
postadres:	Postbus 2038 3500 GA Utrecht	
bezoekadres:	Moreelsepark 3 3511 EP Utrecht	
telefoon:	+ 31 (0)88 231 3606	
e-mail:	accountmanagement@prorail.nl	
website:	www.prorail.nl	

[6] Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (herschikking), *PbEU* 2012, L 343.

Een partij bij een toegangsovereenkomst die van oordeel is dat de wederpartij de overeenkomst met betrekking tot de prestatieregeling niet of onjuist nakomt en dat zijn klacht daarover met spoed af te handelen is, kan de toepassing van de “klachtenprocedure prestatieregeling” inroepen (zie paragraaf 5.7.3).

Klachten over de vergoedingen en de criteria en de voorschriften voor de capaciteitsverdeling die in Netverklaring 2024 bekendgemaakt zijn kunnen worden ingediend bij Autoriteit Consument & Markt (ACM) tot uiterlijk zes weken na de datum van de Staatscourant waarin mededeling is gedaan van de vaststelling van de Netverklaring 2024 of van een wijziging van (onderdelen van) de Netverklaring.[7]

Klachten en geschillen over de door ProRail aangeboden of met ProRail overeengekomen toegang tot dienstvoorzieningen als bedoeld in Richtlijn 2012/34/EU, bijlage II, onderdeel 2, sub a, of de levering van diensten bij die dienstvoorzieningen kunnen naar keuze ook worden ingediend en afgehandeld volgens de Klachten- en Geschillenregeling stationsportfolio (Bijlage 4, onderdeel 2).

Toepassing van deze klachten- en geschillenregelingen laat onverlet dat partijen bij een toegangs-overeenkomst het recht hebben om de ACM schriftelijk te verzoeken een oordeel te geven over het gedrag van ProRail.[8] De klachtenprocedure is beschreven op de website van de ACM. De contactgegevens van de ACM zijn vermeld in paragraaf 3.2.2.

1.4 Structuur van de Netverklaring

De Netverklaring is opgesteld volgens de ‘*Network Statement Common Structure*’ van RailNetEurope (zie paragraaf 1.7.2). Deze gemeenschappelijke structuur zorgt ervoor dat globaal gelijkwaardige informatie op dezelfde plaats in de Netverklaring van de aangesloten landen te vinden is. RailNetEurope heeft de Common Structure in december 2019 ingrijpend gewijzigd. De nieuwe structuur, die te vinden is op de website van RailNetEurope, is voor het eerst toegepast in de Netverklaring 2022. In de Netverklaring 2024 zijn er nog enkele kleine aanpassingen doorgevoerd.

Voor detailinformatie en actuele informatie verwijst deze Netverklaring onder andere naar www.prorail.nl en het Logistiek Portaal van ProRail. Gerechtigden kunnen op aanvraag toegang verkrijgen tot het Logistiek Portaal (zie voor contactgegevens paragraaf 1.6 of kijk op de website van ProRail). [9]

1.5 Geldigheid, wijzigingen en publicatie

1.5.1 Tijdvak van geldigheid

De Netverklaring 2024 is van toepassing op:

- de toegang tot en het gebruik van de spoorweginfrastructuur en dienstvoorzieningen en de bijhorende diensten in het dienstregelingsjaar 2024;
- de behandeling van capaciteitsaanvragen voor de jaardienst 2024; ook als die behandeling plaatsvindt vóór het begin van het dienstregelingsjaar 2024.

Het dienstregelingsjaar 2024 begint op zondag 10 december 2023 om 00:00 uur en eindigt op zaterdag 14 december 2024 om 24:00 uur. Deze data zijn conform Richtlijn 2012/34/EU, bijlage VII. Gegevens in de Netverklaring 2024 over de periode na 14 december 2024 zijn indicatief.

---

7 Artikel 58 lid 5 Spoorwegwet.
8 Artikel 71 lid 1 Spoorwegwet.
9 De specificaties van het Logistiek Portaal zijn opgenomen in Bijlage 23, onderdeel 39.

1.5.2 Aanvullingen en wijzigingen

Omstandigheden na de bekendmaking van deze Netverklaring kunnen aanleiding geven tot aanvullingen of wijzigingen van de Netverklaring. ProRail zal bij gebleken noodzaak een aanvulling op de Netverklaring 2024 bekendmaken.

Het Logistiek Portaal van ProRail bevat documenten waarnaar in de Netverklaring wordt verwezen via hyperlinks. Het is mogelijk om een melding te ontvangen zodra een nieuw of gewijzigd document geplaatst wordt op het Logistiek Portaal. Voor meer informatie over notificaties, zie de gebruikershandleiding.

1.5.3 Publicatie

ProRail heeft de Netverklaring 2024 opgesteld na overleg met de betrokken gerechtigden (zie Bijlage 3). Een e-mail met een hyperlink naar de Netverklaring 2024 op de website van ProRail is verzonden naar:

- gerechtigden die in het dienstregelingsjaar 2022 een toegangsovereenkomst met ProRail hebben gesloten;
- alle bestuursorganen die bevoegd zijn om concessies te verlenen voor openbaar vervoer per trein;
- de Autoriteit Consument & Markt (ACM);
- andere belanghebbende partijen.[10]

Een aanvulling op de Netverklaring 2024 wordt per e-mail toegezonden aan:

- gerechtigden die ten tijde van deze aanvulling een toegangsovereenkomst met ProRail hebben gesloten;
- de Autoriteit Consument & Markt (ACM).

De recentste versie van de Netverklaring 2024 en de daarop verschenen aanvullingen staan op de website van ProRail in zowel de Nederlandse als in de Engelse taal. De publicatie van de Netverklaring 2024 en de daarop verschenen aanvullingen worden bekendgemaakt in de Staatscourant.

De inhoud van de Engelstalige versie van de Netverklaring 2024 van ProRail, is ook beschikbaar via het Network and Corrridor Information (NCI) portal.

1.6 Contactadres nadere informatie

ProRail verstrekt spoorwegondernemingen en andere gerechtigden op verzoek nadere informatie over de onderwerpen uit de Netverklaring 2024. U kunt zich daarvoor wenden tot:

organisatie:	ProRail, Capaciteitsmanagement Afdeling Capaciteitsverdeling	ProRail
postadres:	Postbus 2038 3500 GA Utrecht	
bezoekadres:	Moreelsepark 3 3511 EP Utrecht	
e-mail:	netverklaring@prorail.nl	
website:	www.prorail.nl	

ProRail informeert spoorwegondernemingen over door ProRail geïnitieerde en voor hen relevante ontwikkelingen met betrekking tot toegang tot en gebruik van de spoorweginfrastructuur en/of de

[10] Zoals bedoeld in artikel 8 van Beheerconcessie 2015-2025.

daarbij door ProRail geboden dienstverlening. De communicatie verloopt via de bestaande (thematische) overlegtafels of via andersoortige gezamenlijke thematische overleggen. Maatwerk per segment is daarbij mogelijk vanuit oogpunt van effectiviteit en efficiëntie.

Bij door derden geïnitieerde en voor spoorwegondernemingen relevante ontwikkelingen met betrekking tot toegang tot en gebruik van de spoorweginfrastructuur zal ProRail, voor zover bekend met die ontwikkelingen, er bij de derde op aandringen de informatie daarover te delen met de spoorwegondernemingen. ProRail zal informatie dan wel procesinformatie over die ontwikkelingen delen met spoorwegondernemingen indien de derde daarmee instemt.

1.7 Internationale samenwerking door infrastructuurbeheerders

1.7.1 Goederencorridors

Op 9 november 2010 trad de Verordening (EU) inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer in werking.[11] Deze Verordening verplicht Lidstaten om internationale marktgeoriënteerde goederencorridors (*Rail Freight Corridors, RFC's*) in te richten om zo de volgende doelen te kunnen behalen:

- Het versterken van de samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders op onderwerpen zoals capaciteitsverdeling van treinpaden, invoering van interoperabele systemen en ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur.
- Het vinden van een goede balans tussen goederen- en reizigerstreinen over de Rail Freight Corridors, waarbij wordt bereikt dat er adequate capaciteit voor goederenvervoer is, in lijn met de behoefte vanuit de markt, waarbij ook de punctualiteitseisen worden gehaald.
- Het promoten van intermodaliteit tussen spoor en andere transportmodaliteiten door de terminals te integreren in het corridormanagementproces.

In de onderstaande tabel zijn de corridors weergegeven met trajectdelen in Nederland. De routekeuze wordt door de betrokken Ministeries van Transport gemaakt en ligt buiten de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerders.

tabel 1.2 Internationale goederencorridors met trajectdelen in Nederland

Corridor	Hoofdtraject van de internationale goederencorridor	Hoofdroute in Nederland
Rhine – Alpine	Zeebrugge – Antwerpen / Amsterdam / Vlissingen / Rotterdam – Duisburg – [Bazel] – Milaan – Genua	Maasvlakte – Kijfhoek / Amsterdam Westhaven / Amsterdam Houtrakpolder / Vlissingen Sloe > Meteren – Zevenaar (grens)
North Sea – Mediterranean	Duinkerke / Rijsel / Luik / Parijs / Amsterdam – Rotterdam – Zeebrugge / Antwerpen – Luxemburg – Metz – Dijon – Lyon / Bazel – Marseille	Maasvlakte/Amsterdam – Kijfhoek – Roosendaal (grens)
North Sea – Baltic	Wilhelmshaven / Bremerhaven / Hamburg / Amsterdam / Rotterdam / Gent / Antwerpen – Aken / Praag / Berlijn – Warschau – Terespol (Pools – Wit-Russische grens) / Kaunas – Riga - Tallinn	Maasvlakte – Kijfhoek – Meteren – Zevenaar (grens) Amsterdam Westhaven / Amsterdam Houtrakpolder > Amersfoort – Oldenzaal (grens) Roosendaal (grens) – 's-Hertogenbosch – Utrecht – Oldenzaal (grens)

[11] Verordening 913/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer.

Meer informatie over alle routes die tot de corridors behoren is te vinden op het Rail Freight Corridor Customer Information Platform (CIP) van RailNetEurope. Voor meer gedetailleerde technische informatie kan het Register van Infrastructuur (RINF) geraadpleegd worden, dat gepubliceerd wordt door het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA). De contactgegevens van de corridororganisaties zijn:

organisatie:	EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV
bezoekadres:	Adam-Riese-Straße 11-13 60327 Frankfurt am Main Duitsland
telefoon:	+49 69 265 4544 1
e-mail:	info@corridor-rhine-alpine.eu
website:	www.corridor-rhine-alpine.eu

organisatie:	EEIG Rail Freight Corridor North Sea Mediterranean
bezoekadres:	9, place de la Gare L-1616 Luxembourg Luxemburg
e-mail:	info@rfc2.eu
website:	www.rfc-northsea-med.eu

organisatie:	EEIG “North Sea – Baltic Rail Freight Corridor” EZIG
bezoekadres:	74 Targowa Street 03-734 Warszawa Polen
telefoon:	+48 22 47 32 320
e-mail:	info@rfc8.eu
website:	www.rfc8.eu

Voor nadere regelingen met betrekking tot de internationale goederencorridors, zie ook de paragrafen 4.2.2, 4.2.3 en 4.5.4 en 4.10.

1.7.2 RailNetEurope en overige internationale samenwerkingsverbanden

1.7.2.1 RailNetEurope

ProRail is lid van RailNetEurope (RNE), een overkoepelende organisatie van Europese infrastructuurbeheerders en capaciteitsverdelende instanties. RNE faciliteert internationale spoorwegactiviteiten door geharmoniseerde internationale bedrijfsprocessen te ontwikkelen in de vorm van sjablonen, handboeken, richtlijnen en IT-tools. Meer informatie over RNE is beschikbaar op de website van RNE, zie onderstaande contactgegevens.

organisatie:	RailNetEurope Joint Office
bezoekadres:	Austria Campus 3 Jakov-Lind-Strasse 5 1020 Wien Oostenrijk
e-mail:	mailbox@rne.eu
website:	www.rne.eu

1.7.2.2 Overige internationale samenwerkingsverbanden

ProRail is lid van de organisatie van European Rail Infrastructure Managers (EIM). EIM is een belangenorganisatie voor Europese infrastructuurbeheerders. Daarnaast is ProRail actief lid van PRIME, waar zij een van de oprichters van is. PRIME is een platform waarin Europese infrastructuur-beheerders en de Europese Commissie samenwerken. ProRail is voorts één van de oprichters van Europe's Rail Joint Undertaking (ERJU) en heeft zitting in de Governing Board. ERJU is als opvolger van Shift2Rail het Europees partnerschap voor onderzoek en innovatie op het gebied van spoorvervoer in het kader van het programma Horizon Europa (2020-2027).

Tot slot is ProRail ook lid van het regionale bestuur van UIC (de internationale spoorwegunie) en neemt deel aan verschillende werkgroepen en projecten. Zie voor internationale samenwerking op het gebied van het capaciteitsverdelingsproces paragraaf 4.9.1 en op operationeel niveau hoofdstuk 6 Operatie.

2 Spoorweginfrastructuur

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een omschrijving op hoofdlijnen van de functionele en technische kenmerken van de door ProRail beheerde hoofdspoorwegen en de daartoe behorende spoorweginfrastructuur. Het Register van Infrastructuur (RINF)[12] bevat de waarden van de netwerkparameters van de spoorweginfrastructuur.

In dit hoofdstuk komen de kenmerken van de spoorweginfrastructuur op hoofdlijnen aan de orde. De paragrafen 2.3.4 tot en met 2.3.9 gaan over de parameters die de gebruiksmogelijkheden van de spoorweginfrastructuur beschrijven. Dit betreft de volgende zes parameters:

1. Referentieprofiel
2. Aslast en tonmetergewicht
3. Helling
4. Snelheid
5. Treinlengte
6. Elektrische energievoorziening

Het gebruik buiten de grenswaarden van de parameters 1, 2 en 4 is alleen toegestaan onder overeen te komen regelingen voor Buitengewoon Vervoer zoals omschreven in paragraaf 4.7.

De Netverklaring biedt gebruiksinformatie over aspecten van de spoorweginfrastructuur die van essentieel belang zijn voor de interoperabiliteit. In de praktijk is vaak behoefte aan meer detailinformatie. Op het Logistiek Portaal is een overzicht te vinden van de informatie die kan worden opgevraagd. Aanvullende informatie over de (gebruiksmogelijkheden van de) spoorweginfrastructuur, beveiligingssystemen en geografische informatie is aan te vragen bij ProRail via het volgende contactadres:

organisatie:	ProRail, Capaciteitsmanagement Afdeling Infra-Ontwikkeling	ProRail
postadres:	Postbus 2038 3500 GA Utrecht	
bezoekadres:	Moreelsepark 3 3511 EP Utrecht	
e-mail:	gebruikswaardeinfo@prorail.nl	

Gerechtigden kunnen daarnaast via de website van ProRail toegang aanvragen tot verschillende applicaties waarin specifieke informatie over de spoorweginfrastructuur te vinden is, zoals Infra-Atlas, Railinformatie Portaal of RailMaps (zie ook paragraaf 2.3 en Bijlage 23).

2.2 Beheergebied

Het beheergebied van ProRail wordt omschreven aan de hand van:

- Een overzicht van de hoofdspoorwegen die in beheer zijn bij ProRail, inclusief de bijbehorende infrastructurele elementen en voorzieningen en de in onbruik geraakte spoorwegen.

[12] Artikel 26bb Spoorwegwet juncto artikel 49 richtlijn 2012/34/EU juncto artikel 2 lid 1 Uitvoeringsverordening 2019/777.

- Een overzicht van aansluitende spoorwegen die buiten het beheer van ProRail vallen.

2.2.1 Spoorwegen in beheer bij ProRail

In Bijlage 1 zijn de door ProRail beheerde spoorwegen[13] weergegeven. Deze bijlage bevat ook een tabel met de als hoofdspoorweg aangewezen spoorwegen[14] die spooraansluitingen in haven- en industriegebieden ontsluiten.

ProRail beheert:
- De spoorwegen die in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen als hoofdspoorwegen zijn aangewezen en waarvan het beheer bij concessie aan ProRail is opgedragen.
- De infrastructurele elementen[15] die tot de hoofdspoorwegen behoren en die als spoorweginfrastructuur zijn aangewezen waaronder transfervoorzieningen in stations en opstel- en rangeerterreinen.
- Een aantal andere voorzieningen die met het verkeer op de hoofdspoorwegen zijn gerelateerd en in beheer zijn bij ProRail, zoals dieseltankinstallaties.
- Een in onbruik geraakte, niet als hoofdspoorweg aangewezen spoorweg, zie Bijlage 11.

De grenzen van het gebied dat ProRail beheert zijn te vinden in RailMaps, zie paragraaf 2.3.

In onbruik geraakte spoorwegen
ProRail beheert een in onbruik geraakte spoorweg (zie Bijlage 11). Deze spoorweg is een spoorweg als bedoeld in artikel 2 lid 3 van het Besluit bijzondere spoorwegen. Spoorverkeer over deze in onbruik geraakte spoorweg is niet mogelijk. Een eventuele reactivering van deze in onbruik geraakte spoorweg wordt via een aanvulling op de Netverklaring bekendgemaakt en in dat geval is pas spoorverkeer over deze gereactiveerde spoorweg mogelijk indien deze spoorweg is opgenomen in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

2.2.2 Aansluitende spoorwegen buiten beheer van ProRail

Via de onderstaande grensovergangen zijn de hoofdspoorwegen ten behoeve van doorgaand grens-overschrijdend verkeer verbonden met spoorwegen in aangrenzende staten:
- met het door Infrabel beheerde spoorwegnet in België, via de grensovergangen:
  - Sas van Gent – Zelzate
  - Roosendaal – Essen
  - Hazeldonk
  - Budel – Neerpelt
  - Maastricht – Lanaken[16]
  - Eijsden – Visé
- met het door DB Netz AG beheerde spoorwegnet in Duitsland, via de grensovergangen:
  - Nieuweschans – Weener[17]
  - Oldenzaal – Bad Bentheim
  - Enschede – Gronau[18]
  - Zevenaar – Emmerich
  - Venlo – Kaldenkirchen
  - Haanrade – Herzogenrath

---

13 De spoorwegen als vermeld in bijlage 1 alsmede bijlage 2 onderdeel a. bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.
14 De spoorwegen als vermeld in bijlage 2 onderdeel b. bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.
15 Zie bijlage I bij Richtlijn 2012/34/EU.
16 De spoorweg Maastricht – Lanaken is op dit moment nog wel in eigendom en beheer van ProRail, maar deze is buiten gebruik en er vindt geen treinverkeer plaats.
17 Door een defecte spoorbrug is gedurende de geldigheidsperiode van de Netverklaring geen doorgaand treinverkeer na Weener mogelijk via de spoorweg Nieuweschans – Weener.
18 De spoorweg Enschede – Gronau is te Enschede niet verbonden met de overige hoofdspoorwegen in Nederland en biedt geen verbinding voor doorgaand verkeer van/naar het Duitse spoorwegnet.

Voorts zijn de hoofdspoorwegen op de volgende plaatsen ten behoeve van overgaveverkeer verbonden met door anderen beheerde en als bijzondere spoorweg aangemerkte spoorwegen in Nederland: Veendam, Coevorden, Apeldoorn Zuid, Dieren, Kerkrade Centrum, Schin op Geul, Hoorn, Goes en Schiedam.

Verschillende industriële en goederenoverslagbedrijven zijn via spooraansluitingen verbonden met de door ProRail beheerde hoofdspoorwegen. Deze spooraansluitingen vallen buiten het beheer van ProRail (zie Bijlage 11). Informatie over de gebruiksmogelijkheden en voorwaarden zijn te verkrijgen bij de bedrijven die door de spooraansluiting ontsloten worden.

2.3 Kenmerken van de spoorweginfrastructuur

In deze paragraaf zijn de kenmerken van de spoorweginfrastructuur beschreven die voor verkeersgebruik relevant zijn. Gedetailleerde informatie over deze kenmerken van de spoorweginfrastructuur is onder meer te vinden in:

- Het Register van Infrastructuur (RINF). Dit register als bedoeld in artikel 26bb van de Spoorwegwet bevat de waarden van de netwerkparameters van de spoorweginfrastructuur, zie voor een omschrijving onderdeel 47 van Bijlage 23.
- De applicatie RailMaps, die de identificatiekenmerken van sporen (letters/nummers), seinen, wissels en andere inrichtingen en de kilometrering(en) per baanvak bevat. Ook is informatie te vinden over bijvoorbeeld de hoekverhoudingen van wissels en de aanwezigheid van bovenleiding op individuele sporen. Zie voor een omschrijving van RailMaps onderdeel 1 van Bijlage 23.
- Levering van spoorweginfrastructuurgegevens op maat via Infra-Atlas, zie voor een omschrijving onderdeel 2 van Bijlage 23.
- De publicatie Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (WVK), zie voor een omschrijving onderdeel 4 van Bijlage 23.
- De publicatie over Tijdelijke Snelheidsbeperkingen (TSB), zie voor een omschrijving onderdeel 6 van Bijlage 23.

Ook kan informatie over de spoorweginfrastructuur opgezocht of opgevraagd worden via www.spoordata.nl en via gebruikswaardeinfo@prorail.nl.

2.3.1 Baanvakken

In Bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de netwerkconfiguratie, enkelsporige, dubbelsporige en meersporige baanvakken en afstanden tussen knooppunten (selectie). Voor informatie over de nuttige spoorlengte van aankomst-, vertrek-, opstel- en wacht- of inhaalsporen: zie het Logistiek Portaal.

2.3.2 Spoorgeometrie

Over de gehele spoorweginfrastructuur bedraagt de spoorwijdte nominaal 1.435 mm, conform EN 13848-1 (minimaal 1.430 mm, maximaal 1.450 mm).

2.3.3 Stations en knooppunten

In Bijlage 1 zijn de knooppunten in de spoorweginfrastructuur en ter oriëntatie de namen van een aantal belangrijke stations en knooppunten terug te vinden.

2.3.4 Referentieprofiel

De codering van referentieprofielen in deze paragraaf is conform EN 15273.

- Over het gehele net is voor spoorvoertuigen inclusief lading een referentieprofiel conform het Register van Infrastructuur (RINF) toegestaan.

- Spoorvoertuigen met een variabele/verplaatsbare lading waarvan het statisch referentieprofiel voldoet aan G2 conform NEN-EN15273-3 (2013) en de UIC Verladerichtlinie Band 1 – Tafel 1.4 zijn toegestaan op alle door ProRail beheerde hoofdspoorwegen.
- Spoorvoertuigen (inclusief lading) waarvan het referentieprofiel niet past binnen het referentieprofiel van het te berijden baanvak worden aangemerkt als Buitengewoon Vervoer, zie paragraaf 3.4.3 en paragraaf 4.7.
- De afmetingen van spoorvoertuigen inclusief lading blijven binnen het bij wet vastgestelde profiel van het Rode Meetgebied[19] (zie ook Bijlage 12).
- Spoorvoertuigen die worden ingezet op grensbaanvakken en de grens overgaan moeten ook voldoen aan de profielvereisten van het aangrenzende spoorwegnet.

Zie voor een globaal overzicht van de toegestane profielen per tracé Bijlage 12.

2.3.5 Aslasten en tonmetergewichten

De codering van beladingsklassen in deze paragraaf is conform NEN-EN 15528. Op spoorwegen is de beladingsklasse conform het Register van Infrastructuur (RINF) toegestaan. Op grote delen van het net, waaronder op alle baanvakken die deel uitmaken van de internationale corridors (TEN-T), is het mogelijk om met een trein conform de beladingsklasse D2/D4 en bijbehorende snelheid zoals aangegeven in het RINF te rijden. Daarbij geldt:

- Het spoorvoertuig mag niet zwaarder worden beladen dan de hoogste waarde die voor dat spoorvoertuig is toegestaan.[20]
- Onder de voorwaarden van Buitengewoon Vervoer (zie paragraaf 4.7 en voor goederenvervoer Bijlage 13) kan worden afgeweken van de gepubliceerde beladingsklassen en bijbehorende snelheden in het RINF. Die voorwaarden hebben, voor zover gebruik wordt gemaakt van de gebruikelijke rijwegen, alleen betrekking op het in acht nemen van algemene en plaatselijke snelheidsbeperkingen.
- Op delen van het net is onder specifieke voorwaarden een van de beladingsklasse afwijkende asbelasting door treinstellen en locomotieven toegestaan en is de compatibiliteit met de route reeds gecontroleerd. De baanvakken, spoorvoertuigtypes en specifieke voorwaarden zijn opgenomen in een bijlage bij het RINF en kunnen per baanvak en spoorvoertuigtype en -inzet verschillen. [21]

Indien de afwijkende asbelasting leidt tot storingen, buitensporige slijtage of schade aan de infrastructuur of indien de voorwaarden niet worden opgevolgd, kan ProRail aanwijzingen geven.[22]

2.3.6 Helling

- De helling van opstelsporen is niet groter dan 1:1000.
- De helling van andere sporen is in beginsel niet groter dan 1:200; bij steilere hellingen draagt de seingeving bij aan het voorkomen dat zware treinen op zulke hellingen tot stilstand komen.

Zie voor meer informatie over de hellingen op de vrije baan ook het Register van Infrastructuur (RINF).

2.3.7 Snelheid

De baanvaksnelheid is de hoogste toegelaten snelheid op een baanvak of een gedeelte daarvan. In het Register van Infrastructuur (RINF) staat de baanvaksnelheid vermeld. Voor goederenvervoer geeft

---

19 Zie artikel 10 lid 2 sub a Besluit spoorverkeer en artikel 40a Regeling spoorverkeer en bijlage 8 bij deRegeling spoorverkeer.

20 Artikel 17 lid 2 Besluit spoorverkeer.

21 Op basis van artikel 26p sub c Spoorwegwet juncto artikel 23 Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020 juncto 4.2.2.5 en aanhangsel D1 TSI OPE 2019/773 (opmerking 3) is in het Register van Infrastructuur een lijst opgenomen van met de routeverenigbare voertuigtypes waarvan de routecompatibiliteit reeds is gecontroleerd. Deze lijst is te vinden onder parameter 1.1.1.1.2.4.4 (Document with the procedure(s) for static and dynamic route compatibility checks - Lijst voertuigen voor Bijlage bij RINF).

22 Artikel 16 Algemene Voorwaarden behorend bij de Toegangsovereenkomst.

Bijlage 13 ook een beeld van de baanvaksnelheden. Voor details kan de publicatie Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (kortweg Wegwijzers of WVK) zoals beschreven in Bijlage 23 onderdeel 4 worden geraadpleegd.

2.3.8 Treinlengte

- De maximale treinlengte inclusief locomotief is 740 meter voor goederentreinen en 400 meter voor hogesnelheidstreinen (exclusief een tolerantie van 1%). In het internationale verkeer zijn ook route-specifieke lengtebeperkingen van toepassing. Informatie hierover staat in de grensbaanvak-overeenkomsten (GBO's), te vinden op het Logistiek Portaal.
- De treinlengte moet kleiner zijn dan de nuttige lengte van de vertrek-, inhaal- en aankomstsporen waarop de trein volgens de dienstregeling is gepland.
  De lengte van reizigerstreinen moet ook zijn afgestemd op de nuttige lengte van de perrons waarlangs de trein volgens dienstregeling halteert (Bijlage 19). Een gedetailleerd overzicht van de nuttige spoor- en perronlengten per emplacement is te raadplegen op het Logistiek Portaal. Bij gepland gebruik van een omleidingsroute zijn de lengtebeperkingen volgens de dienstregeling op die route van toepassing.
- ProRail en DB Netz hebben de volgende grenswaarden voor treinlengten (inclusief locomotieven) bepaald voor goederentreinen over de grensovergangen, gebaseerd op de beperkingen in Duitsland (Bad Bentheim, Emmerich en Kaldenkirchen):
  - Oldenzaal – Bad Bentheim: grenswaarde 590 meter.[23]
  - Zevenaar – Emmerich: grenswaarde 690 meter.
  - Venlo – Kaldenkirchen: grenswaarde 650 meter.
- Goederentreinen naar en van Duitsland die geen gebruik maken van de van te voren geregelde treinpaden op de goederencorridors (Pre-Arranged Paths) en langer zijn dan bovengenoemde grenswaarden (met een maximum van 740 meter) kunnen alleen met instemming van DB Netz worden ingezet. ProRail draagt zorg voor de afstemming met DB Netz. Zie voor meer toelichting op dit proces de paragrafen 4.5.4.1 (Aanbod van tevoren geregelde treinpaden) en 4.5.4.2 (Voorbehouden van capaciteit).

2.3.9 Elektrische energievoorziening

In Bijlage 17 is onder meer de volgende informatie weergegeven:
- De baanvakken die voorzien zijn van een tractie-energievoorzieningssysteem.
- De bovenleidingspanning[24] gelimiteerd tot 4.000 Ampère[25] of de eventuele geldende beperking in de maximale stroomafname per baanvak.
- De spanningssluizen ter plaatse van de overgang op andere bovenleidingspanningen.

Bovenleiding

- De hoogte van de bovenleiding ten opzichte van de bovenzijde van de spoorstaaf is standaard +5,50 meter. Bij kunstwerken is een afwijkende hoogte mogelijk, maar de bovenleiding bevindt zich steeds buiten het referentieprofiel dat ter plaatse van toepassing is.

- De afstand tussen de voorzijde van de trein en de achterste opstaande stroomafnemer van dezelfde trein mag niet meer zijn dan 400 meter. Dit in verband met seinplaatsing bij open spaninrichtingen.

Voor meer informatie over de dienst tractie-energievoorziening, zie paragraaf 5.3.3 en 5.4.1 en Bijlage 24. Voor informatie over de EnergieVerzamelapplicatie (EVA), zie paragraaf 5.4.2.

---

[23] Dit geldt alleen voor de Betuweroute, via Breukelen, Utrecht of vanuit Westhaven is het 690 meter. Zie ook Bijlage 22 Standaard goederenpaden

[24] Conform NEN-EN 50163 en NEN-EN 50388:2012, paragraaf 8.3 Values for *U mean useful* at the pantograph, table 3.

[25] Conform NEN-EN 50163 en NEN-EN 50388:2012, paragraaf 7.1 Maximum Train Current, Annex F, table F.1

Overeen te komen regeling

► ProRail wenst van de spoorwegonderneming gegevens per type elektrisch spoorvoertuig zoals omschreven in onderdeel 2.2 van Bijlage 8 te ontvangen. ◄

2.3.10 Seinstelsels

De hoofdspoorweginfrastructuur is uitgerust met seinstelsels, beveiligings- en communicatiesystemen voor de veilige en beheerste afwikkeling van het treinverkeer. Ten minste alle sporen die zijn ingericht voor snelheden hoger dan 40 kilometer per uur zijn voorzien van een seinstelsel dat het verband tussen wisselstanden, spoorbezetting en seingeving bewaakt. Daarnaast zijn beveiligingssystemen toegepast die via treinbeïnvloeding de maximumsnelheid en de correcte opvolging van de opdrachten van de seingeving bewaken.

De regelingen voor het gebruik van niet centraal bediende baanvakken zijn te vinden op het Logistiek Portaal. Ook de gebruikersprocessen voor ERTMS-infrastructuur zijn beschikbaar via het Logistiek Portaal (zie voor meer informatie paragraaf 6.2.2). De Bedieningsvoorschriften (BVS-en) zijn ontsloten via de applicatie Railinformatie Portaal van ProRail. In het Register van Infrastructuur (RINF) staat informatie over waar de systemen ATBEG, ATBNG en ETCS/ERTMS zijn toegepast. Infrastructuur is voorzien van (licht)seinen als minimaal één van de volgende systemen aanwezig is: ATBEG, ATBNG of ETCS Level 1. Let op: de HSL-Zuid heeft afwijkende seinen ten behoeve van ETCS Level 1. Op bepaalde locaties is plaatselijke bediening van seinen door treinpersoneel mogelijk, via een infrarood-afstandbedieningssysteem. Deze baanvakken staan in onderstaande tabel.

tabel 2.1 Baanvakken met plaatselijke bediening

Baanvak
Enschede – Enschede Grens
Zevenaar – Winterswijk (Wehl)
Groningen – Leeuwarden (de infrarood-afstandbediening is op alle stations verwijderd met uitzondering van station Leeuwarden)

2.3.11 Verkeersleidingssystemen

Verkeersleidingondersteunende systemen worden gevoed met treinsamenstellingsgegevens voor zover die in de dienstregelingplanningssystemen zijn ingevoerd. De voorwaarden voor het gebruik van deze systemen door spoorwegondernemingen worden nader overeengekomen (zie hiervoor paragraaf 5.1, paragraaf 5.3 en paragraaf 5.5).

In onderstaande tabel zijn de applicaties en publicaties die worden gevoed met treinsamenstellings-gegevens opgesomd en vervolgens kort omschreven. De derde kolom van deze tabel geeft een verwijzing naar een uitgebreide toelichting.

Tabel 2.2 Verkeersleidingssystemen

Naam	Functie	Voor toelichting zie
Vanuit de dienst Treinpad		
WagenLading Informatie Systeem (WLIS)	Registratie van treinsamenstellingsgegevens en de positie en lading van goederenwagens op emplacementen.	Bijlage 23 – 20
SpoorWeb	Communicatie bij calamiteiten.	Bijlage 23 – 21
VIEW	Inzicht in actuele treinbewegingen.	Bijlage 23 – 23
Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard)	De levering van plan- en uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP-berichten.	Bijlage 23 – 27
Ondersteunende ICT-diensten		

Naam	Functie	Voor toelichting zie
MeekijkVOS (Inzicht in actuele treinbewegingen)	Meekijkfunctionaliteit van het verkeersleidingsysteem VOS, waarmee het verloop van de treindienst kan worden gevolgd.	Bijlage 23 – 24
Train Information System (TIS) (Inzicht in actuele internationale treinbewegingen)	Inzicht in actuele treinbewegingen van internationale reizigers- en nationale en internationale goederentreinen.	Bijlage 23 – 25
Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens Nederlandse standaard)	Levering van actuele verkeersplangegevens, daaraan gerelateerde wijzigingen van de treindienst en uitvoeringsinformatie.	Bijlage 23 – 28
Levering van Materieel- en Treinpositie Service (MTPS)	Het leveren van realtime data over treinposities op basis van treindetectiesystemen.	Bijlage 23 – 29
RouteLint	Informatie ten behoeve van de machinist over de actuele verkeerssituatie van zijn rijweg.	Bijlage 23 – 30
ORBIT	Geeft de machinist een waarschuwing als een stoptonend sein met te hoge snelheid wordt genaderd.	Bijlage 23 – 31

2.3.12 Communicatiesystemen

De door ProRail beheerde spoorwegen zijn uitgerust met GSM-R, een internationaal gestandaardiseerd digitaal radiocommunicatiesysteem. GSM-R is geschikt voor datacommunicatie tussen ETCS-systemen en het gespreksverkeer tussen machinist en treindienstleiding (zie de dienst GSM-R Voice Spoorwegveiligheid in onderdeel 17 van Bijlage 23), de dienst GSM-R Portofonie in onderdeel 18 van Bijlage 23 en de dienst andere spoorweggerelateerde GSM-R voice- en datacommunicatie in onderdeel 19 van Bijlage 23.

2.3.13 Beveiligingssystemen

2.3.13.1 Treinbeïnvloedingssystemen

Het Register van Infrastructuur (RINF) kan worden geraadpleegd om na te gaan waar welk type treinbeïnvloedingssysteem ligt. Voor een globaal beeld van het type treinbeïnvloedingssysteem per baanvak: zie Bijlage 14.

Ten aanzien van de treinbeïnvloedingssystemen gelden de volgende generieke uitgangspunten:

- Spoorvoertuigen moeten steeds compatibel zijn met de treinbeïnvloedingssystemen op de baanvakken waar de spoorvoertuigen worden ingezet.
- Zonder ERTMS communicatie-encryptiesleutels kunnen met ETCS uitgeruste spoorvoertuigen op op de baanvakken Amsterdam-Utrecht en de Hanzelijn rijden onder ATBEG.
- De rangeerheuvel te Kijfhoek is voorzien van een geautomatiseerd heuvelprocesbesturings-systeem. Locomotieven die worden gebruikt voor het rangeren via deze rangeerheuvel moeten voorzien zijn van apparatuur voor communicatie met en beïnvloeding door dit heuvelproces-besturingssysteem (zie ook paragraaf 7.3.5.2.2, onderdeel 5.2 en 5.3).
- Het treinbeïnvloedingssysteem ATB (zowel ATBEG als ATBNG) bewaakt de opdracht om de snelheid te verminderen tot de snelheid die het seinstelsel aangeeft. Op geselecteerde locaties heeft het ATBEG-systeem een extra functie ('ATB-Vv') die voorziet in remcurvebewaking in het snelheidsgebied tussen 0 en 40 km/h. ATB-Vv beïnvloedt alleen spoorvoertuigen die zijn voorzien van de ATB-Vv functionaliteit.

Op een aantal baanvakken is er sprake van een transitie tussen treinbeïnvloedingssytemen. Om deze transities te testen kan gebruik gemaakt worden van het ProRail ERTMS Integratielab, zie Bijlage 23, onderdeel 38 en het ERA Technical Document.

Overeen te komen regeling

► In paragraaf 6.2.2 zijn de procedures te vinden voor het aanvragen en beheren van communicatie-encryptiesleutels die nodig zijn om te rijden op ERTMS-level-2-baanvakken.

Daarnaast zijn in deze paragraaf de gebruikersprocessen voor het rijden van treinen bij gebruikmaking van ERTMS beschreven. ProRail wenst deze overeen te komen in de Toegangsovereenkomst. ◄

2.3.13.2 Treindetectiesystemen

- Op de spoorweginfrastructuur zijn verschillende treindetectiesystemen in gebruik om de beveiliging te voorzien van informatie over spoorbezetting. Sommige van die treindetectiesystemen maken gebruik van de kortsluitende werking van wielstellen (spoorstroomlopen), andere systemen werken op grond van andere fysische fenomenen, zoals de beïnvloeding van een magneetveld (assentellers en detectielussen) of het doorbuigen van de spoorstaaf (pedalen).
- In Bijlage 15 is per baanvak aangegeven welke treindetectiesystemen in gebruik zijn. Ook kan het Register van Infrastructuur (RINF) worden geraadpleegd.
  Informatie over aanwezige detectiesystemen op specifieke sporen op emplacementen en stations is niet zichtbaar in Bijlage 15. Deze informatie is op aanvraag beschikbaar (zie paragraaf 2.1).
- Spoorvoertuigen moeten steeds compatibel zijn met de treindetectiesystemen op de baanvakken waar de spoorvoertuigen worden ingezet; de compatibiliteit omvat in ieder geval kortsluit- en stoorstroomgedrag (trein-baan). Of er sprake is van voldoende compatibiliteit wordt per geval bepaald door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (namens deze de Inspectie voor Leefomgeving en Transport) en vastgelegd in de voertuigvergunning van het specifieke spoorvoertuig. De compatibiliteitseisen die verbonden zijn met de verschillende treindetectiesystemen zijn vastgesteld in de Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020. Deze eisen gelden voor nieuwe en vernieuwde spoorvoertuigen en staan per detectiesysteem beschreven in artikel 10 van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020 met verwijzing naar de bijlagen 5, 6 en 7.[26] Voor niet-TSI-conforme voertuigen gelden daarnaast de eisen uit bijlage 10 behorend bij artikel 15.
- Bij de combinatie van GRS-spoorstroomlopen met aanvullende detectiemiddelen (assentellers, prikspanningspoorstroomloop (PSSSL), pedalen, massadetectielussen) is het mogelijk met spoorvoertuigen te rijden, die niet aan de eisen ten aanzien van detectiekwaliteit voldoen. Dit volgt uit de voertuigvergunning van het spoorvoertuig.[27]
- Baanvakken met alleen GRS- en Toonfrequente spoorstroomlopen zijn niet zondermeer geschikt voor moderne elektrische reizigerstreinstellen die in monocultuur[28] rijden. Dit staat aangegeven in de beperkingen van de voertuigvergunning van het spoorvoertuig, verwijzend naar het Technisch dossier bij de toelating.
- De paars en groen gemarkeerde baanvakken in Bijlage 15 zijn, voor zover geëlektrificeerd, geschikt voor deze elektrische reizigerstreinstellen, ongeacht of er monocultuur optreedt.

2.4 Gebruiksbeperkingen

De gebruiksbeperkingen van de spoorwegen worden bepaald door de kenmerken van de spoorweginfrastructuur en externe factoren. Tot die externe factoren behoren uitdrukkelijk – maar niet uitsluitend – de voorschriften van omgevingsvergunningen die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht aan ProRail zijn verleend voor het gebruik van de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur.

Beperkingen voor het doorgaande treinverkeer die van invloed zijn op het minimumtoegangspakket volgens bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU en die voortvloeien uit vergunningen of andere

---

26 Zie artikel 10 Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020.

27 Zie de Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020, bijlage 5.

28 Van monocultuur is sprake als er minder dan twee keer per uur op spoorniveau spoorvoertuigen met onbesproken detectiekwaliteit rijden: VIRM/VIRMm, ICMm, DDZ, E-loc met rijtuigen.
Combinaties met andere typen treinstellen en goederentreinen geven in het algemeen onvoldoende garantie dat de detectiekwaliteit behouden blijft in verslechterende omstandigheden, zoals in de bladvalperiode.

publiekrechtelijke regelingen waarvan de inhoud niet in Staatscourant, Staatsblad of Tractatenblad wordt bekendgemaakt, worden door ProRail via de Netverklaring bekendgemaakt.

2.4.1 Gespecialiseerde spoorweginfrastructuur

Uitsluitingen en beperkingen vervoer
In Bijlage 9 zijn baanvakken vermeld waarop, in afwijking van het interoperabiliteitsprincipe, een bepaald soort verkeer of vervoer is beperkt of uitgesloten.

Procedurevoorschrift
► In deze bijlage zijn ook de baanvakken vermeld waarop personenvervoer moet worden aangevraagd bij de One-Stop-Shop (OSS) van ProRail. De aanvraag moet voorzien zijn van een risico-evaluatie en beoordeling[29] en een draaiboek. Deze documenten moeten tenminste een maand voor de uitvoerdatum zijn goedgekeurd door ProRail. Voor contactgegevens zie paragraaf 4.2.4.◄

Omgevingsvergunningen brandveilig gebruik
Sommige onderdelen van de spoorweginfrastructuur zijn als bouwwerk te kwalificeren. Voor het gebruik van deze bouwwerken kan een omgevingsvergunning brandveilig gebruik of een gebruiksmelding nodig zijn op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in combinatie met het Besluit omgevingsrecht en het Bouwbesluit 2012. Het bevoegd gezag kan voorwaarden aan het gebruik stellen in die melding of in de omgevingsvergunning brandveilig gebruik.
Als uit een melding of een omgevingsvergunning brandveilig gebruik beperkingen of voorwaarden voortvloeien die van belang zijn voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur door spoorwegondernemingen, dan maakt ProRail die beperkingen of voorwaarden bekend in de Netverklaring. De onderliggende documenten van het bevoegd gezag zijn in te zien bij ProRail. De beperkingen en voorwaarden van de vergunningen en meldingen die van kracht zijn bij ingang van de dienstregeling waar deze Netverklaring betrekking op heeft zijn opgesomd in Bijlage 9.

Hogesnelheidsbaanvakken
De baanvakken Hoofddorp – Rotterdam Centraal (via Groene Hart spoortunnel) en Rotterdam Lombardijen – Hazeldonk zijn aangemerkt als baanvakken van het hogesnelheidsspoorwegsysteem zoals bedoeld in bijlage I bij Richtlijn 2016/797/EU. Specifieke beperkingen voor het gebruik van deze baanvakken zijn vermeld in het Register van Infrastructuur (RINF).

Overeen te komen regeling
► Door het aangaan van de Toegangsovereenkomst aanvaardt de spoorwegonderneming de verplichting om de gebruiksmeldingen en omgevingsvergunningen brandveilig gebruik na te leven en zich te onthouden van handelen dat overtreding van de geldende voorschriften tot gevolg heeft. Tevens aanvaardt de spoorwegonderneming dat ProRail de naleving van deze verplichtingen controleert. ◄

2.4.2 Milieugerelateerde gebruiksvoorschriften en beperkingen[30]

2.4.2.1 Omgevingsvergunningen milieu

Algemeen
Spoorwegondernemingen die van de door ProRail beheerde emplacementen gebruik maken, mogen alleen vergunningplichtige activiteiten uitvoeren als voor die activiteiten een omgevingsvergunning milieu is afgegeven. De vergunde activiteiten zijn vermeld in de omgevingsvergunning milieu. De aan ProRail verleende omgevingsvergunningen milieu, voor zover die bepalingen bevatten met betrekking tot het gebruik van de spoorweginfrastructuur zijn onderdeel van de Netverklaring en te raadplegen via het Logistiek Portaal.

---

[29] Het betreft hier een risico-evaluatie en -beoordeling in de zin van Uitvoeringsverordening 402/2013/EU.
[30] Mogelijk treedt de Omgevingswet in werking gedurende de looptijd van deze Netverklaring. Indien dit het geval is zal de Netverklaring voor zover noodzakelijk hierop aangepast worden.

Emplacementen zijn inrichtingen waar meerdere gebruikers (zoals ProRail en spoorwegondernemingen) tegelijkertijd en naast elkaar kunnen opereren, gebruikmakend van dezelfde omgevingsvergunning milieu. Elke gebruiker is verantwoordelijk voor het naleven van de vergunning, de daaraan verbonden voorschriften alsmede de algemeen geldende milieunormen voor een ieder in Nederland. Elk van de gebruikers is daarop aanspreekbaar door het bevoegd gezag. ProRail heeft de coördinerende taak op zich genomen om er voor te zorgen dat de gebruikers van de inrichting zijn geïnformeerd over de verplichtingen en de gebruiksmogelijkheden die in de vergunning zijn bepaald.

Overeen te komen regeling

► Door het aangaan van de Toegangsovereenkomst verplicht de spoorwegonderneming zich tot het naleven van de vergunningvoorschriften; het niet naleven van deze voorschriften houdt dan een toerekenbaar tekortkomen jegens ProRail in. Nadere bepalingen hieromtrent zijn te vinden in paragraaf 2.4.2.2 en in de Algemene Voorwaarden (Bijlage 5). ◄

ProRail heeft in het kader van het akoestisch onderzoek ten behoeve van de naleving van een omgevingsvergunning milieu en ook ten behoeve van de aanvraag van een omgevingsvergunning milieu, geluidemissiegegevens nodig van reizigersmaterieel en locomotieven zoals deze gebruikt worden op emplacementen. Voor goederenmaterieel wordt van reeds bekende gemiddelde waarden uitgegaan.

Overeen te komen regeling

► ProRail wenst van elke spoorwegonderneming een opgave van de geluidemissiegegevens van hun reizigersmaterieel en locomotieven te ontvangen. In Bijlage 8, onderdeel 2.2, is deze opgave nader omschreven. ◄

Wanneer een spoorwegonderneming voornemens is om nieuwe of andere vergunningplichtige activiteiten op een emplacement uit te gaan voeren dient ProRail hier vooraf (via accountmanagement@prorail.nl) over geïnformeerd te worden, zodat getoetst kan worden of deze activiteiten passen binnen de geldende omgevingsvergunning milieu of dat daarvoor een (wijziging van de) omgevingsvergunning aangevraagd kan worden. De toestemming van ProRail (en indien nodig een gewijzigde omgevingsvergunning) is nodig voorafgaand aan de uitvoering van gewijzigde activiteiten op een emplacement.

Aanvraag of wijziging van een omgevingsvergunning milieu

Wanneer het noodzakelijk is om een (wijziging van een) omgevingsvergunning milieu aan te vragen zal ProRail de relevante spoorwegondernemingen benaderen voor het verzamelen van de benodigde gegevens.

2.4.2.2 Informatieverstrekking in het kader van milieu en veiligheid

Van de spoorwegonderneming wordt verwacht dat hij binnen de per geval gestelde termijn de door ProRail benodigde en gevraagde informatie ten behoeve van de aanvraag, wijziging dan wel naleving van een omgevingsvergunning milieu levert. Deze informatie betreft de voor omgevingsvergunning milieu relevante processen en activiteiten die de spoorwegonderneming[31] uitvoert, c.q. wil gaan uitvoeren. Dit is inclusief het gebruik van (was)installaties en werkplaatsen, laad- en losplaatsen, opslag (milieu)gevaarlijke stoffen, onderhoudswerkzaamheden aan spoorvoertuigen en dergelijke.

De informatie die de spoorwegonderneming aan ProRail moet leveren is opgenomen in Bijlage 8, onderdeel 2.1.2 t/m 2.1.5 en onderdeel 2.2. Daarnaast levert de spoorwegonderneming in geval van het indienen van een zienswijze, een bezwaar- of beroepschrift of een verzoek tot voorlopige voorziening naar aanleiding van een verkregen (ontwerp)beschikking omgevingsvergunning milieu of (ontwerp-)handhavingsbesluit de benodigde informatie ter onderbouwing daarvan aan ProRail.

In het kader van de hierboven beschreven informatieverstrekking is het volgende van belang:

---

[31] Zijnde een inrichting als bedoeld in artikel 1.1 lid 1 juncto lid 3 Wet milieubeheer juncto artikel 1.1 lid 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

- ProRail coördineert het uitvoeren van onderzoeken op basis van de gegevens van de spoorwegondernemingen, beoordeelt de milieutechnische effecten van de aan te vragen activiteiten op de omgeving en stelt rapporten op. De milieutechnische rapporten samen met de aanvraagtekst worden met de relevante spoorwegondernemingen afgestemd. Bij het indienen van de definitieve aanvraag, het indienen van zienswijzen op basis van de ontwerpbeschikking en het aantekenen van een beroep wordt tijdig met de spoorwegondernemingen afgestemd. Kopieën van de relevante documenten worden aan de spoorwegondernemingen gestuurd.
- ProRail heeft een coördinerende rol bij de processen ten behoeve van het indienen van zienswijzen en beroepschriften en, indien daartoe aangesproken door het bevoegd gezag, bij acties in het kader van toezicht en handhaving. ProRail heeft bovengenoemde informatie van de spoorwegondernemingen nodig om haar rol goed te kunnen vervullen.

Beheer omgevingsvergunningen milieu
ProRail gaat ervan uit dat spoorwegondernemingen op de hoogte zijn van de bepalingen uit de vergunningen. Alle vigerende omgevingsvergunningen milieu (en meldingen milieu), alsmede de '*Checklist Milieu*' en '*Aandachtspunten per (vergunningplichtig) emplacement*' zijn te raadplegen via het Logistiek Portaal of in te zien bij ProRail. De gebruikers van het emplacement (partijen die verantwoordelijk zijn voor het naleven van de vergunning en de vergunningvoorschriften) vinden hierin bepalingen waaraan zij zich dienen te houden.

De beperkingen en verplichtingen van de omgevingsvergunningen kunnen onder andere betrekking hebben op:
- De behandeling – inclusief het opstellen – van wagens met gevaarlijke stoffen, in het bijzonder gevaarlijke stoffen geladen in ketelwagens en ketelcontainers.
- De uitvoering van activiteiten en handelingen die een geluidbelasting voor de omgeving veroorzaken.
- De maatregelen ter voorkoming van bodemverontreiniging; het opstellen van spoorvoertuigen die voor sloop bestemd zijn geldt daarbij als 'opslag van afvalstoffen'.
- De beschikbaarstelling van gegevens over de activiteiten en handelingen die op een emplacement uitgevoerd worden of zijn; voor de achteraf te leveren gegevens: zie Bijlage 8.
- Het aanbrengen en gebruiken van voorzieningen op het emplacement.
- De gedragsregels van gebruikers, zoals onder meer de verplichte (beschermings-)middelen, het omgaan met afval en het melden van onveilige situaties, zijn opgenomen in het '*Huisreglement ProRail*', zie paragraaf 3.3.
- Verplichtingen te rapporteren over gebruiksomvang, incidenten, maatregelen, doelvoorschriften, enzovoort.

Bijzondere situaties
Het kan voorkomen dat aan ProRail een omgevingsvergunning milieu verleend wordt die ook van invloed is op sporen die buiten het beheer van ProRail vallen. In dat geval treft ProRail met de beheerder van die sporen regelingen om te kunnen voldoen aan de omgevingsvergunning milieu.

Het kan ook voorkomen dat sporen en terreinen die bij ProRail in beheer zijn binnen de werkingssfeer vallen van een omgevingsvergunning milieu die aan een ander dan ProRail is verleend. In dat geval zal ProRail aan de spoorwegonderneming inlichtingen verstrekken over de beperkingen en verplichtingen van die vergunning die voor de spoorwegonderneming relevant zijn.

2.4.2.3 Geluid op baanvakken

De minister van Infrastructuur en Waterstaat stelt vast[32] hoeveel geluid treinverkeer mag maken. Op de website van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is informatie over de toegestane geluidnormen, de zogenaamde geluidproductieplafonds, gepubliceerd. ProRail draagt zorg[33] voor de naleving van de geluidproductieplafonds, door te toetsen of de aangevraagde capaciteit voldoet aan de geluidproductieplafonds, zie paragraaf 4.5.4 punt c. Als uit de toets volgt dat er sprake is van

[32] Artikel 11.27 van de Wet milieubeheer.
[33] Artikel 11.20 van de Wet milieubeheer.

overschrijding van de geluidproductieplafonds, en ook coördinatie dit niet verhelpt, wordt de spoorweginfrastructuur die het betreft overbelast verklaard, zie paragraaf 4.6.

ProRail dient per kalenderjaar een nalevingsverslag te overleggen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat ten aanzien van de naleving van de wettelijke geluidproductieplafonds. Daarnaast dient ProRail op basis van de beheerconcessie vijfjaarlijks een Geluidkaart voor de minister voor te bereiden. Voor deze taken heeft ProRail gegevens nodig van spoorwegondernemingen over de gemiddelde gerealiseerde treinenloop en -samenstelling voor de dag-, avond- en nachtperiode in het kalenderjaar. ProRail zal zich inspannen, op verzoek van de spoorwegondernemingen, deze gegevens zoveel mogelijk uit de eigen systemen te halen. De spoorwegondernemingen zijn verantwoordelijk voor de gegevens.

Tevens heeft ProRail de categorie-indeling nodig van het reizigersmaterieel zoals deze gedefinieerd is in het wettelijke rekenvoorschrift[34]. Bij goederenmaterieel wordt onderscheid gemaakt in stille en niet-stille goederenwagens.

Overeen te komen regeling

► ProRail vraagt van elke spoorwegonderneming per kalenderjaar een opgave van de gemiddelde gerealiseerde treinenloop en -samenstelling voor de dag-, avond- en nachtperiode in het kalenderjaar te ontvangen. In Bijlage 8 is deze opgave nader omschreven. ProRail verlangt daarnaast van elke spoorwegonderneming een opgave van de categorie-indeling van hun reizigersmaterieel zoals deze gedefinieerd is in het wettelijke rekenvoorschrift[35]. In Bijlage 8 is deze opgave nader omschreven. ◄

2.4.2.4 Bodembescherming

Bedrijfsprocessen van spoorwegondernemingen leveren risico's op voor verontreiniging van de bodem en ballast met brandstoffen, koelvloeistoffen, smeermiddelen enzovoort. Treinen kunnen bij normale bedrijfsvoering geringe hoeveelheden van deze middelen lekken op de ballast. Door goed en regelmatig onderhoud van spoorvoertuigen is dit tot een minimum te beperken. Verder kan ballast- en bodemverontreiniging optreden door incidenten.

De Wet bodembescherming verplicht ProRail en de spoorwegondernemingen maatregelen te nemen die de kans op een bodemverontreiniging minimaliseren en, indien de bodem toch is aangetast, alle benodigde maatregelen te nemen om de gevolgen daarvan te beperken. Voor bodembedreigende activiteiten geldt dat bij aanvang van de activiteit een nulsituatie van de bodem moet worden vastgesteld, afgestemd op het bedrijfsproces en de stoffen die daarbij vrij kunnen komen. Bij beëindiging van diezelfde activiteit dient een eindsituatie-onderzoek te worden uitgevoerd. Op basis van een vergelijking tussen de twee onderzoeken moet worden vastgesteld of er in de tussengelegen periode een verontreiniging is ontstaan die gerelateerd kan worden aan het betreffende bedrijfsproces.

Indien, bij afwezigheid van een aanwijsbare bronlocatie, de ballast of de bodem van de hoofdspoorweg blijkt te zijn verontreinigd, stelt ProRail een onderzoek in om na te gaan wat de oorzaak is (geweest). Indien wordt vermoed dat een spoorwegonderneming de verontreiniging heeft veroorzaakt, dan wel te veroorzaken, wordt deze spoorwegonderneming direct op de hoogte gesteld van de verontreiniging. Ook betrekt ProRail die spoorwegonderneming bij het onderzoek. Op grond van de Wet bodembescherming meldt ProRail een bodemverontreiniging bij het bevoegd gezag. Mede op aanwijzing van het bevoegd gezag wordt de verontreiniging ongedaan gemaakt. Indien de spoorwegonderneming veroorzaker blijkt te zijn (geweest), worden de kosten van het ballast- en/of bodemonderzoek en eventuele sanering op die spoorwegonderneming verhaald.

Tanken van spoorvoertuigen met diesel- of gasolie levert een verhoogd risico op voor bodemverontreiniging. Dit geldt ook voor andere vormen van overslag van bodembedreigende vloeistoffen. Tanken ten behoeve van tractie dient te geschieden op de daartoe bestemde tankinstallaties en boven de daarvoor aangelegde bodembeschermde en -dichte voorzieningen die in Bijlage 21 zijn vermeld.

---

34 Reken- en meetvoorschrift 2012.
35 Reken- en meetvoorschrift 2012.

Alleen in bijzondere gevallen wordt tanken buiten één van de in Bijlage 21 vermelde tankinstallaties toegestaan. Deze gevallen zijn omschreven in onderdeel 5.5 van de tabel Tankinstallaties in paragraaf 7.3.10.2. Ook in die gevallen gelden er eisen ten aanzien van bodembeschermende voorzieningen.

Overeen te komen regeling

► ProRail wenst de afspraken met betrekking tot bodembescherming (optreden bij gesignaleerde ballastverontreiniging respectievelijk het tanken) overeen te komen in de Toegangsovereenkomst via de Algemene Voorwaarden (zie Bijlage 5) en onderdeel 5.5 van de tabel Tankinstallaties in paragraaf 7.3.10.2. ◄

2.4.3 Risicogerelateerde gebruiksbeperkingen

Algemeen

Op het transport van gevaarlijke stoffen per spoor is de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen en de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen en daarmee het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID) van toepassing. Overeenkomstig het RID zijn gevaarlijke stoffen stoffen die, door hun intrinsieke eigenschappen of de omstandigheden waaronder ze voorkomen, gevaar, schade of ernstige hinder voor mens, dier of milieu kunnen veroorzaken. Ze worden aan de hand van deze intrinsieke eigenschappen of de omstandigheden waaronder ze voorkomen ingedeeld in gevarenklassen.

In geval van een incident zijn niet alle gevaarlijke stoffen even gevaarlijk voor de omgeving. Daarom wordt bij vervoerswetgeving en in de omgevingsvergunningen milieu onderscheid gemaakt tussen gevaarlijke stoffen die relevant zijn voor externe veiligheid - met een grote impact voor de omgeving - en gevaarlijke stoffen die niet relevant voor de externe veiligheid zijn.[36]

Voor risicoanalyses en rapportages gaat het volgens de regelgeving uitsluitend om bulkvervoer in beladen wagens, al is sprake van een ander inzicht bij een aantal bevoegd gezagen.

Op een aantal emplacementen waar een omgevingsvergunning milieu van kracht is voor activiteiten met goederentreinen zijn tevens activiteiten toegestaan met wagens beladen met de voor externe veiligheid relevante gevaarlijke stoffen. Voor activiteiten met deze stoffen zijn door het bevoegd gezag regels opgenomen in de vergunningen. De regels hebben doorgaans betrekking op het toegestane externe-veiligheidsrisico, het pakket aan (blus)voorzieningen en rapportageverplichtingen. Er zijn lokale verschillen over welke stoffen al dan niet zijn toegestaan en de regels die daarover zijn gesteld. Gebruikers dienen de activiteiten uit te voeren overeenkomstig de gestelde regels in de omgevingsvergunning milieu alsmede de vigerende wet- en regelgeving. Naast de regels uit de vergunningen (zie paragraaf 2.4.2.1) kunnen in sommige gevallen beperkingen in het gebruik gelden als gevolg van handhaving door het bevoegd gezag.

Behandeling van gevaarlijke stoffen op emplacementen

Voor handelingen met en opstellen van wagens met gevaarlijke stoffen zijn de volgende emplacementen ingericht:

tabel 2.3 Emplacementen ingericht voor handelingen met en opstellen van wagens met gevaarlijke stoffen

Emplacement		
Amersfoort Goederen	Hengelo	Rotterdam Pernis
Amsterdam Aziëhaven	Kijfhoek	Rotterdam Waalhaven Zuid
Amsterdam Westhaven	Lage Zwaluwe	Sas van Gent
Axel Aansluiting	Moerdijk	Sittard
Blerick	Onnen	Sloe 1
Delfzijl Oosterhoorn	Roosendaal*	Sloe 2

[36] Zie tabel 9-2 uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART).

Deventer Goederen*	Rotterdam Botlek	Terneuzen Aansluiting
Dordrecht*	Rotterdam Europoort	Valburg CUP
Eindhoven*	Rotterdam Maasvlakte-West	Venlo
Emmen**	Rotterdam Maasvlakte-West-west	Venlo TPN

* Alleen kopmaken met wagons beladen met gevaarlijke stoffen is toegestaan. Andere (rangeer)handelingen met gevaarlijke stoffen niet.
** Alleen handelingen met categorie C3 (maximaal 500 wagons p/jr) zijn toegestaan.

De aangeboden emplacementen zijn geselecteerd ten behoeve van het accommoderen van de rangeerprocessen nabij het begin- of eindpunt van spoorvervoerstromen van/naar potentiële verladers/ontvanger/verwerkers van gevaarlijke stoffen, alsmede de noodzakelijke rangeerprocessen bij geplande behandelingen onderweg (locwisseling / rijrichtingwisseling / overstand). Ten behoeve van de dienstregeling worden op het Logistiek Portaal de '*Checklist Milieu*' en op emplacementsniveau de documenten '*Aandachtspunten omgevingsvergunning milieu*' gepubliceerd. In de '*Checklist Milieu*' staan alle emplacementen waar het, tot op heden, wettelijk is toegestaan te rangeren met voor externe veiligheid relevante gevaarlijke stoffen. In de documenten '*Aandachtspunten omgevingsvergunning milieu*' wordt per emplacement op hoofdlijnen de inhoud van de omgevingsvergunning weergegeven. ProRail neemt verzoeken van gerechtigden voor het aanwijzen van andere/aanvullende emplacementen in behandeling volgens de procedures zoals omschreven in paragraaf 2.6.1.

De behandeling van treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen moet voldoen aan de omgevingsvergunningen milieu. In paragraaf 2.4.2.1 wordt ingegaan op de procedure van de aanvraag van een omgevingsvergunning milieu op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Procedurevoorschrift

► Als spoorwegondernemingen samen meer capaciteit aanvragen dan ter plaatse is toegestaan, kan ProRail, als onderdeel van het integrale capaciteitsmanagement, zo nodig per aanvrager specifieke beperkende voorwaarden en voorschriften aan de capaciteitsverdeling verbinden, zodanig dat het totaal van de verdeelde capaciteit binnen die vergunning past. ◄

Om aan wettelijke verplichtingen met betrekking tot de externe veiligheid op emplacementen te kunnen voldoen, kan ProRail van de spoorwegondernemingen aanvullingen en correcties verlangen op de door ProRail verzamelde gegevens. In Bijlage 8 is deze procedure nader omschreven.

Vervoer van gevaarlijke stoffen
In Bijlage 9 zijn de baanvakken aangegeven waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen vanwege lokale gebruiksbeperkingen niet is toegestaan.

In Bijlage 8 is de periodieke rapportage met betrekking tot externe veiligheid nader omschreven.

2.4.4 Gebruiksvoorschriften en –beperkingen voor spoorwegtunnels

Gebruiksvoorschriften
Spoorwegtunnels zijn veelal uitgerust met specifieke veiligheids- en vluchtvoorzieningen. Deze voorzieningen en de bijbehorende calamiteitenplannen dragen eraan bij dat personen bij een calamiteit naar een veilige plek kunnen vluchten. De volgende tunnels beschikken hierover:

- Hemspoortunnel (Amsterdam Sloterdijk – Zaandam)
- Velserspoortunnel (Santpoort Noord – Beverwijk)
- Schipholspoortunnel (Hoofddorp – Amsterdam Riekerpolder Aansluiting)
- Spoortunnel Rijswijk (Den Haag Moerwijk – Delft)
- Willemsspoortunnel (Rotterdam Centraal – Rotterdam Zuid)
- Overkapping Barendrecht (Rotterdam Lombardijen – Zwijndrecht)
- Dive-Under Barendrecht (Rotterdam-Barendrecht)
- Botlekspoortunnel (Botlek – Pernis)
- Sophiaspoortunnel (Kijfhoek Zuid – Papendrecht)
- Giessenspoortunnel (Giessendam – Gorinchem)

- Pannerdensch Kanaal spoortunnel (Valburg – Duiven)
- Spoortunnel Zevenaar (Duiven – Zevenaar)[37]
- Spoortunnel Best (Boxtel – Eindhoven Strijp-S);
- Groene Hart spoortunnel (Hoofddorp – Rotterdam)
- Spoortunnel Rotterdam-Noord (Hoofddorp – Rotterdam)
- Oude Maas spoortunnel (Rotterdam – Hazeldonk)
- Dordtsche Kil spoortunnel (Rotterdam – Hazeldonk)
- Drontermeerspoortunnel (Dronten – Kampen Zuid)
- Spoortunnel Nijverdal (Raalte – Wierden)
- Spoortunnel Delft (Rijswijk – Delft Campus)

Nadere informatie over veiligheid in spoortunnels, waaronder bovengenoemde calamiteitenplannen, is te vinden op het Logistiek Portaal .

Gebruiksbeperking
Specifieke tunnelgerelateerde verkeers- en vervoerbeperkingen zijn opgenomen in Bijlage 9.

2.4.5 Gebruiksvoorschriften en –beperkingen voor spoorbruggen en andere kunstwerken

In Bijlage 18 zijn de beweegbare spoorbruggen aangegeven die volgens een vaste dienstregeling of op afroep ('verzoekregeling') worden geopend voor het scheepvaartverkeer. De openingstijden van de beweegbare spoorbruggen met een vaste dienstregeling worden voor de jaardienstregeling 2024 door de minister van Infrastructuur en Waterstaat[38] vastgesteld en vervolgens gepubliceerd op de website Vaarweginformatie. Voor alle kunstwerken is het '*Gebruiksvoorschrift GVS00094*' van toepassing (zie het Logistiek Portaal). Hierin zijn snelheidsbeperkingen opgenomen.

2.4.6 Gebruiksbeperking vanuit perronveiligheid

ProRail beheert de transfervoorzieningen in stations, waaronder perrons. Als gevolg van een beperkte capaciteit van een perron in combinatie met verwachte reizigersaantallen, kunnen risicovolle situaties ontstaan. De mate van risico's bij huidig gebruik wordt per perron in kaart gebracht middels het '*Risicomodel Perronveiligheid*' (zie het Logistiek Portaal). Op basis van de resultaten vanuit het Risicomodel heeft ProRail een lijst opgesteld met aandachtspunten en criteria ten aanzien van het dienstregelingsontwerp. Wijzigingen in de dienstregeling met een aanzienlijke impact op de perronveiligheid worden daarop getoetst. Indien de uitkomsten gerede risico's laten zien ten aanzien van perronveiligheid kan dit leiden tot gebruiksbeperkingen.

ProRail meet op ad-hocbasis de transferdrukte op een aantal stations met (potentiële) capaciteitsknelpunten. Dit met het oog op transferrisico's - en ten behoeve van het beheer en de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur in relatie tot de capaciteitsaanvragen. Deze metingen leveren relevante informatie op over het gebruik van de bestaande transfercapaciteit ter plaatse. Daarnaast maakt ProRail in de Toegangsovereenkomst afspraken met spoorwegondernemingen over het leveren van vervoerdata door spoorwegonderneming (zie Bijlage 8, onderdeel 2.1.6 en 2.1.7).

2.4.7 Gebruiksbeperking op emplacement 's-Hertogenbosch

In dienstregelingsjaar 2024 handhaaft ProRail de situatie op emplacement 's-Hertogenbosch waarbij de seinbeelden zijn gebaseerd op een remafstand van 300 meter bij 40 km/uur bij 5 promille helling. Dit betekent dat het rempercentage voor treinen op emplacement 's-Hertogenbosch is verhoogd van 30% naar 54%.

---

[37] Het betreft hier de spoortunnel die deel uitmaakt van de Betuweroute.
[38] Artikel 25 Besluit spoorweginfrastructuur.

ProRail verschaft de spoorwegonderneming op een duidelijke, juiste en volledige wijze informatie. De spoorwegonderneming zorgt ervoor dat[39]:

- haar machinisten die op emplacement 's-Hertogenbosch (kunnen) rijden, bekend zijn met de gewijzigde situatie ter plaatse;
- haar trein(en) die op emplacement 's-Hertogenbosch rijdt/rijden een rempercentage heeft/hebben van (ten minste) 54%. In het geval dat een trein een lager rempercentage heeft dan 54%, gelden de maximumsnelheden zoals opgenomen in de brief van de ILT van 20 januari 2020 met kenmerk ILT 2020/3792:

Remstand G

Rem%	53	52	51	50	49	48	47	46	45
Snelheid [km/h]	35	35	35	30	30	30	30	25	20

Remstand P, ook met lange loc, treinlengte tot 500 meter

Rem%	53	52	51	50	49	48	47	46	45
Snelheid [km/h]	40	40	40	40	40	40	40	40	40

Remstand P, ook met lange loc, treinlengte tot 600 meter

Rem%	53	52	51	50	49	48	47	46	45
Snelheid [km/h]	40	40	40	40	40	40	40	40	40

Remstand P, ook met lange loc, treinlengte tot 700 meter

Rem%	53	52	51	50	49	48	47	46	45
Snelheid [km/h]	40	40	35	35	35	35	35	35	35

2.4.8 Gebruiksbeperking in het kader van eenmansbediening

Op diverse baanvakken wordt de reizigerstreindienst met zogenaamde eenmansbediening gereden. Dit houdt in dat de machinist de verantwoording draagt voor het vertrekbevel. Op deze baanvakken zijn vertrekseinlichten op het perron niet nodig voor het veilig en stipt uit kunnen voeren van de treindienst. ProRail merkt deze baanvakken specifiek aan voor eenmansbediening en bij nieuw- en verbouw worden geen vertrekseinlichten meer geplaatst. De baanvakken die bedoeld zijn voor eenmansbediening staan op de kaart in Bijlage 16. De afwezigheid van vertrekseinlichten impliceert niet dat er in geval van reizigersvervoer niet langer een hoofdconducteur in de trein aanwezig hoeft te zijn.

2.4.9 Lokale gebruiksbeperkingen vanuit het toepassen van het veiligheidsbeheersysteem

Op grond van het wettelijk vereiste veiligheidsbeheersysteem van ProRail kunnen er lokale gebruiksbeperkingen gelden om daarmee de veiligheid op de spoorweginfrastructuur te garanderen. ProRail heeft deze gebruiksbeperkingen opgenomen in de Lokale bijzonderheden Donna (zie het Logistiek Portaal en paragraaf 4.5.4).

[39] Zie Artikel 11 lid 2 Algemene Voorwaarden.

2.5 Beschikbaarheid en veiligheid van de spoorweginfrastructuur

Deze paragraaf geeft een beschrijving van de beschikbaarheid van de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur.

Beschikbaarheid
De beschikbaarheid is de mate waarin het spoor beschikbaar is voor treindiensten. De beschikbaarheid wordt verminderd door geplande (voor onder andere onderhoudswerkzaamheden) en ongeplande (ten gevolge van onder andere storingen) onttrekkingen. De geplande onttrekkingen zijn nodig om onderhouds-, herstel- en beheerwerkzaamheden (inclusief de nodige beproevingen van infrasystemen en oefeningen van de veiligheidsorganisatie) alsmede werkzaamheden voor nieuwbouw of functiewijziging aan of nabij de hoofdspoorwegen goed en veilig te kunnen uitvoeren. Hiertoe moeten spoorgedeelten veelal buiten dienst worden gesteld. Voor de procedures voor de capaciteitsverdeling ten behoeve van geplande werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen zie paragraaf 4.3. Voor het proces van functiewijzigingen en een overzicht van infrastructuur(studie)projecten, zie paragraaf 2.6 en Bijlage 10

Weersomstandigheden kunnen van invloed zijn op de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur. Seizoensgebonden maatregelen per facet van de weersomstandigheden (temperatuur, windkracht, neerslag et cetera) zijn te raadplegen via de incidenten- en calamiteitensite ICDOC van het OCCR (zie Bijlage 23, onderdeel 42).

Veiligheid
ProRail hanteert strikte procedures met betrekking tot het beheersen van de veiligheid van het treinverkeer bij bedieningshandelingen door de treindienstleiding en andere beheertaken, zodat ProRail aan spoorwegondernemingen veilige en veilig bruikbare rijwegen kan bieden voor de uitvoering van hun bedrijfsactiviteiten met betrekking tot het spoorverkeer.

Bij ontwikkeling van het spoorverkeer en/of wijzigingen in (het gebruik van) de infrastructuur dient een toename van risico’s gecompenseerd te worden via mitigerende maatregelen in de vorm van infrastructurele maatregelen, waar nodig in combinatie met logistieke maatregelen. ProRail volgt daarbij de volgende ontwikkelingen:

- Patroonmatige uitbreidingen van frequenties in het reizigersvervoer (ook in de daluren).
- Structurele wijziging in de tijdligging van een reizigerstrein(serie).
- Ingebruikname van nieuwe haltes.
- Structurele wijzigingen in haltering (korte stop in plaats van aankomst / vertrek of andersom).
- Structurele nieuwe of anders gerouteerde goederentreinen.
- Structurele wijzingen in het spoorgebruik

ProRail streeft ernaar om bij het gebruik van de spoorweginfrastructuur vermijdbare risico’s (waaronder ook overwegrisico’s) te elimineren, waar nodig in overleg met spoorwegondernemingen. ProRail schermt hoofdspoorwegen waaronder emplacementen af op basis van een locatiespecifieke risico-analyse, zodat deze niet per ongeluk of onbewust door derden kunnen worden betreden.

ProRail monitort de veiligheid van overwegen om (de informatie te vergaren om) in te kunnen spelen op de ontwikkelingen van spoorverkeer en kruisend verkeer. Doel hiervan is tevens het voorkomen van een verslechtering van de veiligheidssituatie. Bij ontwikkeling van het kruisende verkeer zoekt ProRail in overleg met de betrokken (weg)beheerder naar infrastructurele maatregelen om een verslechtering van de veiligheidssituatie te voorkomen dan wel ongedaan te maken.

ProRail voert nauwgezette analyses uit van alle meldingen van veiligheidsincidenten en hun afhandeling, teneinde het veiligheidsniveau te verbeteren.

De veiligheidsambities van ProRail sluiten aan bij de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 en de Kamerbrief met betrekking tot spoorwegveiligheid.[40]

De specifieke omgevingsveiligheidsrisico's die verbonden zijn aan het vervoer van gevaarlijke stoffen worden door ProRail beheerst door het beschikbaar hebben van een organisatie die adequaat kan optreden bij incidenten met gevaarlijke stoffen. Voor zover langs publiekrechtelijke weg aan ProRail maatregelen zijn voorgeschreven voor beheersing van de risico's verbonden aan het vervoeren of het behandelen van zendingen gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld volumebeheersing) voert ProRail die uit.

2.6 Infra-ontwikkeling

2.6.1 Proces van functiewijzigingen

De spoorweginfrastructuur en bijkomende voorzieningen zijn voortdurend in ontwikkeling, mede om in de behoeften van spoorwegondernemingen en andere gerechtigden te voorzien. Deze ontwikkeling leidt tot functiewijzigingen, waarbij de spoorweginfrastructuur en de bijkomende voorzieningen kunnen worden uitgebreid, aangepast of gesaneerd.

Functiewijzigingen kunnen op verschillende manieren geïnitieerd worden:

- Uit het capaciteitsverdelingsproces voor treinpaden kan een overbelastverklaring volgen (zie paragraaf 4.6 en Bijlage 10 onderdeel 3). Een dergelijk capaciteitsknelpunt kan van infrastructurele aard zijn of voortvloeien uit de milieuwet- en regelgeving. ProRail bepaalt met een capaciteitsanalyse en een capaciteitsvergrotingsplan welke maatregelen genomen kunnen worden om de capaciteit te vergroten, inclusief een tijdschema voor de uitvoering ervan.[41] Mogelijke maatregelen zijn een procesaanpassing, infrastructurele maatregelen of milieumaatregelen. Het capaciteitsvergrotingsplan wordt opgesteld na overleg met de gebruikers van de betrokken overbelaste spoorweginfrastructuur. ProRail gebruikt een multicriteria-analyse (MCA) om de meest kosteneffectieve maatregelen te bepalen en te prioriteren.
- Vanuit de activiteiten en bedrijfsprocessen van spoorwegondernemingen (zoals het laten rijden van treinen, opstellen, reinigen, inspectie, laden en lossen) kan de behoefte ontstaan om de spoorweginfrastructuur of voorzieningen te wijzigen. Deze behoefte kan als klantvraag bij ProRail kenbaar gemaakt worden (via accountmanagement@prorail.nl), waarna ProRail na overleg met de klant een passende oplossing kan aanbieden. Indien de oplossing niet binnen het bestaande aanbod aanwezig is, kan maatwerk geboden worden, na overleg met de klant. Een verzoek om een functiewijziging op emplacementen kan impliceren dat een aanvraag tot of een wijziging van de omgevingsvergunning nodig is. ProRail bepaalt hoe tegemoet wordt gekomen aan een dergelijke vraag en wie de kosten van deze functiewijziging moet betalen.
- Veranderende wet- en regelgeving, saneringsverzoeken en productbeleid kunnen leiden tot wijziging van de spoorweginfrastructuur en de bijkomende voorzieningen.
- Tevens kunnen vanuit het middellangetermijnproces (MLT-proces) wijzigingen geïnitieerd worden. Het doel van het MLT-proces is om betrouwbare afspraken te maken binnen de spoorsector met betrekking tot logistieke productstappen. Hiertoe worden voor twee tot en met zeven jaar vooruit alle logistieke productstappen gebundeld. Er wordt onderzocht of deze productstappen passen op de bestaande spoorweginfrastructuur en omgeving. Waar assetaanpassingen noodzakelijk zijn en ook de benodigde financiering beschikbaar is gesteld door externe partijen, worden deze assetaanpassingen (tijdig) gerealiseerd (zie ook het Logistiek Portaal).

Externe ontwikkelingen
De gebruiksmogelijkheden van de spoorweginfrastructuur worden mede bepaald door voorwaarden die buiten de verantwoordelijkheid van ProRail tot stand komen. ProRail heeft bij de uitgave van deze Netverklaring rekening gehouden met de voorwaarden die op dat moment bekend waren.

---

40 Zie voor actuele informatie de Kamerbrief Ontwikkelingen spoorwegveiligheid d.d.16 juni 2020 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, kenmerk IENW/BSK-2020/86254.

41 Zie artikel 7 lid 2 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

Het is mogelijk dat zich binnen de geldigheidsperiode van deze Netverklaring nieuwe externe ontwikkelingen voordoen, die de gebruiksmogelijkheden van de spoorweginfrastructuur beïnvloeden. ProRail zal dan met de betrokken spoorwegondernemingen overleggen hoe met deze ontwikkelingen omgegaan kan worden.

2.6.2 Planningsoverzicht van functiewijzigingen

ProRail voert projecten uit om de functionaliteit van de spoorweginfrastructuur aan te passen. In Bijlage 10 zijn de volgende onderdelen opgenomen:

1) Een overzicht met functiewijzigingen die naar verwachting op de middellange en lange termijn beschikbaar zullen komen voor gebruik. Het overzicht geeft wijzigingen weer van zowel de omvang als de functionaliteit van de spoorweginfrastructuur. Het overzicht is gegeven onder voorbehoud van wijzigingen. Het overzicht met indienststellingsdata van infraprojecten wordt minimaal één keer per jaar geactualiseerd. De meest recente versie is te vinden op het Logistiek Portaal. De uitgave van een geactualiseerde versie geldt niet als een aanvulling van de Netverklaring zoals bedoeld in paragraaf 1.5.2 van de Netverklaring.
2) Een overzicht van studies van ProRail naar veranderingen in de spoorweginfrastructuur die nodig zijn voor het opvangen van de verkeersontwikkeling op middellange en lange termijn.
3) Een overzicht van de wijze van uitvoering van eerder vastgestelde capaciteitsvergrotingsplannen in lijn met artikel 7 lid 2 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

3 Toegangsvoorwaarden

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de toegangsvoorwaarden voor toegang tot en gebruik van de door ProRail beheerde hoofdspoorweginfrastructuur.

3.2 Vereisten voor toegang

3.2.1 Vereisten voor het aanvragen van capaciteit

De volgende categorieën van (rechts-)personen kunnen bij ProRail capaciteit aanvragen en zijn gerechtigd tot het sluiten van een toegangsovereenkomst met ProRail:

- Spoorwegondernemingen die in het bezit zijn van een bedrijfsvergunning.
- Spoorwegondernemingen die een bedrijfsvergunning hebben aangevraagd.
- Verleners van concessies voor openbaar vervoer per trein.
- Iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die om commerciële redenen aantoonbaar belang heeft bij de verwerving van capaciteit voor het doen vervoeren van personen of lading door middel van spoorvervoerdiensten.[42]

Als gevolg van de TSI TAP[43] en de TSI TAF[44] dient een gerechtigde (voor respectievelijk reizigers- en goederenvervoer) die capaciteit aanvraagt voor internationale treinen te beschikken over een Company Code of een RICS-code (Railway Interchange Coding System). Als een gerechtigde capaciteit aanvraagt voor nationale treinen via de dienst “Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard)”, zie Bijlage 23 onderdeel 27, dient hij ook in het bezit te zijn van een Company Code. In geval van een aanvraag voor een internationaal treinpad moet de overnemende partij in het buurland bekend zijn.

Gerechtigden die géén spoorwegonderneming zijn kunnen uitsluitend een beperkte toegangsovereenkomst aangaan en hebben geen toegang tot de hoofdspoorweginfrastructuur. Een beperkte toegangsovereenkomst met een gerechtigde die niet een spoorwegonderneming is, wordt in deze Netverklaring aangeduid met de term capaciteitsovereenkomst.[45]

Het is voor gerechtigden verboden om capaciteit te verhandelen en/of over te dragen. Wanneer dit verbod wordt overtreden, dan leidt dat tot uitsluiting van verdere toewijzing van capaciteit.[46] Wanneer een spoorwegonderneming de capaciteit gebruikt die verdeeld is aan een gerechtigde die zelf géén spoorwegonderneming is, dan wordt dit niet gezien als een overdracht en is er geen overtreding van het verbod.

---

42 Artikel 57 Spoorwegwet.

43 Verordening (EU) Nr. 454/2011 van de Commissie van 5 mei 2011 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem telematicatoepassingen ten dienste van passagiers van het trans-Europees spoorwegsysteem, *PbEU* 2011, L 123.

44 Verordening (EU) Nr. 1305/2014 van de Commissie van 11 december 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem telematicatoepassingen voor goederenvervoer van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 62/2006, *PbEU* 2014, L 356.

45 Artikel 27 lid 1 en 2 Spoorwegwet.

46 Artikel 57 lid 3 Spoorwegwet. Toezicht op het verbod en de handhaving ervan vindt plaats door de ACM op grond van de artikelen 70, tweede lid, en 71, eerste lid, van de Spoorwegwet. Indien een gerechtigde of de beheerder het vermoeden heeft dat er met capaciteit gehandeld wordt, kan hij aan de ACM een verzoek tot handhaving doen of bij de ACM een klacht indienen

3.2.2 Vereisten voor toegang tot de spoorweginfrastructuur

Zoals omschreven in de Spoorwegwet hebben spoorwegondernemingen toegang tot de hoofdspoorweginfrastructuur en kunnen aldus deelnemen aan het spoorverkeer wanneer zij:

- Houder zijn van een geldige bedrijfsvergunning of een daarmee gelijkgesteld document.
- Houder zijn van een geldig veiligheidscertificaat.
- Verzekerd zijn tegen risico's in verband met de wettelijke aansprakelijkheid.
- Een toegangsovereenkomst met ProRail hebben afgesloten.[47]

Het is hierbij een voorwaarde dat de voorgenomen verkeersdeelname wordt toegelaten door de hierboven omschreven bedrijfsvergunning, het veiligheidscertificaat en de verzekering. ProRail wijst erop dat voor het leveren van vervoerdiensten per spoor wettelijke voorschriften gelden, die zijn samengevat in Bijlage 7.

In het bijzonder wijst ProRail op de verplichting om uiterlijk 18 maanden voor aanvang van de geldigheidsperiode van de dienstregeling melding te doen aan ProRail (via accountmanagement@prorail.nl) en de Autoriteit Consument & Markt van het voornemen om capaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren in het dienstregelingsjaar 2024 van een passagiersvervoerdienst die niet deel uitmaakt van een concessie als bedoeld in artikel 20, eerste of vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000.[48]

De contactgegevens van de Autoriteit Consument & Markt zijn:

organisatie:	Autoriteit Consument & Markt
postadres:	Postbus 16326 2500 BH Den Haag
bezoekadres:	Muzenstraat 41 2511 WB Den Haag
telefoon:	+31 (0) 70 72 22 000
fax:	+31 (0) 70 72 22 355
website:	www.acm.nl

3.2.3 Bedrijfsvergunningen

Voor toegang tot de hoofdspoorweginfrastructuur is een bedrijfsvergunning verplicht.[49] Bedrijfsvergunningen ten behoeve van in Nederland gevestigde spoorwegondernemingen worden afgegeven door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

In Bijlage 7 is informatie opgenomen met betrekking tot de verschillende typen bedrijfsvergunningen met bijbehorende vereisten. De contactgegevens van de ILT zijn:

organisatie:	Inspectie Leefomgeving en Transport Rail en Wegvervoer
postadres:	Postbus 16191 2500 BD Den Haag
bezoekadres:	Graadt van Roggenweg 500 3531 AH Utrecht
telefoon:	+31 (0) 88 489 0000
website:	www.ilent.nl

47 Artikel 27 lid 2 Spoorwegwet.
48 Artikel 57 lid 4 en 5 Spoorwegwet.
49 Artikel 27 lid 2 sub a Spoorwegwet.

3.2.4 Veiligheidscertificaten

Voor toegang tot en gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur is een veiligheidscertificaat verplicht.[50] Veiligheidscertificaten worden in Nederland verleend door de ILT.

Spoorwegondernemingen alsmede aspirant-spoorwegondernemingen die zich voorbereiden op het verkrijgen van een veiligheidscertificaat kunnen op aanvraag (zie hiervoor de website van ProRail) toegang verkrijgen tot het Logistiek Portaal. Op het Logistiek Portaal stelt ProRail informatie beschikbaar betreffende de route(s) die zij wenst te exploiteren, overeenkomstig het bepaalde in de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem.[51]

3.2.5 Verzekering

Een spoorwegonderneming die van de hoofdspoorweginfrastructuur gebruik maakt, moet verzekerd zijn met betrekking tot de financiële risico's in verband met de wettelijke aansprakelijkheid.[52] De dekking moet tenminste € 10.000.000,-- per gebeurtenis bedragen.[53]
Voor ondernemingen die de hoofdspoorweginfrastructuur uitsluitend gebruiken voor overgave- of stationsfaciliteiten binnen een emplacement, of die uitsluitend rijden op buitendienstgestelde sporen ten behoeve van de uitvoering van werkzaamheden aan die sporen geldt een lagere dekkingseis, van tenminste € 2.500.000,-- per gebeurtenis.[54]

3.3 Contractuele afspraken

De Netverklaring is civielrechtelijk gezien het aanbod van ProRail aan gerechtigden voor de toegang tot en het gebruik van de door ProRail beheerde spoorwegen en daaraan verwante dienstverlening door ProRail. Op grond van specifieke wettelijke bepalingen[55] en non-discriminatie-overwegingen zijn niet alle onderdelen van dit aanbod individueel onderhandelbaar. Voor de toegang van (personeel van) spoorwegondernemingen en hun hulppersonen tot gebouwen en terreinen van ProRail is steeds het Huisreglement ProRail[56] van toepassing.

3.3.1 Kaderovereenkomsten

Kaderovereenkomsten worden door ProRail niet aangeboden.

3.3.2 Toegangsovereenkomsten met spoorwegondernemingen

Een toegangsovereenkomst is één van de vereisten voor toegang tot de hoofdspoorweginfrastructuur en wordt gesloten tussen een spoorwegonderneming en ProRail. Een toegangsovereenkomst moet voldoen aan de voorwaarden die vermeld zijn in artikel 59 van de Spoorwegwet en bevat in elk geval bedingen over de door ProRail te bieden kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en de vergoeding. Voor de modeltekst van een toegangsovereenkomst met de daarbij behorende Algemene Voorwaarden wordt verwezen naar de website van ProRail en naar Bijlage 5.

Sluiten van de overeenkomst
ProRail informeert gerechtigden desgevraagd over de voorafgaand aan de ondertekening van de overeenkomst te overleggen gegevens en documenten. Gerechtigden die een toegangsovereenkomst

---

50 Artikel 27 lid 2 sub b Spoorwegwet.
51 TSI OPE 2019/773.
52 Artikel 55 Spoorwegwet.
53 Artikel 7 Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen.
54 Artikel 8 lid 3 Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen.
55 Artikel 59 en 62 Spoorwegwet.
56 Richtlijn: gedragsregels op spoorwegterreinen / RLN00300, te raadplegen via de website van ProRail.

willen aangaan worden uitgenodigd zich daartoe in verbinding te stellen met ProRail (voor de contactgegevens, zie paragraaf 1.6) vanaf het moment dat de aanvraag voor een veiligheidscertificaat bij de ILT wordt ingediend.

Gerechtigden die als spoorwegonderneming voor de eerste keer een toegangsovereenkomst wensen aan te gaan, dienen ermee rekening te houden dat in verband met de administratieve voorbereidingen steeds een termijn van één week ligt tussen de ondertekening van de overeenkomst en het eerste gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur.

3.3.3 Toegangsovereenkomsten met gerechtigden niet zijnde spoorwegondernemingen

Een toegangsovereenkomst tussen ProRail en een gerechtigde die niet een spoorwegonderneming is, wordt in de Netverklaring aangeduid als een capaciteitsovereenkomst. Een capaciteitsovereenkomst betreft uitsluitend de verdeling en reservering van capaciteit, maar geeft geen recht op toegang tot of gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur, ook niet ten behoeve van het opstellen. De reservering vervalt indien de gerechtigde niet uiterlijk dertig dagen vóór de verkeersdag aan ProRail heeft gemeld, welke spoorwegonderneming de treindienst zal verzorgen in de capaciteit van de gerechtigde.

Algemene Voorwaarden
ProRail wenst in de capaciteitsovereenkomsten de Algemene Voorwaarden overeen te komen, zie voor een toelichting het kopje Algemene Voorwaarden in paragraaf 3.3.4. Voor de modeltekst van een capaciteitsovereenkomst met de daarbij behorende Algemene Voorwaarden wordt verwezen naar de website van ProRail en Bijlage 5.

3.3.4 Algemene Voorwaarden

ProRail wenst in de toegangsovereenkomsten de Algemene Voorwaarden overeen te komen. De Algemene Voorwaarden beschrijven de administratieve, technische en financiële regelingen die van toepassing zijn bij het gebruik van de door ProRail beheerde hoofdspoorweginfrastructuur en bij de daarbij aangeboden dienstverlening. Regelingen in de CUI[57], die van rechtswege alleen van toepassing zijn op het gebruik van de spoorweginfrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer, zijn in de Algemene Voorwaarden overgenomen, of worden via de Algemene Voorwaarden van overeenkomstige toepassing verklaard voor gebruik van de spoorweginfrastructuur voor binnenlands vervoer en voor ander gebruik van spoorwegen waarvoor de regelingen in de CUI niet van rechtswege van toepassing zijn. De toegangsovereenkomst en de Algemene Voorwaarden zijn zodanig opgesteld dat ze in overeenstemming zijn met de European General Terms and Conditions zoals overeengekomen tussen CIT[58] en RailNetEurope. De European General Terms and Conditions zijn te raadplegen via de website van ProRail.

Overeen te komen regeling
► ProRail wenst in alle toegangsovereenkomsten de Algemene Voorwaarden van toepassing te verklaren. ProRail biedt de volgende afwijkingsmogelijkheden aan op de Algemene Voorwaarden:

- Het maximaal aan spoorwegonderneming op basis van Artikel 18 Algemene Voorwaarden te vergoeden bedrag bedraagt per schadegeval zoals bedoeld in de Algemene Voorwaarden, behoudens opzet en/of bewust roekeloos handelen, € 100.000.000,-- of € 200.000.000,--; en het maximaal aan beheerder op basis van Artikel 19 Algemene Voorwaarden te vergoeden bedrag bedraagt per schadegeval zoals bedoeld in de Algemene Voorwaarden, behoudens opzet en/of bewust roekeloos handelen, €100.000.000,-- of € 200.000.000,--.
- In afwijking van het gestelde in Artikel 18, vijfde lid en Artikel 19, vierde lid van de Algemene Voorwaarden, kunnen de in die onderdelen bedoelde drempelbedragen voor verzoeken tot schadevergoeding worden gesteld op € 10.000,-- of € 20.000,-- per schadegeval.◄

---

[57] De Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer, bijlage E bij het COTIF-verdrag.
[58] Branchevereniging van vervoerders.

3.4 Specifieke vereisten voor toegang

3.4.1 Eisen met betrekking tot spoorvoertuigen

Voertuigvergunningen
Voor de inzet van een spoorvoertuig op de hoofdspoorweginfrastructuur is een voertuigvergunning vereist en dient het voertuig ingeschreven te staan in het voertuigregister.[59] Voor het uitvoeren van testritten met spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur kan de ILT namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een tijdelijke gebruiksvergunning verlenen.[60] Het verlenen van vergunningen verloopt via het Europees Spoorwegbureau (ERA) of de ILT. De wijze waarop de ILT ProRail hierbij betrekt is vastgelegd in een beleidsregel.[61]

Voor de toelating van spoorvoertuigen gelden de eisen in de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI) en de Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020 (Ris). Informatie over de hoofdspoorweginfrastructuur is opgenomen in het Register van Infrastructuur (RINF). Voor het uitvoeren van testen en de beoordeling van eisen kan aanvullende informatie over de hoofdspoorweginfrastructuur noodzakelijk zijn. Conform de beleidsregel[62] kan ProRail ook worden gevraagd om een visie. Vragen kunnen worden gesteld via inzet.spoorvoertuigen@prorail.nl.

Exploitatie en onderhoud van spoorvoertuigen
Zodra een spoorvoertuig in dienst wordt gesteld door een spoorwegonderneming, is deze ervoor verantwoordelijk dat het spoorvoertuig in overeenstemming met de toepasselijke wettelijke en essentiële eisen[63] die gelden voor dat spoorvoertuig wordt geëxploiteerd en onderhouden. [64]

Gegevens van spoorvoertuigen
ProRail heeft van spoorwegondernemingen gegevens nodig van nieuwe en gewijzigde spoorvoertuigen, zoals bedoeld in paragraaf 3.4.6 in combinatie met Bijlage 8 (onderdeel 2.2) en paragraaf 2.5 in combinatie met paragraaf 6.2.9 (onder punt 3). Op het Logistiek Portaal is een format opgenomen met een specificatie van de te leveren gegevens (‘*Format te leveren kenmerken materieel*’). Het ingevulde format dient te worden verzonden naar accountmanagement@prorail.nl.

De spoorwegonderneming is ervoor verantwoordelijk dat de gegevens over het nieuwe of gewijzigde spoorvoertuig voorafgaand aan de ingebruikname zijn aangeleverd. Het is hierbij mogelijk dat de gegevens tijdens het toelatingsproces reeds worden aangeleverd door de voertuigleverancier.

Remtabellen
Op basis van artikel 4.2.2.6.2 van de TSI OPE (2019/773) stelt ProRail de al in gebruik zijnde remtabellen ter informatie beschikbaar. Deze remtabellen (en de daarbij behorende voorschriften) zijn per 1 april 2020 uit de Regeling spoorverkeer geschrapt.[65]

Remtabel	**1**				**2**				
	1.1[1)]	**1.2[2)]**	**1.3[3)]**	**1.4[4)]**	**2.1[1)]**	**2.2[2)]**	**2.3[3)]**	**2.4[4)]**	**Snelheid in km/u:**
Rempercentage in %	30	30	30	30	39	39	39	39	30

59 Artikel 26q Spoorwegwet. Het Europese register voor goedgekeurde voertuigtypen is ERATV (zie Bijlage 23, onderdeel 43)
60 Artikel 26r Spoorwegwet.
61 Beleidsregel rol beheerder bij voertuigtoelating Spoorwegwet.
62 Beleidsregel rol beheerder bij voertuigtoelating Spoorwegwet.
63 De essentiële eisen worden omschreven in bijlage III van Richtlijn 2016/797/EU.
64 Artikel 26c lid 1 en 26k lid 6 Spoorwegwet.
65 Zie Staatscourant 2020, 14353.

Remtabel	1				2				
	1.1[1)]	**1.2[2)]**	**1.3[3)]**	**1.4[4)]**	**2.1[1)]**	**2.2[2)]**	**2.3[3)]**	**2.4[4)]**	**Snelheid in km/u:**
	30	30	30	30	46	46	46	46	35
	30	30	30	30	54	54	54	54	40
	30	30	30	30	54	54	54	54	45
	30	30	30	30	54	54	54	54	50
	36	36	36	36	54	54	54	54	55
	46	46	46	46	56	56	56	56	60
	46	46	46	46	56	56	56	56	65
	46	46	46	46	56	56	56	56	70
	46	46	46	46	56	56	56	56	75
	54	54	54	54	65	65	65	65	80
	54	54	54	54	65	69	72	72	85
	55	55	55	55	65	69	72	72	90
	56	59	62	63	69	73	76	76	95
	65	69	72	–	75	79	83	–	100
	69	73	76	–	–	–	–	–	105
	76	80	84	–	–	–	–	–	110
	83	88	92	–	–	–	–	–	115
	91	96	100	–	–	–	–	–	120
	102	–	–	–	–	–	–	–	125
	113	–	–	–	–	–	–	–	130
	113	–	–	–	–	–	–	–	135
	119	–	–	–	–	–	–	–	140
	129	–	–	–	–	–	–	–	145
	139	–	–	–	–	–	–	–	150
	149	–	–	–	–	–	–	–	155
	160	–	–	–	–	–	–	–	160

Leeswijzer

- Remtabel 1 (onderverdeeld in de kolommen 1.1 tot en met 1.4) geldt voor alle baanvakken met uitzondering van de baanvakken genoemd bij remtabel 2.
- Remtabel 2 (onderverdeeld in de kolommen 2.1 tot en met 2.4) geldt voor de baanvakken Nuth – Haanrade en Heerlen – Schin op Geul.

Noten
1) Geldt voor alle treinen met uitzondering van de onder 2, 3 en 4 genoemde treinen.
2) Geldt voor treinen bestemd voor het vervoer van goederen met de rem in de stand P en een treinlengte, exclusief de vooroplopende krachtvoertuigen, van > 500 meter en ≤ 600 meter.
3) Geldt voor treinen bestemd voor het vervoer van goederen met de rem in de stand P en een treinlengte, exclusief de vooroplopende krachtvoertuigen, van > 600 meter en ≤ 700 meter.
4) Geldt voor treinen bestemd voor het vervoer van goederen met de rem in de stand G, ongeacht treinlengte.

Bij de toepassing van deze remtabel gelden de voorschriften en berekeningsmethoden zoals opgenomen in de artikelen 9 tot en met 22 en bijlage 3 van de Regeling spoorverkeer zoals deze gold op 31 maart 2020.[66]

Inzet van spoorvoertuigen
De spoorwegonderneming controleert of er een voertuigvergunning is, of het voertuig in het voertuigregister is ingeschreven, of het spoorvoertuig compatibel is met de te berijden hoofdspoorweginfrastructuur en of het spoorvoertuig correct geïntegreerd is in de samenstelling waarin het bedoeld is te functioneren aan de hand van het Register van Infrastructuur (RINF) en het veiligheidsbeheersysteem.[67]

Gebruik van ATB-Vv
Voor zover in de Toegangsovereenkomst niet anders is overeengekomen borgt de spoorwegonderneming dat alle treinen die structureel worden ingezet op baanvakken en emplacementen met ATBEG zijn voorzien van ATB-Vv. In de gevallen waarin een trein die niet is voorzien van ATB-Vv wordt ingezet op baanvakken en emplacementen met ATBEG analyseert de spoorwegonderneming de daarmee verbonden risico's en neemt zij de nodige risicobeperkende maatregelen. Deze analyse vindt plaats overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 inzake de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en –beoordeling. Daarnaast maken partijen aanvullende afspraken over de uitwisseling van (veiligheids)informatie als bedoeld in artikel 4 van Verordening (EG) nr. 1078/2012.

Gebruik van ERTMS
Wanneer spoorwegondernemingen (maar ook leveranciers van ERTMS-materieel en ERTMS-treinapparatuur) gebruik willen maken van de dienst ProRail ERTMS Integratielab (PREI, zie Bijlage 23, onderdeel 38) ten behoeve van ESC-checks in het kader van materieeltoelating, dienen zij zich eerst te wenden tot inzet.spoorvoertuigen@prorail.nl alvorens toegang tot het lab aan te vragen.

Beheersing kwaliteit van spoorvoertuigen
Voor zover in de Toegangsovereenkomst niet anders is overeengekomen borgt de spoorweg-onderneming dat bij het rijden met eigen spoorvoertuigen (lease / koop / huur voor langere termijn) aantoonbaar gebruik gemaakt wordt van meetgegevens over de kwaliteit van het loopvlak van wielen, voor zover die spoorvoertuigen worden ingezet op baanvakken waar zich Quo-Vadis meetpunten bevinden (zie voor meer informatie over Quo-Vadismonitoringsystemen paragraaf 7.3.7.1 en Bijlage 23 onderdeel 36).

3.4.2 Eisen met betrekking tot bedrijfsvoering en personeel

De spoorwegonderneming zorgt ervoor dat het personeel en de (hulp-)personen die onder haar verantwoordelijkheid worden ingezet of werken zoals bedoeld in de Spoorwegwet, voldoende geïnstrueerd zijn over de veiligheidsaspecten en de beheerste uitvoering van de bedrijfsprocessen.[68]

---

[66] Zie https://wetten.overheid.nl/BWBR0017707/2019-10-01.
[67] Artikel 26p Spoorwegwet juncto Artikel 23 Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020.
[68] Artikel 22 lid 2 sub d en artikelen 49 tot en met 54 Spoorwegwet.

Dienstuitvoering personeel
Voor zover in de Toegangsovereenkomst niet anders is overeengekomen borgt de spoorwegonderneming de dienstuitvoering binnen de volgende voorwaarden:

1. In 40 km/h-gebieden en na de passage van een sein dat voorschrijft de snelheid tot 40 km/h te begrenzen gebruikt de machinist – behalve bij stilstand – geen communicatiemiddelen anders dan ten behoeve van veiligheidsgerelateerde communicatie met de treindienstleider.
2. Het wisselen van machinist vindt alleen plaats wanneer de trein stilstaat.
3. De spoorwegonderneming zorgt dat controles van en werkzaamheden aan spoorvoertuigen op emplacementen op veilige wijze plaatsvinden en voorziet haar personeel hiertoe van opleiding en/of instructie. ProRail zorgt er tijdens het beheer en onderhoud voor dat de aanwezige spoorweginfrastructuur en voorzieningen, waaronder opstelterreinen en emplacementen, veilig gebruikt kunnen worden.
4. De spoorwegonderneming zorgt dat personeel alleen indien noodzakelijk en op veilige wijze het spoor betreedt en voorziet haar personeel hiertoe van opleiding en/of instructie. ProRail voorziet de spoorwegonderneming van op eenvoudige wijze toegankelijke informatie over de locatie van de oversteekplaatsen, tunnels en traversen. ProRail verstrekt eveneens informatie aan de spoorwegonderneming over de locatie van looppaden, looproutes, vluchtroutes en parkeerplaatsen op emplacementen via onder meer tekeningen en de '*Lokale bijzonderheden emplacementen*' op het Logistiek Portaal (zie ook paragraaf 6.2.11).

3.4.3 Buitengewoon Vervoer

Spoorvoertuigen, inclusief lading, die niet voldoen aan de wettelijke eisen of die niet voldoen aan de grenswaarden voor normaal verkeer zoals omschreven in paragraaf 4.7 kunnen in bepaalde gevallen – voor zover de wet dat toestaat en onverkort eventuele wettelijke verplichtingen met betrekking tot ontheffingen – toch gebruikt worden, onder de voorwaarden van een regeling voor Buitengewoon Vervoer.

De ontheffingen en vrijstellingen van wettelijke voorschriften worden verleend door de ILT. Indien de lading van een spoorvoertuig zich buiten het geldende referentieprofiel[69], maar binnen het zogenaamde Rode Meetgebied[70] (zie Bijlage 12) bevindt, moet de spoorwegonderneming hiervan melding maken bij ProRail. Naar aanleiding van die melding kan ProRail aanwijzingen geven.[71]

De voorwaarden voor profieloverschrijding door de lading alsmede inlichtingen over deze voorwaarden kunnen worden aangevraagd bij de One-Stop-Shop van ProRail (zie voor de contactgegevens paragraaf 4.2.4). Voor een beschrijving van de dienst met betrekking tot Buitengewoon Vervoer, zie paragraaf 5.4.3.

3.4.4 Gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor gelden de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen en de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen, waarmee onder andere het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID)[72] in de Nederlandse wetgeving is opgenomen.

Voor een aantal als 'bouwwerk in de zin van de Woningwet[73]' gekwalificeerde onderdelen van spoorwegen (zoals spoortunnels) zijn gebruiksbeperkingen van kracht op basis waarvan het vervoer

---

69 Zie artikel 10 lid 2 Besluit spoorverkeer waarin verwezen wordt naar de Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020. Zie voor de codering van de referentieprofielen NEN-EN15273 en voor de referentieprofielen per tracé het Register van Infrastructuur (RINF).

70 Zoals bedoeld in artikel 10 lid 2 sub a Besluit spoorverkeer en artikel 40a Regeling spoorverkeer en zoals is opgenomen in bijlage 8 bij de Regeling spoorverkeer. Zie verder Bijlage 12 van deze Netverklaring.

71 Artikel 10 lid 2 sub c Besluit spoorverkeer.

72 Aanhangsel C bij het Verdrag betreffende het internationale spoorvervoer (COTIF).

73 Artikel 1 Woningwet.

van gevaarlijke stoffen over die onderdelen van de spoorwegen beperkt of uitgesloten is; zie verder paragraaf 2.4.1.

Handelingen met en opstellen van wagens met gevaarlijke stoffen zijn toegestaan op daarvoor ingerichte emplacementen (zie paragraaf 2.4.3), onder de voorwaarden van de voor dat emplacement verleende omgevingsvergunning milieu.

De spoorwegonderneming moet vóór vertrek van een trein waarin gevaarlijke stoffen worden vervoerd, mededeling doen aan ProRail van alle informatie die de beheerder nodig heeft.[74] ProRail ontvangt informatie over het UN-nummer en het gevaarsidentificatie-nummer van die gevaarlijke stoffen, alsmede van de plaats waar zich die stoffen in de trein bevinden[75].

De spoorwegonderneming moet ervoor zorgen dat ProRail tijdens het vervoer van zendingen gevaarlijke stoffen (met inbegrip van het verblijf op een emplacement gedurende het vervoer) voortdurend snel en zonder hinder kan beschikken over de beladingsgegevens van die wagens met gevaarlijke stoffen, alsmede over de verblijfplaats van die wagens en de plaats van die wagens ten opzichte van andere wagens van de spoorwegonderneming in de trein.[76]

Overeen te komen regeling

► ProRail wenst in de Toegangsovereenkomst vast te leggen of de bedrijfsactiviteit van de spoorwegonderneming mede het vervoer van gevaarlijke stoffen omvat, en zo ja, in de Toegangsovereenkomst afspraken opnemen over de wijze:

- van gegevenslevering over dat vervoer (zie paragraaf 6.2.5 Aanleveren beladingsgegevens);
- waarop de levering van beladingsgegevens en gegevens over de wagenvolgorde in treinen en op emplacementen plaatsvindt (zie paragraaf 6.2.6 Aanleveren informatie van rangeerdelen of (een groep) overstaande goederenwagens op emplacementen).

Indien de bedrijfsactiviteit van de spoorwegonderneming mede het transport van nucleaire stoffen omvat, worden in de Toegangsovereenkomst voorafgaand aan dat transport nadere afspraken gemaakt. Voor zover deze afspraken inspanningen van ProRail en/of diens hulppersonen vereisen, zijn de daarmee gemoeide kosten voor rekening en risico van de spoorwegonderneming. ◄

3.4.5 Testtreinen en andere speciale treinen

Voor het uitvoeren van testritten met spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur kan de ILT namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een tijdelijke gebruiksvergunning verlenen. Vragen over het realiseren van deze testritten kunt u aan ProRail stellen via het mailadres accountmanagement@prorail.nl.

3.4.6 Eisen met betrekking tot informatielevering

De spoorwegonderneming verstrekt aan ProRail steeds de voor ProRail benodigde informatie over het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Tot deze informatie behoort onder meer:

- De informatie die de spoorwegonderneming opneemt in capaciteitsaanvragen (zie aanvraaginformatie in hoofdstuk 4 en in hoofdstuk 7 voor opstel- en rangeercapaciteit). Hierbij dient ook de informatie te worden aangeleverd die vooraf nodig is voor de capaciteitsverdelingssystemen en analyse van het tractie-energievoorzieningssysteem (zie Bijlage 8, onderdeel 2.2). Voor capaciteitsaanvragen voor emplacement Kijfhoek met de heuvel- en rangeervoorzieningen dient de spoorwegonderneming specifieke aanvullende gegevens aan ProRail aan te leveren. Zie hiervoor onderdeel 3 van bijlage 8.
- De informatie die de spoorwegonderneming levert onmiddellijk voorafgaand en tijdens het feitelijk gebruik van de spoorweginfrastructuur.

---

[74] Artikel 25 van het Besluit spoorverkeer in relatie tot artikel 4.2.2.7.2 van de TSI ‘Exploitatie en verkeersleiding’ 2019/773.

[75] Paragraaf 1.4.3.6b RID.

[76] Paragraaf 1.4.2.2.5. juncto 1.4.3.6b RID.

- De informatie over het gerealiseerde gebruik, verkeer en vervoer in een tijdvak die de spoorwegonderneming na afloop van dat tijdvak levert, met name voor de beheersing van de geluidemissie (zie Bijlage 8).
- De gegevens van typen spoorvoertuigen die spoorwegondernemingen aan ProRail beschikbaar moeten stellen (zie paragraaf 3.4.1 en Bijlage 8).
- Informatie over activiteiten van de spoorwegonderneming binnen, in de zin van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, als inrichting gekenmerkte delen van de spoorweginfrastructuur waarover ProRail rapportageverplichtingen heeft.
- Loggings ETCS ten behoeve van storingsanalyses.
- Om oorzaken van complexe ERTMS-(keten)problemen te kunnen identificeren in techniek, proces of bediening/gebruik worden gezamenlijk door de spoorwegonderneming en de beheerder periodiek analyses uitgevoerd. Voor deze analyses stelt de spoorwegonderneming, voor zover de materieelcontracten dat toelaten, relevante onbewerkte data uit spoorvoertuigen (bijvoorbeeld ARR-data, JRU-data en RTM-data) aan ProRail beschikbaar. ProRail stelt de relevante QATS-data van de spoorvoertuigen op verzoek aan de spoorwegonderneming beschikbaar. In het geval van veiligheid gerelateerde storingen zullen partijen de data binnen 24 uur veiligstellen en op verzoek zo spoedig mogelijk ter beschikking stellen.
- Ten behoeve van het beheer en de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur in relatie tot de capaciteitsvraag van de spoorwegonderneming, verstrekt de spoorwegonderneming vervoerdata in de vorm van stationsrelatiematrices (herkomst – bestemming) van een gemiddelde werkdag, ochtendspits, avondspits, gemiddelde weekenddag en jaar. De spoorwegonderneming verleent medewerking als ProRail voor dit doel vergelijkbare data van het Nederlandse spoorwegnet opvraagt bij het platform dat OV-transacties in Nederland verzorgt (Translink).
- Ten behoeve van toetsen op transferrisico's voor reizigers op het gebied van perronveiligheid, via het '*Risicomodel Perronveiligheid*' (zie het Logistiek Portaal) of een nadere situationele analyse, verstrekt de spoorwegonderneming informatie over het aantal in-, uit- en overstappers (per station en) per perronzijde.
- Ten behoeve van de benutting van emplacementen tot tien jaar in de toekomst vraagt ProRail aan spoorwegondernemingen om hun capaciteitsbehoeften aan te geven, zodat ProRail daar rekening mee kan houden bij de bouw van infra op emplacementen.

Rapportages ten behoeve van statistiekverplichting voor spoorwegondernemingen
Op spoorwegondernemingen rusten wettelijke verplichtingen met betrekking tot de levering van statistische gegevens over hun verkeer aan het Centraal Bureau voor de Statistiek.
ProRail is bereid op basis van een daartoe door de spoorwegonderneming afgegeven machtiging de daarvoor bij ProRail beschikbare gegevens rechtstreeks aan het Centraal Bureau voor de Statistiek beschikbaar te stellen.

Overeen te komen regeling

► In de Toegangsovereenkomst maken spoorwegonderneming en ProRail nadere afspraken over de modaliteiten van alle informatieoverdrachten, zowel die in het kader van wettelijke verplichtingen als die in het kader van de Toegangsovereenkomst. Daarbij kan worden overeengekomen, dat een spoorwegonderneming informatie die meerdere doelen dient slechts eenmaal hoeft aan te leveren. ◄

4 Capaciteitsverdeling

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk beschrijft ProRail de procedures, regels en tijdschema's op het gebied van capaciteitsverdeling die gericht zijn op een ordentelijk en eerlijk verloop van het capaciteitsverdelingsproces. Besluiten van bevoegde instanties of uitspraken van rechterlijke instanties kunnen aanleiding geven tot wijzigingen van deze procedures, regels en tijdschema's na de bekendmaking van de Netverklaring. In dat geval zal een aanvulling op deze Netverklaring worden gepubliceerd. De capaciteitsverdeling op de rangeeremplacementen en opstelterreinen (dienstvoorzieningen) is beschreven in hoofdstuk 7 bij de betreffende dienstvoorzieningen (paragraaf 7.3.5.3).

4.2 Procesbeschrijving capaciteitsverdeling treinpaden

4.2.1 Betrokken partijen

De Spoorwegwet en het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur geven een nadere uitwerking van de voorschriften van Richtlijn 2012/34/EU om capaciteit op een eerlijke, transparante en niet-discriminerende manier te verdelen. De verdeelde capaciteit wordt overeengekomen tussen gerechtigden en ProRail en vastgelegd in de Toegangsovereenkomst, conform artikel 59 van de Spoorwegwet.

Alle partijen die voldoen aan de voorwaarden zoals omschreven in paragraaf 3.2.1 kunnen capaciteit voor de jaardienstregeling 2024 aanvragen. Degene die capaciteit voor de jaardienstregeling 2024 aanvraagt, verklaart zich akkoord met de in deze Netverklaring opgenomen procedures, regelingen en tijdschema's voor de behandeling van alle capaciteitsaanvragen. Ook stemt de aanvrager ermee in dat ProRail de andere aanvragers informeert over de aangevraagde capaciteit en de identiteit van de aanvragers die bij een conflicterende verkeerscapaciteitsaanvraag betrokken zijn. Deze informatie dient door de betrokken partijen vertrouwelijk behandeld te worden.

4.2.2 Processen op hoofdlijnen

Er zijn drie soorten processen te onderscheiden:

1. *Voorbereidingsfase jaardienstverdeling*
   In deze fase hebben gerechtigden de mogelijkheid om met elkaar en ProRail om tafel te zitten om tot afstemming te komen over in te dienen capaciteitsaanvragen voor treinpaden voor de jaardienstverdeling. Tijdens deze fase worden ook de van tevoren geregelde treinpaden (Pre-Arranged Paths, zogenaamde PAP's) op de internationale goederencorridors definitief gepubliceerd (x-11 maanden voor start van de dienstregeling), zie ook paragraaf 4.10. Zie voor het tijdschema van de voorbereidingsfase jaardienstverdeling paragraaf 4.5.0
2. *Jaardienstverdeling*
   Tijdens het jaardienstverdelingsproces worden de aanvragen voor treinpaden en opstelcapaciteit van gerechtigden en de wekelijkse onttrekkingen voor beheer verwerkt tot een normale dienstregeling voor zeven verkeersdagen van elk 24 uur in een standaardweek. Daar waar aanvragen van gerechtigden en/of de wekelijkse onttrekkingen met elkaar concurreren vindt programmatie en coördinatie plaats. In paragraaf 7.3.5.3 staat het proces van de capaciteitsverdeling op rangeeremplacementen en opstelterreinen (dienstvoorzieningen) beschreven.

   Onder de normale dienstregeling wordt verstaan de dienstregeling op het niveau van terugkerende paden conform de definitie in artikel 4 lid 2 juncto artikel 1 van het Besluit capaciteitsverdeling

hoofdspoorweginfrastructuur.[77] Onder terugkerende paden verstaat ProRail een pad dat minimaal acht weken op hetzelfde tijdstip per verkeersdag (kalenderdag) wordt aangevraagd. Extra treinen bij evenementen en incidentele treinen dienen derhalve in de ad-hocfase te worden aangevraagd.

De jaardienstverdeling wordt vastgelegd middels een capaciteitsverdelingsdocument inclusief eventuele bijlagen en/of eventuele verwijzingen naar Donnabestanden. Hierin staat vermeld welke capaciteit aan de aanvragers is verdeeld. Dit document wordt onderdeel van de te sluiten Toegangsovereenkomst. De gerechtigde verkrijgt dan het gebruiksrecht voor de capaciteit die in het capaciteitsverdelingsdocument aan die gerechtigde is toebedeeld. Eenmaal toegewezen capaciteit kan niet aan een andere gerechtigde worden overgedragen met uitzondering van de gevallen waarin het gaat om gerechtigden niet zijnde spoorwegondernemingen die een capaciteitsovereenkomst met ProRail hebben afgesloten.[78] Deze gerechtigden dienen het feitelijk gebruik van de capaciteit over te laten aan een door hen aan te wijzen spoorwegonderneming waarmee ProRail een toegangsovereenkomst heeft afgesloten (zie paragraaf 3.3.3). Zie voor het tijdschema van de jaardienstverdeling paragraaf 4.5.1.

3. *Verdelen in de Ad-hocfase*
   De ad-hocfase betreft aanvullingen of wijzigingen op de jaardienstregeling. Indien deze aanvullingen/wijzigingen geen verband hebben met werkzaamheden, dan worden de aanvragen behandeld op basis van het First-Come-First-Served-principe. Dit betekent dat als meerdere partijen dezelfde capaciteit aanvragen, de partij die het eerste de aanvraag heeft ingediend de capaciteit krijgt toegewezen. Zie paragraaf 4.5.3 voor het tijdschema van de ad-hocfase. Een speciale categorie ad-hocaanvragen zijn de aanvragen die ná de sluitingsdatum voor de jaardienstverdeling binnenkomen (de zogenaamde ‘late requests’) maar nog vóór het moment dat de capaciteit definitief verdeeld is. Deze categorie aanvragen wordt in volgorde van binnenkomst verwerkt na het vaststellen van de definitieve dienstregeling. Zie voor het tijdschema van de late requests paragraaf 4.5.2.

4.2.3 Indienen van aanvragen voor treinpaden

Een aanvraag voor zowel de jaardienstverdeling als de ad-hocfase kan worden ingediend:

- Door middel van een in de applicatie Donna ontworpen dienstregeling (zie paragraaf 5.3.1 en Bijlage 23, onderdeel 9).
- Via de applicatie Path Coordination System voor internationale capaciteitsaanvragen (PCS, zie Bijlage 23 onderdeel 11). Voor aanvragen van Pre-Arranged Paths bij de Corridor One-Stop-Shops is het gebruik van de applicatie PCS verplicht.
- Via het Orderportaal (zie paragraaf 5.3.1 en onderdeel 10 van Bijlage 23).
- Middels een eigen applicatie via de Common Interface gebaseerd op TSI TAF/TAP-specificaties (zie paragraaf 5.3.1 en onderdeel 27 van Bijlage 23).
- In een met ProRail overeen te komen andere vorm.

Na ontvangst worden de aanvragen gecontroleerd op de aanwezigheid van de benodigde gegevens. Zo nodig wordt de aanvrager in de gelegenheid gesteld om eventuele ontbrekende gegevens binnen een aan te geven termijn te wijzigen en/of aan te vullen.

Treinen die vallen onder de regeling van vrijstelling van vergoeding[79] (in verband met opdrachten van ProRail) kunnen alleen worden aangevraagd op basis van een door de aanvrager in Donna ingevoerde dienstregeling dan wel op aanvraag via het Orderportaal en/of via de dienst Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard).

Voor internationale aanvragen dient een gerechtigde zelf via DB Netz of Infrabel een treinnummer aan te vragen en dit treinnummer bij de aanvraag te vermelden. Als een gerechtigde voor een

---

[77] Hiervoor gelden artikel 44. 45 en 46 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en het tijdschema van bijlage VII van Richtlijn 2012/34/EU.

[78] Artikel 57 lid 3 Spoorwegwet.

[79] Voor treinen voor beheer in opdracht van ProRail geldt een nihil-tarief. Zie paragraaf 5.3.1 (tabel bij 4.2) en 5.3.3 (tabel bij 4.2).

internationale aanvraag er voor kiest om bij de verschillende infrastructuurbeheerders afzonderlijke aanvragen in te dienen voor de gehele trein (dus zonder gebruik te maken van de applicatie PCS), dan is gerechtigde zelf verantwoordelijk voor een afgestemde aanvraag wat betreft de grenstijd en de verkeersdagen.

4.2.4 One-Stop-Shop

Een netwerk van One-Stop-Shops (OSS) vertegenwoordigt de infrastructuurbeheerders en spoorwegcapaciteitverdelende instanties in het internationale verkeer. Om een internationaal treinpad in de applicatie PCS aan te vragen behoeft een spoorwegonderneming alleen contact op te nemen met de One-Stop-Shop van het vertrekland, die daarna het gehele proces van internationale afstemming initieert.

Een lijst met de contactgegevens van de One-Stop-Shops is beschikbaar op de website van RailNetEurope. De ProRail One-Stop-Shop is als volgt bereikbaar:

organisatie:	ProRail, Capaciteitsmanagement Afdeling Capaciteitsverdeling	ProRail
postadres:	Postbus 2038 3500 GA Utrecht	
bezoekadres:	Moreelsepark 3 3511 EP Utrecht	
telefoon:	+31 (0) 88 231 3456 / 3457	
e-mail:	oss@prorail.nl (regulier) oss-bv@prorail.nl (Buitengewoon Vervoer)	

4.3 Tijdelijke capaciteitsbeperkingen

Een tijdelijke capaciteitsbeperking met gevolgen voor verkeer betreft een buitendienststelling, maar kan ook een tijdelijke beperking zijn van de snelheid, de aslast, de treinlengte, de tractie, de te gebruiken infra en het omgrenzingsprofiel. Deze laatste groep beperkingen hoeft niet veroorzaakt te zijn door werkzaamheden. ProRail voert regie om tijdelijke beperkingen op te lossen. Zie hiervoor paragraaf 4.3.4.

Ten behoeve van werkzaamheden aan of nabij de spoorweginfrastructuur onderscheidt ProRail twee type tijdelijke capaciteitsbeperkingen:

1. Patroonmatige tijdelijke capaciteitsbeperkingen ten behoeve van cyclisch onderhoud en inspectie.
2. Incidentele tijdelijke capaciteitsbeperkingen ten behoeve van:
   a. Vervanging- en/of vernieuwingsprojecten inclusief de daarvoor benodigde aanvoer, afvoer- en werktreinen.
   b. Functie-uitbreidingsprojecten inclusief de daarvoor benodigde aanvoer, afvoer- en werktreinen.
   c. Werken voor derden, zoals verandering van spoorse kruisingen.
   d. Beheerwerkzaamheden waaronder systeembeproevingen en veiligheidsoefeningen.

4.3.1 Algemene bepalingen

a) ProRail draagt er zorg voor om samen met gerechtigden tot een transparant en efficiënt proces te komen, waarbij rekening wordt gehouden met de operationele en commerciële belangen van betrokken partijen.

b) Om de impact van tijdelijke capaciteitsbeperkingen voor zowel gerechtigden als aannemers beter te kunnen inschatten, is zowel een faserings- als programmeringsoverleg ingericht waar afspraken kunnen worden gemaakt vóór de start van de formele jaardienst. Deze afspraken worden gemaakt

in het Regionaal Gebruikersoverleg (faseringsoverleggen) en in het Landelijk Atelier Programmeren. Deze afspraken worden gepubliceerd op het Logistiek Portaal en zijn uitgangspunt voor het jaardienstproces dat in paragraaf 4.3.3 is beschreven

c) Omdat het vaststellen en publiceren van tijdelijke capaciteitsbeperkingen meerdere jaren betreft, worden gerechtigden geraadpleegd die op dat moment een toegangs- of capaciteitsovereenkomst met ProRail hebben. Nieuwe gerechtigden dienen aan te geven of zij betrokken willen worden bij het proces ten behoeve van het vaststellen van tijdelijke capaciteitsbeperkingen. Reeds vastgestelde capaciteitsbeperkingen zijn voor deze nieuwe gerechtigden een gegeven.

d) Bij de afweging tussen verschillende uitvoeringsvarianten houdt ProRail rekening met haar eigen kosten en met de operationele en commerciële gevolgen van gerechtigden (is het alternatief vervoerplan uitvoerbaar en maatschappelijk acceptabel), waaronder de continuïteit van bedrijfsprocessen op emplacementen (ten behoeve van goederenprocessen en service en onderhoud aan spoorvoertuigen) en de consequentie dat de keuze kan leiden tot een andere wijze van vervoer of vervangende opstel- en behandelcapaciteit.

e) Voor zeer grote of grote incidentele onttrekkingen op emplacementen (meer dan zeven dagen) kunnen aanvullende verkeersafspraken worden gemaakt om de consequenties, zoals rangeren, opstellen, toegang tot terminals en ten behoeve van service en onderhoud aan spoorvoertuigen te beperken; deze aanvullende verkeersafspraken worden vastgelegd in de Btd-planner (zie paragraaf 4.3.2.1 en Bijlage 23, onderdeel 14).

f) Het vaststellen van tijdelijke capaciteitsbeperkingen met gevolgen voor internationaal treinverkeer is onderwerp van coördinatie tussen ProRail en naburige infrastructuurbeheerders. De betrokken infrastructuurbeheerders streven ernaar dat de locatie, duur en het moment van tijdelijke capaciteitsbeperkingen zodanig worden bepaald dat internationaal treinverkeer zoveel mogelijk kan worden omgeleid

g) ProRail kan in het kader van het vaststellen van capaciteit ten behoeve van werkzaamheden zoals is beschreven in paragraaf 4.3.3 een financiële compensatie voor gerechtigde(n) overeenkomen met inachtneming van wat in paragraaf 4.3.4 en 5.6.6 is vermeld.

h) De spoorwegonderneming zorgt voor verwijdering van spoorvoertuigen die opgesteld staan op buitendienst te stellen sporen vóór het begin van de buitendienststelling tenzij anders is overeengekomen (en is vastgelegd in de Btd-planner).

i) Voor werkzaamheden op corridors of bepaalde emplacementen waar geen sprake is van een landelijke samenhang voor wat betreft de programmering wordt de mogelijkheid geboden om definitieve capaciteitsafspraken na de formele publicatie te kunnen maken in overleg met de aannemer en vervoerders (gerechtigden) onder regie van ProRail. Dit betekent dat bij bepaalde projecten en buitendienststellingen (die apart worden geoormerkt bij de publicatie op x-12 en x-8) na het publicatiemoment nog ruimte is voor bijstelling van de capaciteitsafspraken. Deze bijstelling vindt plaats onder de jaardienstspelregels en uiterlijk zes maanden voor de start van de buitendienststelling.

4.3.2 Patroonmatige tijdelijke capaciteitsbeperkingen

De benodigde capaciteit voor patroonmatige tijdelijke capaciteitsbeperkingen, de wekelijkse onttrekkingen, de videoschouwtreinen en overige meettreinen volgen dezelfde procesgang als het jaardienstverdelingsproces voor verkeer (zie 4.2.2).

4.3.2.1 Wekelijkse onttrekkingen

De benodigde capaciteit voor wekelijkse onttrekkingen wordt in volume, frequentie en locatie (baanvak/emplacement) vastgelegd. Voor wekelijkse onttrekkingen op emplacementen kunnen aanvullende verkeersafspraken worden gemaakt om de consequenties voor goederen- en reizigersverkeer, zoals voor rangeren, opstellen, toegang tot terminals en ten behoeve van service en onderhoud aan spoorvoertuigen, te beperken. Dit wordt in de Btd-planner vastgelegd.
In de Btd-planner is de stand van zaken voor wat betreft de wekelijkse onttrekkingen vermeld inclusief afspraken over opstellen van spoorvoertuigen en spanningloosstelling. De wekelijkse onttrekkingen zijn ook opgenomen in Donna. De Btd-planner is leidend als er verschillen zijn tussen beide systemen.

4.3.2.2 Videoschouwtreinen en andere meettreinen

De benodigde capaciteit voor de videoschouwtreinen wordt in de jaardienst verdeeld. De benodigde capaciteit voor overige meettreinen (het betreft incidentele treinen) is voorzienbaar maar niet planbaar in de jaardienst. De capaciteit voor meettreinen wordt daarom apart gepubliceerd als volume-reservering in de jaardienst en pas inhoudelijke verwerkt in de ad-hocfase op grond van de vastgestelde prioriteringsregels die in het '*Procedureboek Capaciteit voor Beheer*' op het Logistiek Portaal zijn opgenomen.

4.3.3 Capaciteitsbeperkingen ten behoeve van werkzaamheden

Bij het vaststellen van capaciteitsbeperkingen is sprake van de volgende processtappen:

1. Opstellen van uitgangspunten voor het programmeren van capaciteitsbeperkingen
De uitgangspunten voor de programmering van tijdelijke capaciteitsbeperkingen zijn beschreven in het '*Corridorboek 2024*' dat te vinden is op het Logistiek Portaal. Indien als gevolg van een tijdelijke capaciteitsbeperking sprake is van concurrentie tussen een wekelijkse onttrekking en om te leiden verkeer op de omleidingsroute, zal de wekelijkse onttrekking vervallen, tenzij het aantal overgebleven momenten (frequentie/interval) leidt tot te weinig reguliere onderhoudsmomenten. In het '*Corridorboek*' is beschreven op welke wijze en onder welke voorwaarden verschillende soorten treinen kunnen worden omgeleid vanwege de capaciteitsbeperking op de normale route.

2. Kenbaar maken van de voorgenomen capaciteitsbeperkingen
Voorafgaand aan de start van de consultatie van de voorgenomen capaciteitsbeperkingen bij gerechtigden maakt ProRail deze voorgenomen capaciteitsbeperkingen bekend. Deze beperkingen kunnen per project, per baanvak of voor het hele spoornet bekend gemaakt worden en zijn herleidbaar tot projectniveau.

3. Consultatie
Tijdens de consultatie van de voorgenomen capaciteitsbeperking kunnen de betrokken gerechtigden verzoeken om aanpassingen te doen. Betrokken gerechtigden geven daarbij inzicht in hun belangen en kunnen oplossingsvoorstellen doen. ProRail onderzoekt of en hoe aan de belangen van gerechtigden tegemoet kan worden gekomen en maakt dit inzichtelijk. Dit kan aanleiding zijn voor nader overleg.

4. Vaststelling van de capaciteitsbeperking
Na afronding van de consultatie wordt de capaciteitsbeperking gepubliceerd. Indien ProRail of gerechtigde de vastgestelde capaciteitsbeperking wenst te wijzigen en sprake is van een aanvulling, dan zijn de ad-hocspelregels van toepassing (zie paragraaf 4.3.4 onder b). Voor de eerder vastgestelde capaciteitsbeperkingen blijven de rechten van kracht.

Indien de eerder gemaakte afspraak (de capaciteitsbeperkingen tezamen met tijd en scope van het project) opengebroken wordt, dan wordt de capaciteitsbeperking in zijn geheel opnieuw vastgesteld onder de ad-hocspelregels (zie paragraaf 4.3.4 onder b).

Bij de programmering van capaciteitsbeperkingen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met grote publieksevenementen met het oog op de maakbaarheid van het alternatieve vervoerproduct. Gerechtigden dienen deze evenementen tijdig aan ProRail kenbaar te maken tijdens het opstellen van de uitgangspunten voor het programmeren van capaciteitsbeperkingen, zie punt 1 hierboven.

In tabel 4.1 is de definitie weergegeven van de vier verschillende categorieën tijdelijke capaciteitsbeperkingen voor verkeer[80]. Ook is in deze tabel weergegeven op welk moment tijdelijke capaciteitsbeperkingen worden afgestemd met de naburige infrastructuurbeheerders.

[80] Zoals bedoeld in Annex VII van de Richtlijn 2012/34/EU.

tabel 4.1 Categorieën capaciteitsbeperkingen

cate-gorie	capaciteits-beperkingen met	duur van de aaneengesloten capaciteitsbeperking	de gevolgen voor het treinverkeer	coördinatie met de naburige inframanagers
Z	zeer grote gevolgen voor verkeer	meer dan 30 dagen	meer dan 50% van het dagelijks verwachte verkeer	18 maanden voor start nieuwe dienstregeling
G	grote gevolgen voor verkeer	meer dan 7 dagen	meer dan 30% van het dagelijks verwachte verkeer	13,5 maanden voor start nieuwe dienstregeling
M	middelgrote gevolgen voor verkeer	7 dagen of minder	meer dan 50% van het dagelijks verwachte verkeer	13,5 maanden voor start nieuwe dienstregeling
B	beperkte gevolgen voor verkeer	niet bepaald	meer dan 10% van het dagelijks verwachte verkeer	niet bepaald

In tabel 4.2 is aangegeven op welk moment een bepaald type tijdelijke capaciteitsbeperking wordt gepubliceerd voor een betreffend dienstregelingsjaar.

tabel 4.2 Publicatiemomenten capaciteitsbeperkingen

cate-gorie	capaciteits-beperkingen met	december 2022	april 2023	augustus 2023	december 2023
Z	zeer grote gevolgen voor verkeer	2e publicatie 2024; 1e publicatie 2025	capaciteitsbeslag 2024	niet aan de orde	2e publicatie 2025; 1e publicatie 2026
G	grote gevolgen voor verkeer	2e publicatie 2024; 1e publicatie 2025	capaciteitsbeslag 2024	niet aan de orde	2e publicatie 2025; 1e publicatie 2026
M	middelgrote gevolgen voor verkeer	publicatie 2024	capaciteitsbeslag 2024	niet aan de orde	publicatie 2025
B	beperkte gevolgen voor verkeer	niet aan de orde	niet aan de orde	capaciteitsbeslag 2024	niet aan de orde

Naast de publicaties geeft het systeem Btd-planner steeds de actuele status van de voor ProRail benodigde capaciteit voor werkzaamheden aan.

Bij de langetermijnplanning (minimaal 36 maanden voor uitvoering) van groot onderhoud of vernieuwing van de infrastructuur raadpleegt ProRail jaarlijks de gerechtigden om zoveel als redelijkerwijs mogelijk is rekening te houden met de door hen geuite punten.

In de volgende paragrafen is meer in detail weergegeven op welke wijze ProRail de tijdelijke capaciteitsbeperkingen behandelt.

4.3.3.1 Publiceren capaciteitsbeperkingen op 24 maanden

Op 24 maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling publiceert ProRail via de zogenaamde '*Capaciteitsverdeelbrief Beheer*' de tijdelijke capaciteitsbeperkingen ten behoeve van werkzaamheden (voor zover bekend) die zeer grote of grote gevolgen voor het treinverkeer hebben (zie het Logistiek Portaal). Hieronder wordt verstaan een onttrekking van meer dan dertig opeenvolgende dagen (respectievelijk meer dan zeven opeenvolgende dagen) waarvoor meer dan 50% van het dagelijks verwachte verkeer (respectievelijk 30%) moet worden omgeleid, opgeheven of worden vervangen door alternatief vervoer.

ProRail verstrekt bij zeer grote capaciteitsbeperkingen op verzoek van gerechtigden tijdens de eerste raadplegingsronde ten minste twee alternatieve uitvoeringsvarianten. De ontwerpen van de

uitvoeringsvarianten dienen in voldoende mate tegemoet te komen aan de wensen die gerechtigden hebben ingebracht.

De publicatie bevat:
- De duur van de capaciteitsbeperking.
- Het baanvak waarop de beperking geldt.
- De geplande dagen.
- Het dagdeel en zodra bekend de begin- en eindtijd.

4.3.3.2 Publiceren capaciteitsbeperkingen op twaalf maanden

Op twaalf maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling publiceert ProRail via de '*Capaciteitsverdeelbrief Beheer*' de volgende tijdelijke capaciteitsbeperkingen ten behoeve van werkzaamheden (zie het Logistiek Portaal):

1. De bijgewerkte capaciteitsbeperkingen die zeer grote of grote gevolgen voor het treinverkeer hebben zoals in paragraaf 4.3.3.1 zijn beschreven.
2. Aanvullende capaciteitsbeperkingen met zeer grote of grote gevolgen voor treinverkeer. Het betreft capaciteitsbeperkingen die na de eerste publicatie bekend zijn geworden.
3. Capaciteitsbeperkingen met middelgrote gevolgen voor treinverkeer.
   Het betreft onttrekkingen van zeven opeenvolgende dagen of minder waarvoor geldt dat meer dan 50% van het dagelijks verwachte verkeer moet worden omgeleid, opgeheven of worden vervangen door alternatief vervoer, voor zover deze onttrekkingen gevolgen hebben voor internationaal treinverkeer. De onttrekkingen die geen gevolgen hebben voor internationaal treinverkeer kunnen deze procesgang volgen of de procesgang die is beschreven in paragraaf 4.3.3.1.

Deze publicatie bevat:
- De duur van de capaciteitsbeperking.
- Het baanvak waarop de beperking geldt.
- De geplande dagen.
- Het dagdeel en zodra bekend de begin- en eindtijd.

Voorafgaand aan deze publicatie raadpleegt ProRail de gerechtigden.

4.3.3.3 Publiceren incidentele onttrekkingen op acht maanden

Op acht maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling publiceert ProRail de incidentele onttrekkingen die a) zeer grote, b) grote, of c) middelgrote gevolgen voor het treinverkeer hebben. De wijze waarop deze incidentele onttrekkingen worden gepubliceerd betreft het ruimtebeslag (onttrokken sporen en duur), de datum en indien bekend de begin- en eindtijd. Uitgangspunt is dat deze incidentele onttrekkingen passen binnen de eerder gepubliceerde capaciteitsbeperkingen.

Het is mogelijk dat wijzigingen op reeds vastgestelde capaciteitsbeperkingen of nieuwe capaciteitsbeperkingen die na de publicatie op twaalf maanden worden ingebracht, alsnog onderdeel worden van de publicatie van de incidentele onttrekkingen. De volgende voorwaarden worden hiertoe gesteld:
- Nieuwe verzoeken worden in behandeling genomen als ProRail aan de hand van een (schriftelijke) onderbouwing aannemelijk maakt dat deze aanpassing niet redelijkerwijs voorzienbaar was en dat de uitvoering plaats dient te vinden in het betreffende dienstregelingsjaar.
- Wijzigingen op reeds vastgestelde capaciteitsbeperkingen worden in behandeling genomen als ProRail of de gerechtigde aan de hand van een (schriftelijke) onderbouwing aannemelijk maakt dat deze wijziging niet voorzienbaar was.
- Wijzigingen op reeds vastgestelde capaciteitsbeperkingen worden in behandeling genomen als ProRail (bijvoorbeeld vanwege aanpassingen van werkzaamheden) of de gerechtigde (bijvoorbeeld vanwege het later bekend worden van evenementen) aan de hand van een (schriftelijke) onderbouwing aannemelijk maakt dat deze wijziging niet voorzienbaar was.

4.3.3.4 Publiceren incidentele onttrekkingen op vier maanden

Vier maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling publiceert ProRail de incidentele onttrekkingen die beperkte gevolgen voor treinverkeer hebben. Onder beperkte gevolgen voor treinverkeer wordt verstaan een onttrekking waarvoor minder dan 10% van het dagelijks verwachte verkeer moet worden omgeleid, opgeheven of worden vervangen door alternatief vervoer. De wijze waarop deze incidentele onttrekkingen worden gepubliceerd betreft het ruimtebeslag (onttrokken sporen en duur), de datum en indien bekend de begin- en eindtijd.

ProRail kan deze incidentele onttrekkingen uiterlijk zes maanden en vijftien dagen vóór de start van de nieuwe dienstregeling inbrengen en aan gerechtigden voorleggen.

4.3.3.5 Details aan te bieden treinpaden

Details over de aan te bieden patroonmatige treinpaden als gevolg van de capaciteitsbeperkingen worden voor reizigerstreinen uiterlijk vier maanden voor de start van de incidentele onttrekking gegeven en voor goederentreinen uiterlijk één maand daarvoor. Om de betreffende treinpaden op tijd en conform afgesproken specificatie aan te kunnen bieden, voert ProRail regie op het herplannen van verkeer als gevolg van buitendienststellingen (het zogenoemde PreVAB-proces, publicatie op vier maanden voor uitvoering (patroonmatige treinpaden) en VAB-proces, publicatie op één maand voor uitvoering[81]). De wijze waarop dit plaatsvindt is beschreven in paragraaf 4.5.4.3.

4.3.4 Ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden

a) Het is mogelijk dat na de publicatiemomenten op respectievelijk acht en vier maanden voor de start van de dienstregeling ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden nodig is. ProRail zal een capaciteitsbeperking vaststellen als:
   i. Zich onregelmatigheden voordoen / dreigen[82] te gaan voordoen waardoor wet- en regelgeving niet kan worden nageleefd of waardoor veilig en ongestoord treinverkeer (of handelingen aan de infrastructuur) in gevaar wordt gebracht.[83]
   ii. Er sprake is van impactvolle storingen.
   iii. Uitstel niet-kosteneffectief is of kan leiden tot ongewenste schade aan de toestand van de spoorweginfrastructuur of de levensduur daarvan.
      - ProRail maakt de behoefte aan deze aanpassingen aan de hand van een schriftelijke onderbouwing inzichtelijk en zal de betrokken gerechtigden direct raadplegen om vervolgens de capaciteitsbeperking vast te stellen. Indien nodig zullen capaciteitsrechten worden ingetrokken en zal waar nodig overgegaan worden tot herverdeling verkeer voor een zo optimaal mogelijke uitvoering van werkzaamheden en resterende dienstregeling. Indien de aanpassing leidt tot een ander (vervangend) treinpad waardoor extra kilometers moeten worden gereden, dan wordt gecompenseerd voor de extra gebruiksvergoeding. Voor goederenvervoerders is deze compensatie gestandaardiseerd en opgenomen in paragraaf 5.6.7.
      - ProRail spant zich in om deze werkzaamheden zoveel mogelijk in een wekelijkse onttrekking uit te voeren of de datum en tijden van de onttrekking zo spoedig mogelijk nadat dit bij ProRail bekend is af te stemmen met de betrokken gerechtigden.
      - Voor lid iii wordt als voorwaarde gesteld dat voor het vaststellen van het uitvoeringsmoment wordt aangesloten bij de termijnen zoals zijn weergegeven in paragraaf 4.3.3.5.

b) Ook is het mogelijk om andersoortige aanpassingen in te brengen na de publicatiemomenten op respectievelijk acht en vier maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling:
   - ProRail of gerechtigden mogen een aanvulling of wijziging inbrengen die niet redelijkerwijs voorzienbaar was ten tijde van de jaardienstverdeling en waarvan de uitvoering plaats dient te

[81] VAB = Verkeersaanpassingen als gevolg van Beheer, zie ook Bijlage 2.
[82] Te constateren op basis van inspecties, meldingen, opgetreden storingen, enzovoort.
[83] Dit is een nadere definiëring van de situatie ‘in geval van nood’ uit Artikel 9 lid 5 van de Algemene Voorwaarden

vinden in het betreffende dienstregelingsjaar; de behoefte aan deze aanpassing wordt voorzien van een schriftelijke onderbouwing.
- ProRail en gerechtigden werken mee aan deze aanpassing; vaststelling vindt enkel plaats met instemming van houders van capaciteit die door deze aanpassing worden geraakt.
- Is er geen consensus, dan wordt het geschil overeenkomstig de geschillenregeling binnen tien werkdagen na het aanhangig maken daarvan beslecht.
- Gerechtigden die houder zijn van capaciteit bij ProRail kunnen bij hun instemming enkel als voorwaarde stellen dat het nadeel dat zij ondervinden door deze aanpassing wordt vergoed. De vergoeding betreft alleen directe bedrijfskosten die door middel van een specificatie wordt onderbouwd. Indien de aanpassing leidt tot een ander (vervangend) treinpad waardoor extra kilometers moeten worden gereden, dan wordt gecompenseerd voor de extra gebruiksvergoeding Voor goederenvervoerders is deze compensatie gestandaardiseerd en opgenomen in paragraaf 5.6.7.
- Een geschil over enkel de hoogte van de vergoeding leidt niet tot het niet van kracht worden van de voorgestelde aanpassing. Een geschil over de vergoeding wordt overeenkomstig Bijlage 4 van de Netverklaring, Klachten- en geschillenregelingen, beslecht.

c) Buitendienststellingen die apart zijn geoormerkt zoals in paragraaf 4.3.1 sub i kunnen nog in de ad-hocfase worden bijgesteld. Deze bijstelling vindt plaats onder de jaardienstspelregels en uiterlijk zes maanden voor de start van de buitendienststelling. Vergoedingen voor deze buitendienststellingen worden vastgesteld conform paragraaf 4.3.4 (onderdeel b) en paragraaf 5.6.6.

4.4 Toepassing van Kaderovereenkomsten

Voor het dienstregelingsjaar 2024 was ten tijde van de publicatie van deze Netverklaring geen Kaderovereenkomst van toepassing.

4.5 Werkwijze verdeling van capaciteit

4.5.0 Tijdschema voor de voorbereiding van de jaardienstverdeling

Het proces van de voorbereiding van de jaardienstverdeling loopt van juli 2022 tot en met maart 2023. Het streven is om dit proces medio december 2022 op hoofdlijnen af te ronden. Zie voor meer informatie paragraaf 4.5.4.1.

4.5.1 Tijdschema voor de jaardienstverdeling

Voorafgaande aan de start van de Jaardienstverdeling 2024 wordt de specifieke werkwijze voor de Jaardienstverdeling 2024 via de Tafel van Verdeling toegelicht.

tabel 4.3 Tijdschema van het proces jaardienstverdeling, zie ook de website van RailNetEurope

Activiteit	Datum
Indienen van aanvragen:	
a. Donnabestand open voor inbrengen aanvragen	Wordt nader bepaald via de Tafel van Verdeling
b. sluitingsdatum voor jaardienstaanvragen voor treinpaden (nationaal en internationaal) en vaststelling benodigde capaciteit voor wekelijkse onttrekkingen	11-04-2023
c. intake aanvragen	12 t/m 22-04-2023

Programmatie en coördinatie:	
d. start programmatie en coördinatie	12-04-2023
e. RNE Technical Meeting	12 t/m 15-06-2023
Consultatie ontwerpdienstregeling	
f. ontwerpdienstregeling gereed voor consultatie	03-07-2023
g. sluitingsdatum reacties consultaties	04-08-2023
Vaststelling van de capaciteitsverdeling	
h. vaststelling van de capaciteitsverdeling	22-08-2023

4.5.2 Tijdschema voor de late requests

Late-requestaanvragen zijn in feite een speciale categorie ad-hocaanvragen. Het betreft aanvragen die na de sluitingsdatum voor de jaardienstaanvragen binnenkomen tot en met 16 oktober 2023.

De late-requestaanvragen worden in volgorde van binnenkomst verwerkt ná de definitieve jaardienstverdeling (22 augustus 2023). De verwerking van deze aanvragen – inclusief ad-hocaanvragen die vóór 8 november zijn ingediend - dient uiterlijk 13 november gereed te zijn. Voor aanvragen die gedaan worden na 8 november 2023 gelden dan de reguliere reactietermijnen zoals hierna in 4.5.3 worden genoemd.

4.5.3 Tijdschema voor de ad-hocaanvragen

ProRail geeft zo spoedig mogelijk en in elk geval binnen vijf werkdagen na ontvangst van een ad-hoc-aanvraag aan betrokken gerechtigde aan of dit pad beschikbaar is. ProRail verstrekt desgevraagd informatie over de binnen de dienstregeling nog beschikbare capaciteit voor ad-hocaanvragen.

Voor de ad-hocaanvragen die binnenkomen tussen 16 oktober 2023 en 8 november 2023 moet de verwerking uiterlijk 13 november 2023 gereed zijn. Na deze periode gelden de in dit artikel genoemde reactietermijnen.

4.5.4 Nadere beschrijving van de processen

In paragraaf 4.2 is een overzicht gegeven van de processen ten behoeve van de (voorbereiding van de) capaciteitsverdeling. Hieronder worden deze nader beschreven.

a. Voor de processen jaardienstverdeling en ad-hocfase gelden, naast en aanvullend op relevante wet- en regelgeving, de volgende algemene uitgangspunten: De spitsperiode zoals genoemd in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt in het verdeelproces als volgt gedefinieerd: 06:30 tot 09:00 uur en 16:00 tot 18:30 uur.
b. Onder internationaal openbaar vervoer per nachttrein zoals genoemd in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur[84] wordt in het verdeelproces verstaan: internationaal openbaar vervoer waarbij ergens op de gehele route in de nacht gereden wordt en reizigers de mogelijkheid hebben om in de trein te overnachten. Ook een trein die in Nederland ten tijde van de dagperiode rijdt, kan worden gezien als internationaal openbaar vervoer per nachttrein.
c. ProRail houdt bij de verdeling van capaciteit niet alleen rekening met de fysieke capaciteit, maar toetst ook of de aanvraag past binnen de vigerende normen op het gebied van milieu (inclusief geluid) en veiligheid (inclusief spoorweg- en transferveiligheid) en of er nog andere gebruiksbeperkingen van toepassing zijn, zoals brugopeningen (zie paragraaf 2.3 en 2.4). De uitkomsten kunnen betekenis hebben voor de capaciteitsverdeling (minder capaciteit of capaciteit onder voorwaarden te verdelen) en reeds verkregen capaciteitsrechten (aanwijzingen geven of intrekken). De normen voor geluid zijn gebaseerd op de wettelijke bepalingen. Voor spoorwegveiligheid en transferveiligheid komen normen en gebruiksbeperkingen voort vanuit:

[84] Zie artikel 10 lid 1 sub c van het Besluit capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur.

- Het toepassen van risicobeheersing bij wijzigingen conform het veiligheidsbeheersysteem van ProRail.
- Veranderingen ten opzichte van een voorgaand jaar in de capaciteitsverdeling mogen niet leiden tot een onveilige situatie. Er wordt een risicoanalyse dienstregeling gemaakt, die onder meer ingaat op afwijkingen ten opzichte van de plannormen.
- Analyse van veiligheidsincidenten conform het veiligheidsbeheersysteem alsmede het oplossen van door de Inspectie en/of Onderzoeksraad geconstateerde tekortkomingen.
- Analyse van transferveiligheid gebaseerd op de methodiek van en de factoren benoemd in het *'Risicomodel Perronveiligheid*' (zie het Logistiek Portaal), inclusief overkoepelend beleidskader perronveiligheid.

d. ProRail verdeelt op het niveau van treinpaden tussen aankomst- en vertrekstations. De precieze rijweg tussen aankomst- en vertrekstation op spoorniveau is geen onderdeel van de capaciteitsverdeling.

e. De plannormen en '*Lokale bijzonderheden Donna*' zoals gepubliceerd op het Logistiek Portaal zijn uitgangspunt voor het maken van een dienstregeling. De normen (die ook opgenomen zijn in Donna) en bijzonderheden gelden voor alle fases van de capaciteitsverdeling.

   ProRail kan afwijken van de plannorm naar een lagere waarde op eigen initiatief of op verzoek van één of meerdere gerechtigden onder de volgende voorwaarden:
   - Het dient een doel: betere invulling van marktwensen en/of betere uitvoerbaarheid.
   - Eventueel hierdoor te verwachten ontstane vertraging lossen zich snel op: het buffertekort wordt gecompenseerd door speling in het volgende proces (rijden, halteren, opvolgen, overstappen of keren).
   - Er is een uitvoerbare afhandelingsstrategie voorhanden: controle op ongewenste/spontane volgordewisseling bij kruisende bewegingen, bij voorkeur geen structurele noodzaak tot handmatig ingrijpen door verkeersleiding.
   - Bij afwijking onder het technisch minimum is er een veiligheidsbeoordeling met een positief resultaat gemaakt, welke door ProRail is vastgesteld.

4.5.4.1 Voorbereiding Jaardienstverdeling

Spoorwegondernemingen die voornemens zijn capaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een passagiersvervoersdienst die niet deel uitmaakt van een concessie als bedoeld in artikel 20, eerste en vierde lid van de Wet personenvervoer 2000 dienen zich uiterlijk 18 maanden vóór aanvang van de geldigheidsperiode van de dienstregeling te melden bij ProRail (via accountmanagement@prorail.nl).[85]

Gerechtigden kunnen voorafgaand aan de door hen in te dienen aanvraag overleg voeren met ProRail, in het bijzonder als die aanvraag een patroonmatig-herhalend karakter heeft.

Het proces van de voorbereiding van de jaardienstverdeling loopt van juli 2022 tot en met maart 2023. Het streven is om dit proces medio december 2022 op hoofdlijnen af te ronden. In dit voorbereidings-proces is het mogelijk om, aanvullend op het middellangetermijnproces (MLT-proces, zie ook het Logistiek Portaal) aanpassingen in de dienstregeling te onderzoeken die voortkomen uit ervaringen vanuit de praktijk dan wel vanuit optimalisatiewensen van spoorwegondernemingen. Verder richt dit proces zich op kwaliteitstoetsen, onder andere door simulaties, waarbij ook uitkomsten kunnen worden teruggegeven aan het MLT-proces om mee te nemen bij de capaciteitsontwikkelings-vraagstukken. Als geen overeenstemming te bereiken is over de in te dienen jaardienstaanvragen wordt dit als 'agree to disagree' vastgesteld.

Aanbod van tevoren geregelde treinpaden
Voorafgaand aan de capaciteitsverdeling presenteren de in de internationale goederencorridors (*Rail Freight Corridors*) samenwerkende infrastructuurbeheerders ten behoeve van het internationale goederenvervoer een aanbod van van tevoren geregelde treinpaden (*Pre-Arranged Paths*). Voor informatie over het aanvragen van treinpaden, zie paragraaf 4.2.3.

[85] Artikel 57 lid 4 van de Spoorwegwet.

De van tevoren geregelde treinpaden worden gepubliceerd op de website van de corridororganisatie waarvoor betreffende van tevoren geregelde treinpaden zijn bedoeld. Deze publicatie vindt in januari 2023 plaats waarna de van tevoren geregelde treinpaden verder als vaststaand gelden in het kader van het verdere verdeelproces.

Zie voor informatie over de raming van te verwachten aanvragen voor goederenverkeer en besloten personenvervoer (Voorbehouden van capaciteit) en de Procesregels van tevoren geregelde treinpaden op de internationale goederencorridors paragraaf 4.5.4.2.

4.5.4.2 Jaardienstverdeling

Na de ontvangst van de jaardienstaanvragen start de fase van programmatie en coördinatie van de jaardienstverdeling en worden alle aanvragen geïntegreerd in één dienstregeling. ProRail maakt een ontwerpdienstregeling waarin de uitkomsten van de programmatie en de coördinatie tot dan toe zijn opgenomen en biedt deze 3 juli 2023 ter consultatie aan.

Voor goederenvervoer zijn standaard goederenpaden vastgesteld. De uitwerking hiervan is weergegeven in Bijlage 22 ‘Standaard goederenpaden’. Deze standaardpaden spelen een rol op het moment dat de prioritering zoals opgenomen in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur moet worden toegepast.

Tijdens de programmatie en coördinatie heeft ProRail afstemming met de andere infrastructuur-beheerders in Europa. Dit is verder uitgewerkt in het RNE-document ‘*RNE Process Handbook for International Path Allocation for Infrastructure Managers*’, te raadplegen via de website van RailNetEurope. Daarnaast stemt ProRail waar nodig voor aanvragen op de Havenspoorlijn af met aangrenzende terminals.

Voorbehouden van capaciteit
ProRail stelt op basis van realisatiecijfers, prognosecijfers en gewenste flexibiliteit een raming op van te verwachten aanvragen voor goederenverkeer en besloten personenvervoer in de periode van 06.00 uur tot 24.00 uur. Deze raming borgt de benodigde standaard goederenpaden voor de jaardienst-aanvragen en de benodigde capaciteit voor ad-hocaanvragen conform artikel 13 lid 3 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. De raming wordt in verschillende stappen opgesteld (alle stappen alleen voor overdag tussen 06.00 en 24.00 uur):

1. De realisatiecijfers per goederencorridor (tussen 06.00 uur tot 24.00 uur) van het laatste volledige kalenderjaar worden met 50% verhoogd.
2. Deze rekenkundige raming wordt aangepast aan de hand van een aantal vooraf opgestelde basisprincipes:
   a. Op Kijfhoek - Venlo vice versa wordt rekening gehouden met extra goederenpaden in verband met de aanleg van het derde spoor Emmerich – Oberhausen. Het exacte aantal goederenpaden wordt kenbaar gemaakt in de raming. Er wordt ook rekening gehouden met het wachten op een aansluitend pad vanuit Venlo in beide richtingen.
   b. Het minimum aantal geraamde standaard goederenpaden op de nationale baanvakken is minimaal drie goederenpaden overdag indien er geen alternatieve route is, waarbij een redelijke spreiding tussen 06.00 uur tot 24.00 uur geborgd wordt, rekening houdend met de spits.
   c. Het minimum aantal geraamde standaard goederenpaden op de internationale corridors is minimaal vier paden overdag indien er geen alternatieve route is, waarbij een redelijke spreiding tussen 06.00 uur tot 24.00 uur geborgd wordt, rekening houdend met de spits.
3. De raming wordt indien daar aanleiding voor is aangepast aan de hand van prognosecijfers;
4. De raming wordt voor de sluitingsdatum voor jaardienstaanvragen geconsulteerd via de Tafel van Verdeling. Indien de behoefte van gerechtigden aan gereserveerde standaard goederenpaden hoger is dan in de raming is opgenomen, dan kunnen gerechtigden hun behoefte onderbouwd kenbaar maken. ProRail kan vervolgens de raming aanpassen op basis van de onderbouwde behoefte van gerechtigden.

Indien tijdens het programmatie- en coördinatieproces in de jaardienstverdeling de jaardienstaanvragen fundamenteel anders zijn dan verwacht of indien de behoefte van gerechtigden fundamenteel anders is vanwege nieuwe inzichten kan de raming bijgesteld worden.

De uit de jaardienstverdeling volgende gereserveerde paden blijven tot één dag voor de uitvoering voorbehouden voor daartoe bestemd gebruik. Wanneer blijkt dat de voorbehouden capaciteit voor goederenverkeer en besloten personenvervoer nog niet gebruikt is één dag voor uitvoering, dan kan deze capaciteit door ProRail ook voor andere marktsegmenten gebruikt worden.

Programmatie
Tijdens de programmatie identificeert ProRail de situaties waarin aanvragen met elkaar en/of met de benodigde capaciteit voor patroonmatige werkzaamheden in wekelijkse onttrekkingen concurreren.

Coördinatie
Voor de gevallen waar concurrerende aanvragen geconstateerd worden, wordt coördinatie gestart. Als eerste stap in deze coördinatie heeft ProRail binnen redelijke grenzen de mogelijkheid om wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke aanvraag voor te stellen met het oog op doelmatig en uitvoerbaar gebruik van de capaciteit en het honoreren van zoveel mogelijk aanvragen. ProRail hanteert hierbij de volgende grondslagen:

- Algemeen:
  - Spoorafwijkingen, met behoud van functie.
- Specifiek voor reizigerstreinen:
  - Afwijkingen in tijd tot maximaal drie minuten én niet leidend tot extra inzet van spoorvoertuigen of personeel.
- Specifiek voor goederentreinen:
  - Het opheffen of verplaatsen van stops, tenzij de spoorwegonderneming in de aanvraag heeft aangegeven een commercieel of logistiek belang bij een stop te hebben.
  - Goederentreinen kunnen door ProRail in de in het aanvraagbestand opgenomen patroonpaden worden geprogrammeerd (de zogenoemde standaard goederenpaden, zie Bijlage 22).
  - Op de Betuweroute: afwijkingen in tijd minus tien minuten tot plus twintig minuten én niet leidend tot extra inzet van spoorvoertuigen of personeel.
  - Het aanpassen van dienstregelingssnelheden als de trein met dezelfde locomotief/wagencombinatie op een ander deel van het traject die snelheid ook kan halen en de spoorweginfrastructuur het toelaat.

Bij deze grondslagen gelden de volgende randvoorwaarden:

- Er mogen geen aansluitingen verbroken worden.
- Vertrek van reizigerstreinen mag niet eerder.
- Grenstijden worden niet aangepast.
- Er worden geen stops toegevoegd.
- Bij reizigerstreinen worden geen halteringen overgeslagen.
- Treinkarakteristieken worden niet aangepast.

Als binnen de grondslag geen oplossing voor concurrerende aanvragen wordt gevonden, vindt afstemming met de betrokken aanvragers plaats. In geval van concurrerende aanvragen spannen betrokken partijen zich in om tot een oplossing te komen. In het geval dat aanvragen van gerechtigden onderling concurreren kan ProRail trachten op basis van verhoging van de gebruiksvergoeding tot overeenstemming te komen.[86] De verhoging wordt berekend conform paragraaf 5.6.5.1 Schaarsteheffing.

Voor de coördinatieprocedures gelden de volgende procesregels:

1. Programmatie- en coördinatieoverleg voor de jaardienstverdeling vindt met gevolmachtigden plaats via de Tafel van Verdeling.
2. De geïdentificeerde conflictsituatie wordt bekend gemaakt aan alle betrokken aanvragers.[87]
3. De daarbij betrokken aanvragers worden uitgenodigd voor nader overleg over de situatie, eventueel op basis van een coördinatievoorstel van ProRail.
4. Elk van de betrokken aanvragers wordt uitgenodigd oplossingsvoorstellen te doen.

---

[86] Conform artikel 7 lid 1 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

[87] Indien ten behoeve van het coördinatieproces om nadere onderbouwing/gegevens wordt gevraagd dan kunnen deze gegevens door de betreffende aanvrager als bedrijfsvertrouwelijk worden aangemerkt.

5 Oplossingen moeten passen binnen de gebruiksmogelijkheden van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van plannormen, *Lokale bijzonderheden Donna* en gebruiksbeperkingen vanwege voorschriften met betrekking tot geluid, milieu, spoorwegveiligheid en transferveiligheid.
6 Gestreefd wordt naar oplossingen waarbij (met inachtneming van procesregel 5) zo veel mogelijk de aangevraagde capaciteiten worden gehonoreerd, de commerciële en operationele samenhang binnen de aangevraagde capaciteiten zo min mogelijk verbroken wordt en waarbij de bedrijfseconomische gevolgen van afwijkingen van de aangevraagde capaciteiten zo beperkt mogelijk zijn. De wettelijke prioriteringsregels hoeven bij het zoeken naar oplossingen nog niet te worden toegepast.
7 De in RNE-verband afgestemde grenspassagetijdstippen worden gehandhaafd. Mocht afwijking nodig zijn, dan wordt met betreffende infrastructuurbeheerder een nieuwe grenstijd afgestemd en aangeboden aan de spoorwegonderneming.
8 De door ProRail te presenteren voorstellen sluiten aan op de dienstregelingstechnische maatregelen zoals opgenomen in capaciteitsvergrotingsplannen.

Indien betrokken aanvragers en/of ProRail niet tot overeenstemming komen, dan stelt ProRail de verdeling vast conform wet- en regelgeving[88]. Als de prioriteringsregels in wet- en regelgeving onvoldoende onderscheidend zijn, gelden aanvullend de volgende prioriteringscriteria, vermeld in prioriteringsvolgorde:

a. Oplossingen waarbij de capaciteit zo efficiënt mogelijk wordt benut om het hoogste aantal aanvragen te honoreren, gaan boven oplossingen waarbij minder aanvragen gehonoreerd kunnen worden.
b. ‘Vervoer gaat boven verkeer.’ Dit wil zeggen dat treinen bedoeld voor commercieel vervoer van reizigers of goederen prioriteit hebben boven treinen (reizigers of goederen) die geen commercieel vervoer zijn (ledig-materieelritten).
c. Op de route Meteren Aansluiting – Zevenaar Grens vice versa hebben goederentreinen met eindbestemming of eerste herkomst in het gebied begrensd door de stations Emmerich – Voerde – Oberhausen – Bottrop – Gladbeck – Gelsenkirchen – Herne – Duisburg – Rheinhausen voorrang boven goederentreinen met andere herkomst of bestemming. Goederentreinen met een kortere afstand tussen Zevenaar Grens en de herkomst of bestemming in dit gebied vice versa hebben voorrang boven goederentreinen met een langere afstand; voor zover passend binnen de mogelijkheden die door DB Netz worden geboden.
d. Op het centraal bediend gebied van emplacement Venlo hebben goederentreinen met doorgaande tractie of die daar van rijrichting wisselen voorrang op goederentreinen op de route Eindhoven – Venlo Grens vice versa die enkel van locomotief wisselen.
e. Op de route Meteren Aansluiting – Zevenaar Grens vice versa hebben goederentreinen die bij omleiding via een andere grensovergang een lengte- of tonnagebeperking zouden ondervinden, voorrang boven goederentreinen die deze beperkingen niet ondervinden.
f. Binnen gegeven milieugerelateerde capaciteitsgrenzen (geluid en risico) wordt een zo hoog mogelijke benutting (vervoer/verkeer) geaccommodeerd.
g. Doorgaande treinen over de Betuweroute hebben voorrang op niet doorgaande treinen (treinen met een tussenstop of kerende treinen).

Procesregels van tevoren geregelde treinpaden op de internationale goederencorridors
De procesregels rond de verdeling over van tevoren geregelde treinpaden op de internationale goederencorridors zijn omschreven in boek 4 van het Corridor Information Document (zie paragraaf 1.7.1) van de goederencorridors. De infrastructuurbeheerders van de Rail Freight Corridors passen bij het verdelen van capaciteit op de van tevoren geregelde treinpaden (Pre Arranged Paths, PAP) de regels zoals opgenomen in het document “*Decision of the Executive Board of the Rail Freight Corridor adopting the Framework for capacity allocation*” toe. Dit document is op de websites van de verschillende goederencorridors te raadplegen via de volgende hyperlinks:

- Rail Freight Corridor Rhine – Alpine;
- Rail Freigth Corridor North Sea – Mediterranean;

[88] Conform artikelen 8 tot en met 13 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

- Rail Freight Corridor North - Sea Baltic.

4.5.4.3 Verdelen in de ad-hocfase

In de ad-hocfase geldt het First-Come-First-Servedprincipe. Hierbij is het tijdstip van de gedane aanvraag, ongeacht via welke aanvraagmethode, leidend. Aanvragen die zonder conflicten in te passen zijn binnen de reeds verdeelde capaciteit worden verdeeld door ProRail. Aanvragen die niet zonder conflicten zijn in te passen binnen de reeds verdeelde capaciteit kunnen alleen worden gehonoreerd indien houders van reeds verdeelde capaciteit wijzigingen toestaan waardoor een nieuwe aanvraag wel conflictvrij kan worden ingepast. ProRail kan worden gevraagd te bemiddelen bij conflicten, maar heeft geen mogelijkheden om benodigde wijzigingen om een nieuwe aanvraag te honoreren af te dwingen. ProRail geeft binnen de in paragraaf 4.5.3 genoemde termijnen uitsluitsel of een nieuwe aanvraag in te passen is.
Het kan voorkomen dat capaciteitsrechten die aan twee gerechtigden verdeeld zijn, door omstandigheden (bijvoorbeeld als gevolg van aanpassingen in de spoorweginfrastructuur en incidentele onttrekkingen) toch concurrerend blijken te zijn. In dat geval wordt de capaciteit onder regie van ProRail herverdeeld, volgens prioriteringsregels van het VAB-proces.

PreVAB- en VAB-proces
In het jaardienstverdelingsproces wordt capaciteit voor treinpaden verdeeld in een normale dienstregeling in een standaardweek, zoals omschreven in paragraaf 4.2.2. Daarnaast worden tijdelijke capaciteitsbeperkingen verdeeld (incidentele onttrekkingen) conform paragraaf 4.3.3 en 4.3.4. De details van treinpaden als gevolg van de capaciteitsbeperkingen in 4.3.3 en 4.3.4 onder b worden, zoals omschreven in 4.3.3.5, op een later moment uitgewerkt in het PreVAB- en VAB-proces.
In dit proces werkt ProRail nauw samen met de naburige infrastructuurbeheerders om zorg te dragen voor goede aansluitingen van om te leiden treinen op de grensovergangen.

PreVAB-proces
In het PreVAB-proces wordt vanaf circa 28 weken voor uitvoering een alternatief uurpatroon (AUP) ontworpen, dat als uitgangspunt wordt gebruikt in het VAB-proces. De basis hiervoor is de normale dienstregeling vanuit het laatst afgesloten wijzigingsblad, de verdeelde tijdelijke capaciteitsbeperkingen (incidentele onttrekkingen) en de daarbij behorende aanvullende verkeersafspraken en het '*Corridorboek*' (zie het Logistiek Portaal). De verdere uitwerking op treinpadniveau vindt plaats in het VAB-proces.

VAB-proces
Het alternatieve uurpatroon uit het PreVAB-proces wordt waar mogelijk als basis gebruikt voor het VAB-proces. In het VAB-proces wordt vanaf acht weken voor uitvoering de detailuitwerking van treinpaden als gevolg van een tijdelijke capaciteitsbeperkingen (incidentele onttrekkingen) uitgewerkt. In de basis worden in dit proces treinen herpland waarbij de consequenties voor gerechtigden van treinpaden zoveel mogelijk beperkt worden en er zoveel mogelijk treinpaden verdeeld kunnen worden. Deze uitwerking wordt verstuurd door middel van een publicatie aan de gerechtigden. Indien gerechtigden niet akkoord gaan met de uitwerking in de publicatie, dient dit binnen vijf werkdagen kenbaar gemaakt te worden bij de One-Stop-Shop van ProRail (zie paragraaf 4.2.4). De capaciteit wordt dan verdeeld aan de hand van de volgende prioriteringsregels:

- Beide capaciteitsaanvragen zijn in de jaardienst verdeeld: verdelen volgens jaardienstspelregels. Hierbij geldt dat goederentreinpaden die verdeeld zijn in een standaard goederenpad ten behoeve van ad-hocaanvragen jaardienstrechten hebben en daarmee voorrang hebben boven conflicterende treinen die verdeeld zijn buiten de standaard goederenpaden.
- Een van de capaciteitsaanvragen is in de jaardienst verdeeld, de andere in de ad-hocfase: in de jaardienst verdeelde capaciteit gaat voor in de ad-hocfase verdeelde capaciteit.
- Beide capaciteitsaanvragen zijn verdeeld in de ad-hocfase: verdelen volgens ad-hocprincipe 'First Come, First Served.'

Bij het vaststellen van tijdelijke capaciteitsbeperkingen, zoals omschreven in paragraaf 4.3.3 en 4.3.4, worden grove afspraken gemaakt over wekelijkse onttrekkingen. Het kan voorkomen dat bij de detailuitwerking in het VAB-proces deze grove afspraken onvoldoende blijken te zijn om tot een goede verdeling te komen. In dit geval zijn de wekelijkse onttrekkingen onderdeel van de verdeling en gelden bovenstaande prioriteringsregels.

4.5.4.4 Treinnummering

Om misverstanden in de communicatie over treinen te voorkomen, worden alle treinen geïdentificeerd door middel van een treinnummer dat binnen één dag uniek is. Dezelfde treinnummers worden gebruikt bij het aanvragen van capaciteit, de vastlegging van de capaciteitsverdeling, alsmede voor administratieve toepassingen (bijvoorbeeld facturering van vergoedingen).

Binnenlandse treinnummers
ProRail maakt per dienstregelingsjaar afspraken met elk van de spoorwegondernemingen over de te gebruiken nummers voor binnenlands verkeer. Deze afspraken omvatten tevens de verwerking van aanvullingen en wijzigingen gedurende de looptijd van een dienstregelingsjaar.

Treinnummers voor internationaal verkeer
Treinnummers voor internationaal verkeer worden voor goederenverkeer en reizigersverkeer volgens respectievelijk UIC-fiche 419-2 en UIC-fiche 419-1 verdeeld door:

- DB Netz (verkeer van en naar Duitsland en verder);
- Infrabel namens SNCF Réseau (verkeer van en naar België en verder).

De spoorwegonderneming die met een trein van of tot de Nederlands-Duitse grens over het Duitse net rijdt vraagt de internationale treinnummers ten behoeve van verkeer over de Nederlands-Duitse grens bij DB Netz aan via de partnervervoerder met een toelating in Duitsland. De spoorwegonderneming die met een trein van of tot de Nederlands-Belgische grens over het Belgische net rijdt vraagt de internationale treinnummers ten behoeve van verkeer over de Nederlands-Belgische grens bij Infrabel aan via de partnervervoerder met een toelating in België. Infrabel en de regio's Nord en West van DB Netz communiceren de toewijzing van internationale treinnummers direct aan ProRail en aan de partnervervoerder in Duitsland c.q. België.
De gedetailleerde beschrijving van de procedure voor het verkrijgen van een internationaal treinnummer staat beschreven op het Logistiek Portaal *('Procedure aanvragen internationaal ad hoc treinnummer'*).

Vastlegging
Zowel nationale als internationale treinnummers worden door ProRail vastgelegd in de applicatie TNR (zie Bijlage 23, onderdeel 16). De treinnummerlijst wordt in de applicatie doorlopend actueel gehouden. Spoorwegondernemingen kunnen zich als onderdeel van de dienst 'Treinpad' abonneren op de applicatie TNR en zelf op elk moment een actuele treinnummerlijst raadplegen en/of exporteren.

De spoorwegonderneming kan wijzigingsvoorstellen voor binnenlandse treinnummers indienen via trainnumbers@prorail.nl . Wijzigingsvoorstellen voor internationale treinnummers gaan via DB Netz of Infrabel. ProRail verwerkt binnen drie werkdagen tussentijdse mutaties van spoorwegondernemingen betreffende de actuele dienstregeling. Deze mutaties zijn vijf werkdagen na verwerking en wederzijdse goedkeuring van kracht. Hernummering vormt geen aantasting van capaciteitsrechten. ProRail en de spoorwegonderneming passen steeds de treinnummering volgens de actuele stand in de applicatie TNR toe.

4.5.4.5 Ondersteunende systemen

In onderstaande tabel zijn de ondersteunende applicaties en informatiediensten opgesomd die ingezet kunnen worden ten behoeve van de capaciteitsverdeling of in de voorbereiding hiertoe. De tweede kolom van deze tabel geeft in een korte omschrijving de functionaliteit weer. De derde kolom van deze tabel omvat een verwijzing naar de bijlage voor een uitgebreide toelichting.

Binnen deze voorzieningen maken we onderscheid tussen voorzieningen die beschikbaar worden gesteld vanuit de dienst treinpad (zie paragraaf 5.3.1) en voorzieningen die verkrijgbaar zijn als ondersteunende ICT-dienst (zie paragraaf 5.5). Aan de ondersteunende ICT-diensten zijn extra kosten verbonden.

Tabel 4.4 Ondersteunende systemen

Naam	Functie	Voor toelichting zie
Vanuit Treinpad		
Donna	Plannen en aanvragen van treinpaden, rangeerpaden en opstelcapaciteit ten behoeve van basisuurpatroon, standaardweek en specifieke dagen.	Bijlage 23 – 9
Btd-planner	Inzicht in capaciteit voor beheer.	Bijlage 23 – 14
Btd-planner Rapportage	Een uittreksel uit de informatie uit het systeem Btd-planner.	Bijlage 23 – 14
Orderportaal[89]	Indienen aanvragen capaciteit voor treinpaden in Nederland.	Bijlage 23 – 10
Path Coordination System (PCS, via RailNetEurope)	Indienen van internationale capaciteitsvragen en ontvangen van aanbiedingen van capaciteit.	Bijlage 23 – 11
LOA-Online	Indienen, afhandelen en vastleggen van lokale orders ten behoeve van rangeerrijwegen.	Bijlage 23 – 12
RMS (Rail Management Systeem) Client / Feniks[90]	• Inzicht in de actuele uitvoering en de planning van de processporen behorend tot de emplacementen van de Betuweroute. • Inzicht in de actuele planning en bijsturing van geplande treinpaden ten behoeve van goederenverkeer.	Bijlage 23 – 13
Mijn Treinen	Overzicht van alle aan de goederenvervoerder gerelateerde geplande treinen voor de komende 24 uur. Met de mogelijkheid voor de spoorwegonderneming om bepaalde bijsturingsacties uit te voeren.	Bijlage 23 - 48
TNR	Inzicht in de toewijzing van treinnummers aan Spoorwegondernemingen.	Bijlage 23 – 16
Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard)	Het indienen van capaciteitsaanvragen voor treinpaden, het ontvangen van aanbiedingen van treinpaden, het wijzigen van treinpaden en annuleren van treinpaden, grensafstemming en het wijzigen en annuleren van treinpaden door ProRail op basis van de TSI TAF/TAP-berichten. Via deze dienst kan tevens actuele plan- en uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP-berichten worden verkregen.	Bijlage 23 – 27
Ondersteunende ICT-diensten		
FRISO (Flexible Rail Infra Simulatie Omgeving)	Simulatietool ten behoeve van infrastudies, capaciteits-, robuustheids-, en veiligheidsanalyses, innovatiestudies.	Bijlage 23 - 7

4.5.5 Geschilbeslechting

Coördinatie is naar zijn aard een technisch overleg tussen deskundigen. Deskundigen kunnen van mening verschillen waardoor er een patstelling over conflicten kan ontstaan. Om het proces van capaciteitsverdeling zijn voortgang te laten houden is er een geschillenregeling die binnen tien werkdagen uitsluitsel geeft.[91]

Een aanvrager of ProRail heeft de mogelijkheid het initiatief te nemen tot geschilbeslechting tijdens de coördinatiefase van de jaardienstregeling doch uiterlijk tot tien werkdagen voor vaststelling van de capaciteitsverdeling van de jaardienstregeling in het geval van coördinatie tussen twee of meerdere conflicterende aanvragen. Een gerechtigde kan ook toepassing van de geschilbeslechtingsregeling inroepen in het geval dat hij meent benadeeld te worden door de wijze waarop ProRail bij de

[89] Afhankelijk van het begrote aantal treinpaden wordt per gerechtigde een aantal abonnementen ter beschikking gesteld voor de voorziening Orderportaal. Afname boven dit aantal wordt gezien als ondersteunende ICT-dienst waarvoor kosten in rekening worden gebracht.

[90] Binnen ProRail zijn er ontwikkelingen gaande om in de loop van 2023 RMS Client te vervangen door Feniks. Zodra deze dienst beschikbaar is wordt u hierover geinformeerd middels een aanvulling op de Netverklaring.

[91] Zie artikel 46 lid 6 van Richtlijn 2012/34/EU en het Besluit capaciteitsverdeling artikel 4a.

vaststelling van de capaciteitsverdeling is afgeweken van de eerder door ProRail gepresenteerde ontwerpdienstregeling; in zo'n geval moet de geschillenregeling worden ingeroepen binnen vijf werkdagen nadat de capaciteitsverdeling door ProRail is vastgesteld.

De geschilbeslechtingsprocedure voorziet een gesprek tussen de betrokken partijen (hoor en wederhoor) met als doel conflicten in het capaciteitsverdelingsproces tijdens de coördinatie op te lossen. Indien geen oplossing wordt bereikt, doet de voorzitter binnen tien werkdagen na het schriftelijk – aan de Tafel van Verdeling – aanhangig maken van het geschil uitspraak. De uitspraak is vervolgens uitgangspunt voor de verdere coördinatie. Bij conflicten tussen een aanvraag van een gerechtigde en de benodigde capaciteit voor geplande werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen, wekelijkse onttrekkingen of de vrij te houden paden welke onderdeel zijn van de ad-hocraming vindt de behandeling van het geschil plaats onder leiding van een onafhankelijke derde, die door ProRail wordt aangewezen met instemming van gerechtigden. De behandeling leidt in dat geval tot een advies waar ProRail bij de vaststelling van de capaciteitsverdeling alleen gemotiveerd van mag afwijken. Deze motivatie maakt ProRail kenbaar aan de betrokken gerechtigden.

4.6 Overbelaste spoorweginfrastructuur

Gedurende het jaardienstverdelingsproces of naar aanleiding van een prognose van capaciteits-aanvragen voor de nabije toekomst kunnen capaciteitsknelpunten worden gesignaleerd. Het knelpunt kan verbonden zijn aan zowel de fysieke als andere begrenzingen (onder andere geluid en spoorwegveiligheid) van de capaciteit. Dit kan leiden tot het door ProRail overbelast verklaren van delen van de spoorweginfrastructuur.[92] Na overbelastverklaring stelt ProRail binnen zes maanden een capaciteitsanalyse[93] op. Binnen zes maanden na afronding van de capaciteitsanalyse stelt ProRail na overleg met betrokken gerechtigden een capaciteitsvergrotingsplan[94] op. Voor het capaciteitsvergrotingsplan stelt ProRail met behulp van een kosten-batenanalyse de meest kosteneffectieve oplossing vast. Oplossingen kunnen zowel van infrastructurele als dienstregeling technische aard zijn.

4.7 Buitengewoon Vervoer[95]

4.7.1 Wanneer is er sprake van Buitengewoon Vervoer (goederen- en reizigersvervoer)[96]

Er is sprake van Buitengewoon Vervoer bij:

a. Het rijden met treinen waarin spoorvoertuigen zijn opgenomen die de beladingsklasse zoals vermeld in het Register van Infrastructuur (RINF) overschrijden.[97]
b. Het rijden met spoorvoertuigen waarvan het laadprofiel groter is dan het toegestane statisch referentieprofiel conform de UIC Verladerichtlinie Band 1, Tafel 1.4.[98]

---

92 De overbelastverklaring is te raadplegen via de website van ProRail. Zie ook Bijlage 10, onderdeel 3 van de Netverklaring.
93 Deze analyse vloeit voort uit artikel 7 lid 2 sub a Besluit capaciteitsverdeling hoofspoorweginfrastructuur en is te raadplegen via de website van ProRail.
94 Deze analyse vloeit voort uit artikel 7 lid 2 sub c Besluit capaciteitsverdeling hoofspoorweginfrastructuur en is teraadplegen via de website van ProRail.
95 Zie ook Netverklaring paragraaf 2.3 en paragraaf 3.4.3.
96 Zie ook Netverklaring paragraaf 3.4.3.
97 Zie Netverklaring paragraaf 2.3.5.
98 Zie Netverklaring paragraaf 3.4.3; een ontheffing van de minister van Infrastructuur en Waterstaat ex artikel 38 jo. artikel 10, tweede lid Besluit spoorverkeer kan vereist zijn.

c. Het rijden met treinen of spoorvoertuigen onder een op grond van de Spoorwegwet verleende ontheffing waarin in de ontheffingsvoorwaarden een nadere regeling met de beheerder is voorgeschreven.[99]
d. Het rijden met spoorvoertuigen die in de UIC-regelgeving (IRS 50502) als Buitengewoon Vervoer gekenmerkt worden.

In bovenstaande situaties is een regeling Buitengewoon Vervoer noodzakelijk. ProRail laat geen spoorvoertuigen als Buitengewoon Vervoer toe als de daarvoor geldende voorwaarden zoals opgenomen in de regeling voor Buitengewoon Vervoer niet worden toegepast.

4.7.2 Algemene uitgangspunten (regelingen) Buitengewoon Vervoer

In geval van Buitengewoon Vervoer gelden extra voorwaarden voor vervoer die zijn vastgelegd in de volgende twee te onderscheiden regelingen en afhankelijk van het soort Buitengewoon Vervoer van toepassing zijn:
1. Standaardregelingen (zie paragraaf 4.7.3)
2. Maatwerkregelingen (zie paragraaf 4.7.4)

In geval van Buitengewoon Vervoer geldt ten aanzien van zowel goederenvervoer als reizigersvervoer dat één van deze regelingen voor Buitengewoon Vervoer van toepassing is, tenzij er sprake is van het type reizigersvervoer dat is opgenomen in de bijlage bij het Register van Infrastructuur (RINF)[100], dan zijn deze regelingen niet nodig (zie paragraaf 2.3.5 en paragraaf 4.7.3.1).

Verder gelden de volgende algemene uitgangspunten:
- Als vervoer volgens de IRS 50502 gekenmerkt wordt als Buitengewoon Vervoer, dan is een maatwerkregeling noodzakelijk. Als het vervoer op grond van de IRS 50502 niet als Buitengewoon Vervoer wordt gekenmerkt, dan kan het vervoer alsnog binnen de standaardregelingen Buitengewoon Vervoer van ProRail vallen. Indien de standaardregeling niet op het vervoer van toepassing is, is alsnog een maatwerkregeling noodzakelijk.
- In geval van Buitengewoon Vervoer zorgt een spoorwegonderneming ervoor dat - afhankelijk van het soort Buitengewoon Vervoer - de voorwaarden uit de standaard- of maatwerkregeling voor Buitengewoon Vervoer in de bedrijfsvoering worden toegepast en nageleefd.
- In geval van Buitengewoon Vervoer moet een spoorwegonderneming nagaan of route, rijwegkeuze, snelheid van de voor de spoorwegonderneming beoogde trein in overeenstemming zijn met de op dat Buitengewoon Vervoer toepasselijke (standaard- of maatwerk)regeling. Als dat niet het geval is moet de spoorwegonderneming óf de dienstregeling aanpassen zodat deze in overeenstemming is met de bestaande standaard- of maatwerkregeling óf ProRail verzoeken de maatwerkregeling aan te passen.
- Voor de dienstverlening met betrekking tot Buitengewoon Vervoer, zie paragraaf 5.4.3. Meer informatie over de procedure voor het aanmelden van Buitengewoon Vervoer en de regelingen voor Buitengewoon Vervoer is te vinden op het Logistiek Portaal.

4.7.3 Standaardregelingen

Voor Buitengewoon Vervoer zijn twee type standaardregelingen door ProRail ontworpen:
1. De standaardregeling voor zwaar vervoer (zie ook paragraaf 2.3.5).
2. De standaardregeling voor overschrijding van het laadprofiel (buiten-profielvervoer[101], zie ook paragraaf 3.4.3 en UIC IRS00596).

Afhankelijk van de afmetingen, het gewicht of de aard van de lading, kan één regeling of kunnen beide standaardregelingen van toepassing zijn op Buitengewoon Vervoer.

---

[99] Artikel 38 Besluit spoorverkeer.
[100] Deze lijst is te vinden onder parameter 1.1.1.1.2.4.4 (Document with the procedure(s) for static and dynamic route compatibility checks - Lijst voertuigen voor Bijlage bij RINF).
[101] Dit wordt ook wel gecombineerd verkeer of intermodaal transport genoemd.

4.7.3.1 Standaardregeling voor zwaar vervoer

De standaardregeling voor zwaar vervoer geldt in geval van Buitengewoon Vervoer waarbij de beladingsklasse van het vervoer zoals vermeld in het Register van Infrastructuur (RINF) wordt overschreden (zie sub a in paragraaf 4.7.1). Het gebruiksvoorschrift Buitengewoon Vervoer *GVS00094*, zie het Logistiek Portaal), ook wel de standaardregeling voor zwaar vervoer genoemd, vermeldt de mogelijkheden voor dit type Buitengewoon Vervoer. Deze standaardregeling voor zwaar vervoer beschrijft:

- Het type/de klasse van vervoer: een aantal standaardklassen, refererend aan beladingsklasse C3, C4, D2, D3, D4, E4, E5 volgens NEN-EN 15528, een aantal standaardklassen waarvoor (nog) geen beladingsklasse NEN-EN 15528 is ontwikkeld en een aantal specifieke spoorvoertuigtypen.
- Voor elk type/elke klasse vervoer de baanvakken op de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur waarop dit vervoer is toegelaten en bijbehorende snelheidsbeperkingen.

Een spoorwegonderneming kan in geval van Buitengewoon Vervoer passend binnen één van hierboven genoemde typen/klassen van vervoer en conform de standaardregeling voor zwaar vervoer zonder toestemming van ProRail gebruik maken van de verdeelde capaciteit. In dat geval geldt het volgende:

- Indien vervoer binnen één van de beladingsklassen zoals genoemd in de NEN-EN 15528 valt (beladingsklassen C3, C4, D2, D3, D4, E4 of E5), volstaat het als een spoorwegonderneming in de dienstregelingdocumenten ten behoeve van alle bij het vervoer betrokkenen door middel van een verwijzing naar de beladingklasse van de betreffende trein kenbaar maakt dat voor dat vervoer de standaardregeling voor zwaar vervoer van toepassing is (voorbeeld: ’45109 - D4’).
- Indien vervoer niet binnen één van deze in de NEN-EN 15528 genoemde beladingsklassen valt, kan een spoorwegonderneming alleen door middel van een aanvraag bij de ProRail One-Stop-Shop voor Buitengewoon Vervoer (zie voor de contactgegevens paragraaf 4.2.4) deze standaard-regeling voor het betreffende vervoer van toepassing laten zijn. De One-Stop-Shop verwijst dan in de standaardregeling voor zwaar vervoer naar de beperkingen behorend bij die/dat betreffende klasse/type van vervoer.
  Dit is ook het geval als in een situatie, zoals in geval van bijsturing, moet worden afgeweken van trajecten waar de betreffende beladingsklasse is toegestaan en waarbij er op de omleidingsroutes beperkingen aanwezig zijn. Een spoorwegonderneming dient er op dat moment voor zorg te dragen dat Verkeersleiding ervan op de hoogte is dat er sprake is van een trein die de op het te berijden baanvak toegestane beladingslasten overschrijdt.

4.7.3.2 Standaardregeling voor overschrijding van het laadprofiel[102]

Deze standaardregeling geldt in geval van Buitengewoon Vervoer waarbij het laadprofiel van het vervoer wordt overschreden[103] (zie sub b in paragraaf 4.7.1). Gecodificeerde wagens en intermodale laadeenheden die zijn ondergebracht in de klassen BP1, BP2 en BP3 kunnen zonder toestemming van ProRail met dit Buitengewoon Vervoer gebruik maken van de verdeelde capaciteit indien de spoorwegonderneming de voorwaarden van de standaardregeling voor overschrijding van het laadprofiel, zoals genoemd in de ‘*Standaardvoorwaarden Buitenprofielcodes 1-2-3*’ (zie het Logistiek Portaal) naleeft. Een spoorwegonderneming maakt in de dienstregelingsdocumenten en in Donna ten behoeve van alle bij het vervoer betrokkenen door middel van de toevoeging BP1, BP2 en BP3 aan het treinnummer kenbaar dat er sprake is van Buitengewoon Vervoer waarop de standaardregeling voor overschrijding van het laadprofiel van toepassing is.

4.7.4 Maatwerkwerkregelingen

Voor overig Buitengewoon Vervoer (zie sub c, d en e in paragraaf 4.7.1) kunnen spoorwegondernemingen een maatwerkregeling Buitengewoon Vervoer aanvragen bij de ProRail One-Stop-Shop voor Buitengewoon Vervoer via oss-bv@prorail.nl. Deze maatwerkregeling omvat een opgave van de toegelaten route, de periode van geldigheid, de uitvoeringsvoorwaarden, de verkregen

[102] Dit wordt ook wel gecombineerd verkeer of intermodaal transport genoemd.
[103] Zie Bijlage 12.

ontheffingen en indien van toepassing de toegelaten afmeting en/of gewicht. Een spoorwegonderneming maakt in de dienstregelingsdocumenten ten behoeve van alle bij het vervoer betrokken partijen kenbaar dat er sprake is van Buitengewoon Vervoer waarop een maatwerkregeling van toepassing is door middel van de toevoeging “BV” aan het treinnummer met daarbij de verwijzing naar het volgnummer van de betreffende spoorwegonderneming.

ProRail spant zich in om zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen tien dagen na de aanvraag van een maatwerkregeling aan de aanvrager te melden of het Buitengewoon Vervoer mogelijk is en zo ja, onder welke voorwaarden. Voor de dienstverlening met betrekking tot Buitengewoon Vervoer, zie paragraaf 5.4.3.

Overeen te komen regeling

► ProRail wenst bovengenoemde regelingen over Buitengewoon Vervoer op te nemen in de Toegangsovereenkomst. ◄

4.8 Wijzigen van verdeelde treinpaden

4.8.1 Wijzigen van verdeelde treinpaden door de spoorwegonderneming

Gerechtigden kunnen wijzigingen op de aan hen reeds verdeelde capaciteit indienen. De gerechtigde kan op vier manieren een wijzigingsverzoek indienen:

- Met een TSI-path-modificationbericht (zie paragraaf 5.3.1 en Bijlage 23, onderdeel 27).
- Via het Orderportaal (zie paragraaf 5.3.1 en Bijlage 23, onderdeel 10).
- Via Mijn Treinen (zie paragraaf 5.3.1 en Bijlage 23, onderdeel 48).
- In de applicatie Donna (zie paragraaf 5.3.1 en Bijlage 23, onderdeel 7).

In alle gevallen geldt dat direct aan het treinpad verbonden opstel- en/of rangeercapaciteit (bijvoorbeeld TijdRuimteSlots) onderdeel uitmaakt van de wijziging.

4.8.2 Wijzigen van verdeelde treinpaden door de infrastructuurbeheerder

De infrastructuurbeheerder kan wijzigingen aanbrengen in reeds aan gerechtigden verdeelde capaciteit. Zie voor een nadere procesbeschrijving paragraaf 4.3.

4.8.3 Niet gebruikte capaciteit voor treinpaden

Intrekken capaciteit door ProRail

Als een uur voor vertrek duidelijk is dat het verdeelde treinpad niet door de betrokken gerechtigde gebruikt gaat worden, is ProRail vrij om andere gerechtigden over die capaciteit te laten beschikken. ProRail trekt dan de verdeelde capaciteit in.

Wanneer een gerechtigde de in de jaardienst (inclusief wijzigingsbladen) beschikbaar gekregen individuele treinpaden voor openbaar vervoer op baanvakken en perronsporen gedurende ten minste 1 maand (oftewel: dertig aaneengesloten dagen startend op elke willekeurige datum) voor minder dan 80% benut of de capaciteit niet zijnde openbaar vervoer voor minder dan 50% benut, dan kan ProRail de capaciteitsrechten terugnemen. Hierbij wordt steeds gerekend per (gerelateerd) treinnummer per verkeersdag. Na elke kalendermaand zal ProRail de benutting van de verdeelde treinpaden toetsen (zie Artikel 9 van de Algemene Voorwaarden). Indien sprake is van overmacht dient de spoorwegonderneming dit vóór het einde van de kalendermaand zelf te melden aan ProRail. ProRail zal dan toetsen of er sprake is van overmacht.

Onder niet benutten dan wel niet gebruiken zoals bedoeld in deze paragraaf wordt mede verstaan, dat de trein niet de kenmerken blijkt te hebben die bij de aanvraag van de capaciteit zijn opgegeven en op

grond waarvan de aanvraag is verdeeld, waarbij op grond van die kenmerken door ProRail tijdig en navolgbaar getoetst is op fysieke en milieutechnische inpasbaarheid.

Het niet benutten van het pad door oorzaken liggend bij ProRail, door fluctuaties in marktomstandigheden, door feestdagen, door niet beschikbaarheid van samenhangende railcapaciteit bij terminals, overslagbedrijven, industrieterreinen dan wel buitenlandse infrastructuurbeheerders et cetera wordt geacht verwerkt te zijn in de percentages van 80% respectievelijk 50%, die gelden als de grenswaarden voor benutting die bij overschrijding kunnen leiden tot het intrekken van capaciteit door ProRail.

4.8.4 Annuleren van treinpaden door de spoorwegonderneming

Annuleren van reeds verdeelde capaciteit door de spoorwegonderneming
Voor het annuleren van reeds verdeelde capaciteit geldt het volgende: zodra de gerechtigde weet dat een in Nederland startende trein geen gebruik gaat maken van de verdeelde capaciteit, wordt dit onmiddellijk gemeld aan ProRail, zodat ProRail de vrijgekomen capaciteit kan herverdelen.
De spoorwegonderneming kan op vier manieren capaciteit annuleren:

- Met een TSI-path-modificationbericht (zie paragraaf 5.3.1 en Bijlage 23, onderdeel 27);
- Via het Orderportaal (zie paragraaf 5.3.1 en Bijlage 23, onderdeel 10);
- Via Mijn Treinen (zie paragraaf 5.3.1 en bijlage 23, onderdeel 49);
- In de applicatie Donna (zie paragraaf 5.3.1 en Bijlage 23, onderdeel 7);

Annuleringen als gevolg van toepassing van vooraf opgestelde bijsturingsmaatregelen (zie paragraaf 6.3.2) hoeven door de spoorwegonderneming niet doorgegeven te worden.

Voor treinen afkomstig uit het buitenland geldt dat ProRail zelf het initiatief neemt voor annuleren. Na afstemming met de spoorwegonderneming en met de infrastructuurbeheerder van het buurland trekt ProRail de verdeelde capaciteit in voor zover de bij dat pad betrokken buitenlandse infrastructuurbeheerder, definitief niet de aansluitende capaciteit beschikbaar stelt.

In alle gevallen geldt dat direct aan het treinpad verbonden opstel- en/of rangeercapaciteit (waaronder bijvoorbeeld TIjdRuimteSlots) onderdeel uitmaakt van de annulering. Afspraken met betrekking tot het annuleren van toegewezen opstel- en rangeercapaciteit op emplacementen worden beschreven in hoofdstuk 7, paragraaf 7.3.5.3.7.

4.9 Herontwerp capaciteitsverdelingsproces (TTR)

4.9.1 Doelstellingen

RailNetEurope (RNE) en Forum Train Europe (FTE), ondersteund door de European Rail Freight Association (ERFA), werken op Europees niveau aan een herontwerp van het capaciteitsverdelings-proces onder de naam Time Table Redesign (TTR)[104]. Het doel van TTR is de concurrentiepositie van vervoer per spoor te verhogen door het harmoniseren en verbeteren van het Europese dienstregeling-systeem.

TTR bestaat uit diverse onderdelen, waaronder een verbeterde planning van capaciteit op de infrastructuur, inclusief tijdelijke capaciteitsbeperkingen op het spoor en de introductie van nieuwe capaciteitsverdelingsprocessen. Digitalisering is een belangrijk onderdeel van TTR.

Het doel is om alle marktwensen beter te dienen en het gebruik van capaciteit op de bestaande infrastructuur te optimaliseren. Met name voor reizigersverkeer zal dit resulteren in eerdere beschikbaarheid van de definitieve dienstregeling, met als resultaat dat reizigers eerder en met een

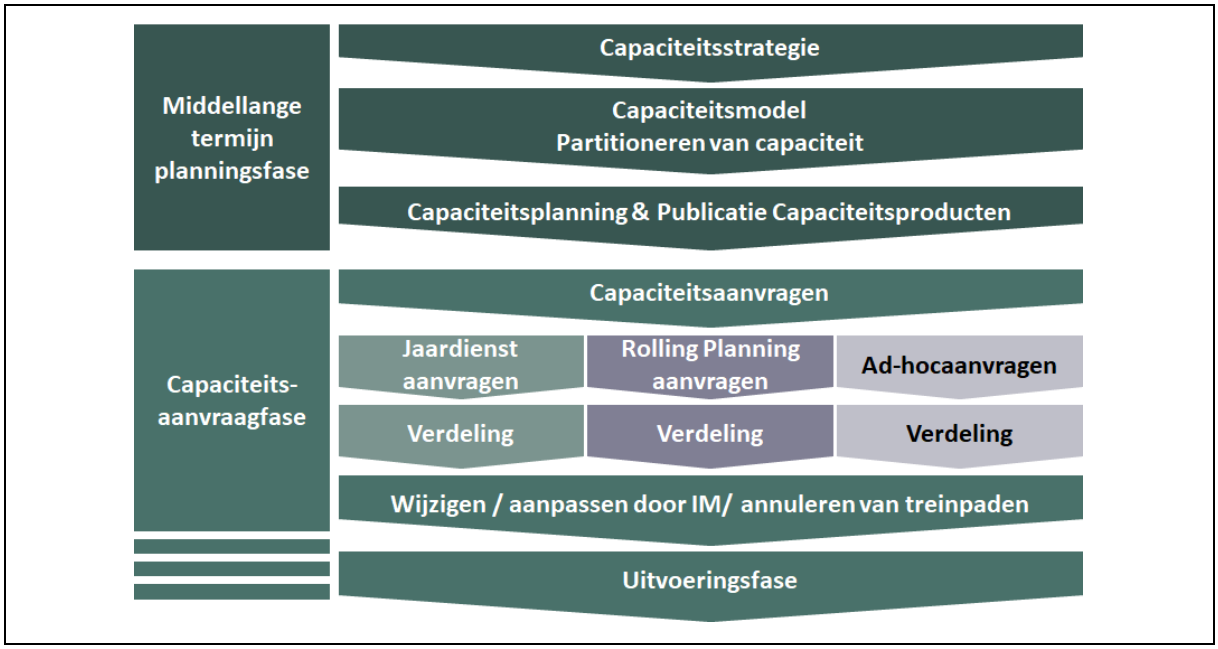
[104] RailNetEurope heeft in 2021 de naam TTR formeel gewijzigd in TTR For Smart Capacity Management omdat deze benaming beter weergeeft waar TTR voor staat.

hogere betrouwbaarheid een vervoerbewijs kunnen aanschaffen. Voor het merendeel van het goederenverkeer leidt TTR tot meer flexibiliteit en betere treinpaden in het ad-hocproces zodat beter kan worden voldaan aan de klantwensen.

Gedetailleerde informatie over het project TTR is beschikbaar op http://ttr.rne.eu en http://www.forumtraineurope.eu/services/ttr. De planning is om de eerste onderdelen van TTR te implementeren in dienstregeling voor 2025. De overige onderdelen van TTR worden in de jaren daarna ingevoerd zodra Europese en nationale wet- en regelgeving dat mogelijk maken

4.9.2 Proceselementen

Het TTR-proces bestaat uit de volgende componenten:



De belangrijkste TTR-componenten worden hieronder nader toegelicht:

- *Capaciteitsstrategie (X-60 tot X*-36 maanden)*:
  De capaciteitsstrategie is de langetermijn-capaciteitsplanning van de infrastructuurbeheerder voor een bepaalde lijn, een deel van het netwerk of het gehele netwerk. Het hoofddoel van de capaciteitsstrategie is om vroegtijdig een eerste inzicht te geven in de beschikbare capaciteit op de infrastructuur en de verwachte capaciteitsbehoefte. De capaciteitsstrategie stelt de infrastructuurbeheerder in staat om deze verwachte capaciteitsbehoefte en beschikbare capaciteit te delen met infrastructuurbeheerders in buurlanden en gerechtigden.

- *Capaciteitsmodel (X*-30 tot X*-18 maanden) met een onderverdeling naar soort capaciteit*[105]:
  Het capaciteitsmodel bevat een gedetailleerde inschatting van de verwachte capaciteitsvraag en is onderverdeeld in capaciteit voor jaardienstaanvragen, Rolling-Planningaanvragen, tijdelijke capaciteitsbeperkingen en (in sommige situaties) restcapaciteit. Gerechtigden hebben de mogelijkheid om input te leveren op het capaciteitsmodel door het aankondigen van hun toekomstige capaciteitsbehoefte en kunnen reageren op de voorgestelde onderverdeling van capaciteit. Het aankondigen van de capaciteitsbehoefte en het capaciteitsmodel zijn beschreven in de paragrafen 4.9.3.1en 4.9.3.2

[105] ProRail voorziet dat het capaciteitsmodel nog niet volledig wordt ingevoerd in 2025.

- *Internationale afstemming van tijdelijke capaciteitsbeperkingen*:
  Tijdelijke capaciteitsbeperkingen kunnen nodig zijn voor onderhoud, vernieuwing of het aanleggen van infrastructuur. Tijdelijke capaciteitsbeperkingen zijn onderverdeeld naar impact op de capaciteit in de categorieën zeer groot, groot, middelgroot en beperkt. Deze tijdelijke capaciteitsbeperkingen zijn noodzakelijk om de infrastructuur in goede conditie te houden en om de infrastructuur verder uit te breiden in overeenstemming met de marktbehoefte (zie hoofdstuk 4.3 voor meer informatie).

- *Capaciteitsplanning en publicatie capaciteitsproducten*[106]:
  Tussen X*-18 en X*-11 maanden wordt het capaciteitsmodel door ProRail, in samenwerking met spoorwegondernemingen, verder gedetailleerd. Capaciteit in segmenten wordt vertaald in het aantal rijmogelijkheden per uur, de tijdsligging en de karakteristieken van het pad worden toegevoegd en de beschikbaarheid van het pad gedurende het dienstregelingsjaar wordt toegevoegd.

- *Capaciteitsaanvragen voor de jaardienst*:
  Capaciteit die is voorzien voor jaardienstaanvragen of die gebruikt kan worden voor late requests aanvragen wanneer de capaciteit niet gebruikt werd voor jaardienstaanvragen.

- *Capaciteitsaanvragen voor rolling planning*:
  Gereserveerde capaciteit in bandbreedtes voor een bepaald tijdsvenster of in de vorm van systeempaden die aangevraagd kunnen worden met in achtneming van specifieke aanvraagtermijnen.

- *Capaciteit voor ad-hocaanvragen*:
  Restcapaciteit voor capaciteitsaanvragen die in de ad-hocfase worden ingediend.

**X verwijst naar de ingangsdatum van dienstregelingsjaar 2025.*

4.9.3 Implementatie

ProRail participeert in de TTR-implementatie en volgt voor de implementatie op nationaal niveau de gezamenlijke tijdslijn van de Europese infrastructuurbeheerders. De TTR-aanpak, vooral de nieuwe procesonderdelen, wordt getest in pilots met als doel om het proces te evalueren en verbeteringen aan te dragen aan het TTR-proces voorafgaand aan de nationale implementatie (zie paragraaf 4.9.4 voor meer informatie). Als eerste stap in de nationale implementatie heeft ProRail in 2022 de capaciteitsstrategie voor dienstregelingsjaar 2025 opgesteld (zie de website van ProRail). In december 2022 publiceert ProRail de capaciteitsstrategie voor dienstregelingsjaar 2026.

4.9.3.1 Aankondiging capaciteitsaanvragen

Aanvragers kunnen hun capaciteitsbehoefte aankondingen bij ProRail tussen X-30 en X-18 maanden voor de start van dienstregelingsjaar 2025. De vorm waarin dit gedaan kan worden is nog niet vastgesteld. ProRail neemt deel aan een praktijkproef die door Forum Train Europe (FTE) wordt georganiseerd. In deze proef kunnen aanvragers digitaal hun capaciteitsaanvragen aankondigen. Een aankondiging van een capaciteitsbehoefte wordt gezien als een niet-bindende indicatie van de verwachte toekomstige capaciteitsbehoefte van een aanvrager.

In geval dat ProRail constateert dat deze capaciteitsbehoefte een overlap heeft met die van andere aanvragers zal ProRail contact zoeken met deze aanvragers met als doel om mogelijke oplossingen hiervoor te inventariseren. ProRail zal deze capaciteitsbehoefte gebruiken als input voor het opstellen van het capaciteitsmodel (zie paragraaf 4.9.3.2). ProRail kan in geen geval garanderen dat alle

[106] ProRail voorziet dat het capaciteitsmodel nog niet volledig wordt ingevoerd in 2025.

aangekondigde capaciteitsbehoeftes in het definitieve capaciteitsmodel worden opgenomen. Daarnaast heeft het aankondigen van een capaciteitsbehoefte geen enkele invloed op de prioritering in het capaciteitsverdelingsproces.

4.9.3.2 Capaciteitsmodel en segmentering

Het capaciteitsmodel is gebaseerd op de capaciteitsstrategie van ProRail (zie paragraaf 4.9.2), behoeften vanuit de markt (bijvoorbeeld uitbreiding van de dienstregeling en andere lijnvoering) en tijdelijke capaciteitsbeperkingen (zie paragraaf 4.9.2) en dient als basis voor alle capaciteitsaanvragen voor treinpaden. In het capaciteitsmodel wordt de capaciteit toegedeeld aan de verschillende segmenten op basis van commerciële en technische behoeften (partitionering van capaciteit) die bestaan uit:

- Capaciteit voor tijdelijke capaciteitsbeperkingen.
- Capaciteitsaanvragen in de jaardienst (zie hoofdstuk 4.9.2).
- Capaciteit die gereserveerd wordt voor aanvragen in het Rolling-Planningproces (zie hoofdstuk 4.9.2).
- Capaciteit die niet wordt toegewezen aan een segment (restcapaciteit).

4.9.3.3 Publicatie capaciteitsproducten

In het capaciteitsmodel wordt de capaciteit op het ProRailnetwerk in segmenten onderverdeeld. Capaciteit in de segmenten wordt vertaald in het aantal paden per uur. De tijdsligging en de karakteristieken van het pad worden toegevoegd en de beschikbaarheid van het pad gedurende het dienstregelingsjaar wordt toegevoegd, zoveel als mogelijk al rekening houdend met de op dat moment bekende tijdelijke capaciteitsbeperkingen.

Hierdoor ontstaat een capaciteitsaanbod per segment dat de gerechten kunnen gebruiken als basis voor het indienen van jaardienstaanvragen en rolling-planningaanvragen. Bij internationale spoorlijnen wordt dit proces afgestemd met infrastructuurmanagers in buurlanden. Om gerechtigden in staat te stellen om hun capaciteitsaanvragen op internationale verbindingen te harmoniseren zal ProRail de capaciteitsproducten voor de jaardienstaanvragen en de rolling-planningaanvragen uiterlijk op X*-11 maanden publiceren.

Gerechtigden zullen betrokken worden bij de consultatie van het concept-capaciteitsaanbod voorafgaand aan de definitieve publicatie van het capaciteitsaanbod. De tijdslijn en de wijze waarop deze consultatie en publicatie plaatsvindt moeten nog ontwikkeld worden.

**X verwijst naar de ingangsdatum van dienstregelingsjaar 2025*.

4.9.4 Vroegtijdige implementatie van één of meer TTR-proceselementen

TTR wordt sinds het dienstregelingsjaar 2020 beproefd in pilots. Doel is om na te gaan of de nieuwe processen voldoen aan de verwachtingen en aanpassingen te doen voordat deze in heel Europa worden geïmplementeerd en om al vroegtijdig verbeteringen te implementeren in de sector.

ProRail is betrokken bij de pilot Brussel-Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam. Op het Logistiek Portaal staat meer informatie over deze pilot in het '*Memo TvV pilot TTR in jaardienst 2024'*. Ook is hier meer informatie te vinden over de capaciteit die is gereserveerd voor 'rolling planning' op deze lijn. In de pilot wordt met Infrabel en vervoerders het opstellen van het capaciteitsmodel, het rolling-planningproces en een eerder verdeelmoment voor internationale reizigerstreinen beproefd.

4.10 Principes voor capaciteitsverdeling op de internationale goederencorridors (Rail Freight Corridiors)

Om invulling te geven aan het arrest van het Europese Hof (Vijfde kamer) van 24 juni 2021 in de zaak tussen DB Netz en de Bondsrepubliek Duitsland (zaak C-12/20) is voor alle internationale goederencorridors een gelijke beschrijving van de principes van capaciteitsverdeling in de jaardienstfase en de ad-hocfase op deze goederencorridors overeengekomen. Deze beschrijving is terug te vinden in de '*Corridor Information Documents Book 4*', die via de volgende hyperlinks beschikbaar zijn:

- Rail Freight Corridor Rhine-Alpine
- Rail Freight Corridor North Sea – Mediterranian
- Rail Freight Corridor North Sea – Baltic

5 Diensten en vergoedingen

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de aangeboden diensten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en bijkomende voorzieningen door spoorwegondernemingen en andere gerechtigden. Daarnaast worden in dit hoofdstuk de aangeboden diensten met betrekking tot het plannen en uitvoeren van de dienstregeling en de performance-analyse beschreven.

De diensten zijn ingedeeld conform bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU:

- Minimumtoegangspakket (categorie 1 diensten, paragraaf 5.3).
- Toegang tot en gebruik van voorzieningen en verlening van diensten (categorie 2 diensten, hoofdstuk 7).
- Aanvullende diensten (categorie 3 diensten , paragraaf 5.4).
- Ondersteunende diensten (categorie 4 diensten, paragraaf 5.5).

Op alle diensten in dit hoofdstuk die door ProRail worden aangeboden zijn de Algemene Voorwaarden (zie Bijlage 5) van toepassing. Als er aanvullende voorwaarden aan het afnemen van een dienst verbonden zijn, is dit per dienst vermeld bij de leverings- en/of gebruiksvoorwaarden.

Onder leveringsvoorwaarden worden de voorwaarden verstaan die ProRail verbindt aan de afname van de desbetreffende dienst. In de gebruiksvoorwaarden wordt aangegeven waarover de spoorwegonderneming moet beschikken om gebruik te kunnen maken van de dienst respectievelijk aan welke voorwaarden de spoorwegonderneming moet voldoen bij het gebruikmaken van de dienst.

Voor informatiediensten (ondersteunende diensten, zoals vermeld in paragraaf 5.5) geldt dat ProRail zich het recht voorbehoudt om nieuwe of extra autorisaties voor een dienst te beperken of de toegang (tijdelijk) te weigeren indien deze aanvraag of uitbreiding niet leverbaar is binnen de bestaande capaciteit van de dienst. Voor de meeste informatiediensten wordt in de Toegangsovereenkomst een Service Level Agreement (SLA) opgenomen. In deze SLA worden afspraken gemaakt over kosten, (gebruiks)voorwaarden en service levels van de informatiedienst.

Overeen te komen regeling

► In de Toegangsovereenkomst wordt vastgelegd welke diensten, waaronder tenminste de dienst Treinpad van het minimumtoegangspakket, worden afgenomen door de spoorwegonderneming.◄

Faciliteren van voorzieningen

ProRail wijst spoorwegondernemingen op de mogelijkheid om voor eigen rekening infrastructurele voorzieningen op emplacementen en in transferruimten te realiseren en te gebruiken, op basis van een overeenkomst met ProRail en indien benodigd een vergunning zoals bedoeld in artikel 19 Spoorwegwet. ProRail is gemandateerd om zulke vergunningen te verlenen.

Als een spoorwegonderneming voor haar operationele bedrijfsproces grondoppervlak of een voorziening op een emplacement nodig heeft die niet door ProRail wordt aangeboden, dan kan ProRail deze onder voorwaarden faciliteren.

ProRail biedt geen aansluitingen voor water en/of riool aan. ProRail kan een faciliterende rol hebben bij het verkrijgen van een aansluiting voor een spoorwegonderneming. Het aansluiten van voorzieningen op een nutsvoorziening komt voor rekening van de aanvrager. Alleen wanneer realisatie van een eigen aansluiting aantoonbaar onmogelijk blijkt, zal ProRail onder voorwaarden een aansluiting op het netwerk van ProRail faciliteren. Wanneer bij aanpassing of vervanging van een water- of rioleringsinstallatie op een emplacement blijkt dat er sprake is van een aansluiting op een voorziening van een spoorwegonderneming en deze aansluiting eigendom is van ProRail, dan zullen de installatie en de voorziening ontvlochten worden. ProRail zal de spoorwegonderneming hierover tijdig informeren en indien gewenst een faciliterende rol spelen in de overgang naar een eigen aansluiting op de waterleiding- en rioleringnetwerk. In alle situaties zijn de kosten en het beheer voor

rekening van de spoorwegonderneming. Het betreft te allen tijde een aansluiting op het proceswaterleidingnetwerk. Het eigendom van de aansluiting op het ProRailnetwerk blijft van ProRail.

De voorwaarden waaronder ProRail faciliteert worden per specifieke klantvraag overeengekomen. U kunt uw aanvraag indienen via accountmanagement@prorail.nl.

5.2 Heffingsbeginselen

Gebruiksvergoeding
De term 'gebruiksvergoeding' is het verzamelbegrip voor de diverse vergoedingen die spoorwegondernemingen aan ProRail betalen voor de diensten die zij van ProRail afnemen, voor het verwerven van capaciteitsrechten en voor de toegang tot en het gebruik van de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur en voorzieningen, alsmede voor de daarbij te leveren diensten.

De gebruiksvergoeding bestaat uit:
1. De vergoeding voor het minimumtoegangspakket (categorie 1 diensten)[107], eventueel aangevuld met een heffing als bedoeld in artikel 62 lid 2 en 6 onder a[108] en b[109] Spoorwegwet.
2. De vergoeding voor de (toegang tot) dienstvoorzieningen en tot de diensten verleend in die voorzieningen (categorie 2 diensten)[110], voor zover deze worden aangeboden door ProRail.
3. De vergoeding voor aanvullende diensten (categorie 3 diensten)[111] voor zover deze worden aangeboden door ProRail.
4. De vergoeding voor ondersteunende diensten (categorie 4 diensten)[112] voor zover deze worden aangeboden door ProRail.
5. Heffingen, kortingen, bijtelling dan wel aftrek als bedoeld in artikel 62, lid 6, onder c, d[113], f en g Spoorwegwet.

De vergoedingen voor de verschillende onderdelen van de gebruiksvergoeding zijn opgenomen in dit hoofdstuk, met uitzondering van de vergoedingen voor de (toegang tot) dienstvoorzieningen en tot de diensten verleend in die voorzieningen (categorie 2 diensten), die in hoofdstuk 7 zijn opgenomen.

Heffingsbeginselen

Overeen te komen regeling
► De vergoedingen worden tussen ProRail en de spoorwegonderneming overeengekomen en vastgelegd in de Toegangsovereenkomst, met inachtneming van de wettelijke bepalingen. ◄

Heffingskader
Het wettelijk vastgestelde heffingskader, zoals bedoeld in Richtlijn 2012/34/EU, artikel 29, eerste lid, omvat de volgende bepalingen:
a. Artikel 62 Spoorwegwet.
b. Besluit implementatie Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.
c. Uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien.

---

107 Zie bijlage II, punt 1, bij de Richtlijn.
108 Zie artikel 7 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.
109 Zie Uitvoeringsverordening 2015/429 tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder en artikel 11b Besluit implementatie Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europse spoorwegruimte.
110 Zie bijlage II punt 2 bij de Richtlijn.
111 Zie bijlage II punt 3 bij de Richtlijn.
112 Zie bijlage II punt 4 bij de Richtlijn.
113 Zie Besluit HSL-heffing.

Kostentoerekening en tariefberekening categorie 1 diensten (minimumtoegangspakket)
Voor de toerekening van de kosten voor de aangeboden categorie 1 diensten en de berekening van de vergoedingen voor deze diensten hanteert ProRail de methode die is omschreven in de '*Methode voor toerekening van kosten aan het minimumtoegangspakket 2023 - 2025*' d.d. 29 maart 2021. Dit document is, beschikbaar op de website van ProRail.[114]

Op het Logistiek Portaal stelt ProRail aan gerechtigden een op de toerekeningsmethode aansluitende berekening van de voor het jaar 2024 te hanteren vergoedingen voor de verschillende diensten behorend tot het minimumtoegangspakket beschikbaar (document: '*Berekening gebruiksvergoeding 2023-2025 d.d. 1 juni 2022*').

Kostentoerekening en tariefberekening categorie 3 diensten (aanvullende diensten)
Voor de toerekening van de kosten voor de aangeboden aanvullende categorie 3 diensten EnergieVerzamelApplicatie (EVA) en Buitengewoon Vervoer hanteert ProRail de methoden die zijn omschreven in het documenten '*Methode voor toerekening van kosten aan de dienst EVA 2023 – 2025'* d.d. 10 december 2021 en '*Methode voor toerekening van kosten aan de dienst Buitengewoon Vervoer 2023 - 2025*' d.d. 10 december 2021. Deze documenten zijn beschikbaar op de website van ProRail.

Kostentoerekening en tariefberekening categorie 4 diensten (ondersteunende diensten)
Voor de toerekening van de kosten voor de aangeboden ondersteunende categorie 4 diensten toegang tot het telecommunicatienetwerk en levering van aanvullende informatie hanteert ProRail de methode die is omschreven in het document '*Methode voor toerekening van kosten aan ondersteunende ICT-diensten 2023 – 2025*' d.d. 10 december 2021. Voor de toerekening van kosten aan de aangeboden ondersteunende categorie 4 dienst ProRail ERTMS Integratielab (PREI) hanteert ProRail de methode die is omschreven in het document '*Methode voor toerekening van kosten aan de ondersteunende dienst ProRail ERTMS Integratielab 2023 – 2025'* d.d. 5 augustus 2022.
Deze documenten zijn beschikbaar op de website van ProRail.

Extra heffing
ProRail legt, in opdracht van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, een extra heffing op aan spoorwegondernemingen. Door middel van de extra heffing wordt op grond van de Spoorwegwet, artikel 62, zesde lid onder c een aanvullend gedeelte van de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging (BOV) van het spoor bij spoorwegondernemingen in rekening gebracht.

De totale hoogte van de extra heffing is bepaald door de minister.[115] De marktsegmenten, de (relatieve) draagkracht van deze segmenten en het bedrag van de extra heffing per marktsegment zijn gebaseerd op de '*Market-can-beartest 2020 – 2024'*. Voor het berekenen van het tarief van de extra heffing hanteert ProRail de '*Methode van toerekening extra heffing 2018*' d.d. 22 augustus 2018. Deze documenten zijn beschikbaar op de website van ProRail.

Ten behoeve van de toepassing van de extra heffing onderscheidt ProRail de volgende marktsegmenten:
- Goederenvervoer.
- Openbaar personenvervoer op basis van een concessie als bedoeld in artikel 20, eerste of vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000.
- Overig personenvervoer.

Procedurevoorschrift
► Met betrekking tot het overeenkomen van de vergoedingen zijn de volgende regels van toepassing:

[114] Deze methode van toerekening is goedgekeurd door de ACM bij besluit d.d. 8 april 2021 (kenmerk ACM/UIT/549649)
[115] Artikel 11 sub e Besluit implementatie Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

a. De vergoedingen, toeslagen, bijtellingen, aftrek en kortingen zoals opgenomen in de Netverklaring zijn niet onderhandelbaar.
b. Alle vergoedingen worden overeengekomen in de Toegangsovereenkomst, met dien verstande dat de in de Netverklaring omschreven annuleringsheffingen en toeslagen voor schaarse capaciteit reeds van toepassing zijn op het moment dat een aanvraag voor een treinpad wordt ingediend voor het dienstregelingsjaar 2024.◀

De diensten worden overeenkomstig het werkelijk gebruik dan wel overeenkomstig het gepland gebruik of het overeengekomen gebruik afgerekend, zoals aangegeven in paragraaf 5.3, 5.4 en 5.5.De vergoedingen die in paragraaf 5.3, 5.4 en 5.5 zijn opgenomen zijn exclusief BTW. De vergoedingen zijn gebaseerd op het prijspeil 2024, tenzij anders aangegeven. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 5.8.2.1. Voor de periode 10 december 2023 tot en met 31 december 2023 gelden de vergoedingen in de Netverklaring 2023 die gelden op 10 december 2023.Besluiten van bevoegde instanties of uitspraken van rechterlijke instanties kunnen aanleiding geven tot wijzigingen van de vergoedingen na de bekendmaking van de Netverklaring.

5.3 Minimumtoegangspakket en vergoedingen

Het minimumtoegangspakket betreft alle diensten om capaciteit ten behoeve van treinverkeer op de hoofdspoorweginfrastructuur en overige spoorweginfrastructuur in beheer bij ProRail te reserveren en te benutten.[116] Het minimumtoegangspakket omvat de volgende diensten:

1. Treinpad
2. Perrons
3. Tractie-energievoorziening

5.3.1 Treinpad

Treinpad		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Treinpad behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Het gebruik van treinpaden volgens het verkregen recht op treinpaden uit het capaciteitsverdelingsproces. Daarbij horen de volgende onderdelen: *Capaciteitsverdeling* a. Ten behoeve van de behandeling van aanvragen, teruggeven en wijzigen van infrastructuurcapaciteit[117] worden de applicaties DONNA, Inzicht in buitendienststellingen, Orderportaal, BuitenTermijnAanvragen[118], LOA-Online, Mijn Treinen, RMS Client, TNR en de mogelijkheid om capaciteitsaanvragen in te dienen via de publicatie Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens

[116] Zie onderdeel 1 van bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU.
[117] Treinen die vallen onder de regeling van vrijstelling van vergoeding (in verband met opdrachten van ProRail) kunnen alleen worden aangevraagd op basis van een door de aanvrager in Donna ingevoerde dienstregeling dan wel op aanvraag via het Orderportaal en/of via dienst Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard).
[118] ISVL-Buta wordt in de loop van 2022 tijdelijk vervangen door de noodapplicatie Mendix-Buta en in de loop van 2023 definitief door de applicatie BUTA.

Treinpad		

TSI TAF/TAP standaard) beschikbaar gesteld, zoals omschreven in Bijlage 23 onderdeel 27.

Afhankelijk van het begrote aantal treinpaden wordt per gerechtigde een aantal abonnementen ter beschikking gesteld van de voorziening Orderportaal volgens onderstaande tabel:

Begrote verkeersomvang per jaar (treinkilometers)	Aantal abonnementen voor het Orderportaal
vanaf 50 miljoen	150
vanaf 5,0 miljoen	50
vanaf 2,5 tot 5,0 miljoen	25
vanaf 1,0 tot 2,5 miljoen	15
tot 1,0 miljoen	8

b. De reservering van capaciteit volgens de overeengekomen capaciteitsverdeling.
c. De levering van informatie die nodig is om de treindienst waarvoor capaciteit is verkregen uit te voeren, via onder meer de applicatie ‘RailMaps’ (zie Bijlage 23, onderdeel 1), de applicatie ‘Wegwijzers’ (zie Bijlage 23, onderdeel 4) en de informatie over Tijdelijke Snelheidsbeperkingen (zie Bijlage 23, onderdeel 6).

Gebruik van hoofdspoorwegen
d. Het gebruik van sporen op baanvakken en stations voor treinbewegingen.
e. Het gebruik van sporen op emplacementen voor stilstaand gebruik voor zover dat nodig is in verband met de verkeersafwikkeling (voorbijrijding, rijrichtingwisseling, enzovoort) volgens de overeengekomen capaciteitsverdeling of de bijsturing daarvan.
f. Het stilstaand gebruik van perronsporen voor zover nodig voor het in- of uitstappen van reizigers.
g. De registratie van belading van goederenwagens in een trein. Ten behoeve daarvan wordt de voorziening WLIS beschikbaar gesteld, zie onderdeel 20 in Bijlage 23.

Verkeersleiding
h. De verkeersleiding voor zowel centraal als niet-centraal bediende gebieden, met inbegrip van het gebruik van het radiocommunicatiesysteem voor de spoorwegveiligheid GSM-R Voice Spoorwegveiligheid, zoals omschreven in onderdeel 17 van Bijlage 23.

Informatie over de actuele treindienst
i. De levering van informatie over de lopende treindienstafwikkeling aan de spoorwegonderneming via de applicatie SpoorWeb (zie onderdeel 21 van Bijlage 23).
j. De levering van informatie over actuele treinbewegingen via de applicatie VIEW (zie onderdeel 23 van Bijlage 23).
k. De levering van plan- en uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP-berichten (zie onderdeel 27 van Bijlage 23).

Afhankelijk van het begrote aantal treinpaden wordt per gerechtigde een aantal abonnementen ter beschikking gesteld van de applicaties SpoorWeb en VIEW volgens onderstaande tabel.

Begrote verkeersomvang per jaar (treinkilometers)	Aantal abonnementen voor VIEW	Aantal abonnementen voor SpoorWeb
vanaf 50 miljoen	150	80
vanaf 5,0 tot 50 miljoen	50	40
vanaf 2,5 tot 5,0 miljoen	25	20
vanaf 1,0 tot 2,5 miljoen	15	8

Treinpad		
		tot 1,0 miljoen | 8 | 4 *Informatie over de uitgevoerde treindienst* l. De levering van informatie: standaardrapportage verkeersprestaties, standaardrapportage monitoring en standaard gegevenslevering verkeersprestaties (zie onderdeel 32 van Bijlage 23). m. De mogelijkheid om de aan de spoorwegonderneming toegekende oorzaken van treinafwijkingen te accepteren of af te wijzen via de applicatie Monitoring Fiattering (zie onderdeel 35 van Bijlage 23). Afhankelijk van het begrote aantal treinpaden wordt per gerechtigde een aantal abonnementen ter beschikking gesteld van de applicatie Monitoring Fiatteren. De norm hiervoor is één abonnement per 1.000.000 begrote treinkilometers per jaar, met een minimum van twee abonnementen. *Calamiteitenafhandeling* n. De diensten van de afdeling Incidentenbestrijding van ProRail voor de alarmering, de bereddering en het baanvrij maken na opgetreden ongevallen en onregelmatigheden, alsmede de hersporing van spoorvoertuigen en het overbrengen van beschadigde spoorvoertuigen naar een veilige plaats waar zij geen hinder voor het verkeer veroorzaken. Hieronder valt ook de integrale coördinatie van de activiteiten van spoorwegondernemingen, alsmede de afstemming met het bevoegd gezag en met de overheidshulpdiensten. Niet inbegrepen zijn de externe out-of-pocket kosten die door de afdeling Incidentenbestrijdng worden gemaakt in het kader van een inzet, zoals bijvoorbeeld het huren van spoorvoertuigen en/of (voorzieningen voor) personeel. Deze kosten worden in rekening gebracht bij de partij die de inzet heeft veroorzaakt dan wel de partij aan wie de inzet kan worden toegerekend.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	Hoofdspoorweginfrastructuur
3.1.1	Openingstijden	24 x 7 met uitzondering van de onttrekkingen.
3.1.2	Technische karakteristiek	Zie hoofdstuk 2 van deze Netverklaring
3.1.3	Geplande wijzigingen	De geplande wijzigingen zijn opgenomen in Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten.
4. Gebruikskosten		

<table>
<tr><th colspan="3">Treinpad</th></tr>
<tr><td>4.1</td><td>Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik</td><td>Het tarief per treinkilometer voor de dienst treinpad is afhankelijk van de gewichtsklasse van de trein en bedraagt:
<table>
<tr><th>Gewichtsklasse van de trein</th><th>Tarief (per treinkilometer)</th></tr>
<tr><td>tot en met 120 ton</td><td>€ 0,4330</td></tr>
<tr><td>vanaf 121 tot en met 160 ton</td><td>€ 0,5413</td></tr>
<tr><td>vanaf 161 tot en met 320 ton</td><td>€ 0,6885</td></tr>
<tr><td>vanaf 321 tot en met 600 ton</td><td>€ 0,9570</td></tr>
<tr><td>vanaf 601 tot en met 1.600 ton</td><td>€ 1,5373</td></tr>
<tr><td>vanaf 1.601 tot en met 3.200 ton</td><td>€ 1,8534</td></tr>
<tr><td>vanaf 3.201 ton</td><td>€ 2,0093</td></tr>
</table>
De gebruiksomvang wordt bepaald op basis van werkelijk gebruik van treinpaden. ProRail registreert de afgelegde afstanden in de verkeersleidingssystemen afgerond op 0,1 km. Afstanden kleiner dan 3,0 km alsmede afstanden afgelegd op buitendienstgesteld spoor blijven buiten beschouwing.

De gewichten van treinen worden gemeten met behulp van meetsystemen van ProRail. Treinen die op een rit meerdere gewichtmeetpunten passeren worden afgerekend op het gemiddelde van de gewichten die bij de diverse meetpunten zijn gemeten. De gewichten worden afgerond op 1 ton. Treinen die tijdens hun rit geen gewichtmeetpunt passeren of waarvoor geen gemeten gewicht beschikbaar is, worden afgerekend aan de hand van een in de Toegangsovereenkomst overeen te komen norm-treingewicht.

Overeen te komen regeling
► ProRail wil in de Toegangsovereenkomst een tabel opnemen met per rijkarakteristiek een norm-treingewicht. ◄

N.B. De applicaties Orderportaal, SpoorWeb, VIEW en Monitoring Fiattering zijn zowel een categorie 1 dienst (bij treinpad, binnen de staffel) als een categorie 4 dienst (buiten de staffel). Voor meer abonnementen voor deze applicaties dan bij punt 2.1 is vermeld (zie sub a, i, j en m), is een afzonderlijke vergoeding verschuldigd. Zie paragraaf 5.5.2. Bij overschrijding van het aantal inbegrepen abonnementen neemt ProRail contact op met de betreffende spoorwegonderneming alvorens verdere toegang tot de applicatie te verlenen.</td></tr>
<tr><td>4.2</td><td>Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik</td><td>Uitzonderingsregeling nihiltarief in verband met beheer
Voor het gebruik van capaciteit in verband met de uitvoering van door ProRail gegeven opdrachten ten aanzien van het beheer van de spoorweginfrastructuur wordt voor de dienst treinpad een vergoeding van nihil vastgesteld. ProRail wijst specifieke reeksen van treinnummers aan die uitsluitend gebruikt mogen worden voor verkeer dat in verband staat met de uitvoering van deze opdrachten.

Uitzonderingsregeling Enschede – Enschede Grens
De gebruiksomvang voor het gebruik van treinpaden van het baanvak Enschede – Enschede Grens (richting Gronau) zal, vanwege de afwezigheid van registrerende verkeersleidingssystemen, worden afgerekend op planningsbasis. Voor de bepaling van de gewichtsklasse wordt uitgegaan van het ledig gewicht van een treinstel van het type dat door de spoorwegonderneming als regel wordt ingezet. Om te compenseren voor eventuele niet-gereden treinen wordt 98,5% van het geplande aantal treinkilometers gefactureerd.</td></tr>
<tr><td colspan="3">5. Gebruiksvoorwaarden</td></tr>
<tr><td>5.1</td><td>Juridische benodigdheden</td><td>Voor Buitengewoon Vervoer zijn specifieke regelingen van toepassing. Zie hiervoor paragraaf 4.7 en paragraaf 5.4.3.

Spoorwegondernemingen worden ten behoeve van dienstpersoneel dat de spoorweginfrastructuur betreedt of verlaat via stations en perrons gewezen op het gestelde in paragraaf 7.3.2.2.1, met betrekking tot de toegangsbeheersings-voorzieningen.</td></tr>
</table>

Treinpad		
		Aan gerechtigden die niet als spoorwegonderneming gekwalificeerd zijn biedt ProRail uitsluitend de onderdelen a (met uitzondering van de applicaties LOA-Online en Mijn Treinen) waarbij maximaal acht accounts kunnen worden afgenomen op Orderportaal, b en c (uitsluitend de applicatie RailMaps) van het onder 'omschrijving' aangegeven deel van deze dienst aan. Ten aanzien van de dienst Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie volgens TSI TAF/TAP standaard krijgt de gerechtigde op basis van artikel 6 van de Algemene Voorwaarden alle plan- en uitvoeringsinformatie te zien van de betrokken spoorwegonderneming die hiermee op verzoek van gerechtigde heeft ingestemd. Daarnaast gelden de leveringsvoorwaarden die opgenomen zijn in de tabellen en bijlagen waarnaar in de omschrijving van deze dienst verwezen wordt.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	Zie paragraaf 3.2 Vereisten voor toegang
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Treinpaden dienen conform de in hoofdstuk 4 ogenomen procedures te worden aangevraagd. Treinpaden worden verdeeld met de capaciteitsverdeelbrief en overeengekomen in de Toegangsovereenkomst.

5.3.2 Perrons

Perrons		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Perrons behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Het gebruik van passagiersperrons ten behoeve van het in- en uitstappen van reizigers. Het perron is gedefinieerd als de verhoging langs het spoor bij een station of halte, waar reizigers kunnen in- en uitstappen. Faciliteiten op of rondom een perron maken geen deel uit van deze dienst. Zie hiervoor de dienst in paragraaf 7.3.2. Zie voor informatie over toegangsbeheersing-voorzieningen paragraaf 7.3.2.1.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	Op de aangeboden stations in Nederland. Voor een overzicht, zie Bijlage 25.
3.1.1	Openingstijden	Met uitzondering van eventuele onttrekkingen zijn perrons voor reizigers vanaf 30 minuten voor aanvang van de dienstregeling tot dertig minuten na de laatste trein volgens de dienstregeling toegankelijk.
3.1.2	Technische karakteristiek	Voor een optimale haltering op een station volgt een opsomming van kenmerken van de reizigersperrons: • ProRail voert het programma '*Toegankelijkheid aanpassen perronhoogte (P76)*' uit met als doel om het perron op de juiste hoogte en afstand tot het spoor te brengen (voortvloeiend uit Europese regelgeving en Nederlandse afspraken in het kader van '*Toegankelijkheid Spoor*'). Steeds meer perrons voldoen aan deze norm. Op dit moment bestaan er dus aangepaste perrons en niet-aangepaste perrons. Voor informatie over welke perrons zijn aangepast en informatie over bekende actuele perronligging, kunt u het Register van Infrastructuur (RINF) raadplegen. • Voor een aangepast perron geldt: - De perronhoogte ligt op een hoogte van 760 mm +BS (bovenkant spoorstaaf) met een tolerantie in de beheerfase van -35/+30 mm. - De afstand van de rand van het perron tot het hart van het spoor, bedraagt nominaal 1700 mm met een tolerantie in de beheerfase van -50/+35 mm. • Voor een niet aangepast perron geldt:

<table>
<tr><td></td><td></td><td>- In de praktijk komen er perronhoogtes voor van minimaal 500 mm tot maximaal 1000 mm +BS.
- In de praktijk zijn er situaties waar de afstand van de rand van het perron tot het hart van het spoor minimaal 1650 mm tot maximaal 1900 mm bedraagt.
• De helling van het perron is in principe niet groter dan 2,5‰ (1:400). In enkele gevallen kan deze oplopen tot maximaal 12‰ als gevolg van ruimtelijke beperkingen.
• In horizontale bogen hanteert ProRail bij perrons een horizontale boogstraal, die in principe niet kleiner is dan R = 1000 m. In de praktijk komen boogstralen tot 250 m voor in verband met ruimtelijke beperkingen.
• In verticale bogen hanteert ProRail bij perrons een verticale boogstraal die in principe groter is dan R = 15.000 m. In de praktijk komen boogstralen tot R = 2500 m voor in verband met ruimtelijke beperkingen.
• Langs reizigersperrons zijn hogere passeersnelheden dan 160 km/u niet toegestaan.
• Een globaal overzicht van de nuttige perronlengten is vermeld in Bijlage 19 ‘Perronlengten’, een gedetailleerd overzicht van nuttige perronlengten per station, per perronspoor en per rijrichting is te raadplegen via het Logistiek Portaal.</td></tr>
<tr><td>3.1.3</td><td>Geplande wijzigingen</td><td>De geplande wijzigingen zijn opgenomen in Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten.</td></tr>
<tr><td colspan="3">4. Gebruikskosten</td></tr>
<tr><td>4.1</td><td>Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik</td><td>De vergoeding per haltering voor de dienst ‘Perrons’ is afhankelijk van de stationsklasse waar wordt gehalteerd en bedraagt:

<table><tr><th>Stationsklasse</th><th>Tarief (per haltering)</th></tr><tr><td>Halte</td><td>€ 0,09</td></tr><tr><td>Basis</td><td>€ 0,36</td></tr><tr><td>Plus</td><td>€ 0,87</td></tr><tr><td>Mega</td><td>€ 1,33</td></tr><tr><td>Kathedraal</td><td>€ 2,52</td></tr></table>
De gebruiksomvang, het aantal halteringen, wordt bepaald op basis van werkelijk gebruik.

De indeling in vijf stationsklassen (halte, basis, plus, mega, kathedraal) is opgenomen in Bijlage 25 en is gebaseerd op aantallen in-, uit-, en overstappers (uit 2019), met als drempelwaarden kleiner dan 1.000, 10.000, 25.000, 75.000, groter dan 75.000 in-, uit-, en overstappers per dag.

Het aantal halteringen wordt ten behoeve van de vergoeding bepaald op basis van de activiteiten ‘vertrek’ en ‘korte stop’ in de ProRail-verkeersleidingssystemen, voor elke trein waarvoor een rijkarakteristiek wordt opgegeven die een reizigerstrein indiceert.</td></tr>
<tr><td>4.2</td><td>Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik</td><td>Uitzonderingsregeling Enschede – Enschede Grens
De dienst ‘Perrons’ voor treinen op het baanvak Enschede – Enschede Grens (richting Gronau) zal, vanwege de afwezigheid van registrerende verkeersleidingssystemen, worden afgerekend op planningsbasis. Om te compenseren voor eventuele niet-gereden treinen wordt 98,5% van het geplande aantal halteringen gefactureerd.</td></tr>
<tr><td colspan="3">5. Gebruiksvoorwaarden</td></tr>
<tr><td>5.1</td><td>Juridische benodigdheden</td><td>De afnemers van de dienst zijn spoorwegondernemingen die beschikken over een geldige toegangsovereenkomst.

Spoorwegondernemingen worden ten behoeve van dienstpersoneel dat de perrons betreedt of verlaat gewezen op het gestelde in paragraaf 7.3.2.2.1 met betrekking tot de toegangsbeheersingsvoorzieningen.</td></tr>
<tr><td>5.2</td><td>Technische eisen aan spoorvoertuigen</td><td>Zie hoofdstuk 3 van de Netverklaring.</td></tr>
<tr><td>5.3</td><td>Zelfstandig gebruik</td><td>Spoorwegondernemingen kunnen zelfstandig gebruik maken van deze dienst.</td></tr>
<tr><td colspan="3">6. Capaciteitsaanvraag</td></tr>
<tr><td>6.1</td><td>Aanvraag toegang</td><td>Toegang tot de perrons wordt overeengekomen in de Toegangsovereenkomst.</td></tr>
</table>

5.3.3 Tractie-energievoorziening

Tractie-energievoorziening		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Tractie-energievoorziening behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Deze dienst omvat het gebruik van de tractie-energievoorzieningssystemen. Deze dienst omvat niet de levering en het transport van elektrische tractie-energie, zie hiervoor de diensten in paragraaf 5.4.1.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	Op de geëlektrificeerde sporen die onderdeel zijn van de hoofdspoorweginfrastructuur, zie 5.4.1 van de Netverklaring.
3.1.1	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-24:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	ProRail biedt afhankelijk van het baanvak een aantal typen tractie-energievoorzieningssystemen aan. Deze bestaan uit een bovenleiding waarvan tractiematerieelenergie afgenomen kan worden. Zie ook paragraaf 2.3.9 en Bijlage 8, onderdeel 2.2 van de Netverklaring.
3.1.3	Geplande wijzigingen	De geplande wijzigingen van de infrastructuur zijn opgenomen in Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van de tractie-energievoorziening wordt berekend op basis van het aantal via de tractie-energievoorziening geleverde kilowatturen met onderscheid in afname op het 1500 V DC-net en op het 25 kV AC-net. Het tarief per kilowattuur voor het gebruik van de tractie-energievoorziening bedraagt: **Tarief (per kilowattuur)** € 0,022597 De vergoeding voor het transport van elektrische tractie-energie die netbeheerders in rekening brengen bij ProRail is in dit tarief inbegrepen. Meer informatie is beschikbaar in paragraaf 5.4.1.1 van deze Netverklaring. ProRail factureert de vergoeding voor het gebruik van de tractie-energievoorziening op basis van de verbruikte elektrische energie. De informatie over de hoeveelheid verbruikte energie wordt aan ProRail aangeleverd door Eress (VIVENS en CIEBR).
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	*Uitzonderingsregeling nihiltarief in verband met beheer* Voor het gebruik van capaciteit in verband met de uitvoering van door ProRail gegeven opdrachten in verband met het beheer van de spoorweginfrastructuur wordt voor de dienst 'Tractie-energievoorziening' een vergoeding van nihil vastgesteld. ProRail wijst specifieke reeksen van treinnummers aan die uitsluitend gebruikt mogen worden voor verkeer dat in verband staat met de uitvoering van deze opdrachten.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	In het kader van de Elektriciteitswet 1998 is ProRail voor het beheer van het tractie-energie-voorzieningsnet aangemerkt als 'beheerder van een particulier net'. In die hoedanigheid verlangt ProRail van partijen die stroom afnemen van het tractie-energievoorzieningsnet periodieke opgaven van het gerealiseerde en het verwachte elektriciteitsgebruik met onderscheid in afname op het 1500 V DC-net en op het 25 kV AC-net. De leveringsvoorwaarden met betrekking tot het gebruik van de tractie-energievoorzieningssystemen zijn vermeld in Bijlage 24.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	Tractiematerieel dient te beschikken over stroomafnamesystemen passend bij het van toepassing zijnde tractie-energiesysteem op een specifiek baanvak.
5.3	Zelfstandig gebruik	Spoorwegondernemingen kunnen zelfstandig gebruik maken van deze dienst.
6. Capaciteitsaanvraag		

Tractie-energievoorziening		
6.1	Aanvraag toegang	• Toegang tot het tractie- en energievoorzieningssysteem wordt overeengekomen in de Toegangsovereenkomst. • Het gebruik van de elektrische tractie-energie is gekoppeld aan de capaciteitstoewijzing. Het proces voor aanvraag toegang is beschreven in paragraaf 4.5 van de Netverklaring.

5.3.4 Extra heffing

Het tarief per treinkilometer voor de extra heffing is afhankelijk van de gewichtsklasse van de trein en het marktsegment en bedraagt:

Tabel 5.1 Tarief extra heffing

Gewichtsklasse van de trein	Tarief (per treinkilometer)		
	Passagiersvervoers-diensten i.h.k.v. een openbaredienst-contract	Overige passagiers-vervoersdiensten	Goederen-vervoersdiensten
tot en met 120 ton	€ 0,0456	€ 0,0237	€ 0,0258
vanaf 121 tot en met 160 ton	€ 0,0571	€ 0,0296	€ 0,0323
vanaf 161 tot en met 320 ton	€ 0,0726	€ 0,0377	€ 0,0410
vanaf 321 tot en met 600 ton	€ 0,1009	€ 0,0524	€ 0,0570
vanaf 601 tot en met 1.600 ton	€ 0,1620	€ 0,0841	€ 0,0916
vanaf 1.601 tot en met 3.200 ton	€ 0,1954	€ 0,1014	€ 0,1104
vanaf 3.201 ton	€ 0,2118	€ 0,1099	€ 0,1197

De indeling naar de marktsegmenten goederenvervoersdiensten en passagiersvervoersdiensten wordt gemaakt op basis van de rijkarakteristiek van een trein. Treinen die blijkens hun rijkarakteristiek als goederentreinen gelden en het daarmee samenhangende verkeer van losse locomotieven, gelden als goederenvervoer. Treinen die blijkens hun rijkarakteristiek als reizigerstreinen gelden en het daarmee samenhangende verkeer van losse locomotieven en leeg materieel, gelden als passagiersvervoer.

Passagiersvervoersdiensten in het kader van een openbare-dienstcontract betreffen het openbaar personenvervoer op basis van een concessie.[119] Alle andere passagiersvervoersdiensten worden gedefinieerd als overige passagiersvervoersdiensten.

Uitzonderingsregeling nihiltarief in verband met beheer
In het geval dat een nihiltarief wordt toegepast voor het minimumtoegangspakket, in verband met de uitvoering van door ProRail gegeven opdrachten in verband met het beheer van de spoorweginfrastructuur, wordt ook voor de extra heffing een nihiltarief toegepast.

5.4 Aanvullende diensten en vergoedingen

Binnen de categorie 3 diensten[120] onderscheidt ProRail de volgende aanvullende diensten:

[119] Als bedoeld in artikel 20 lid 1 juncto lid 4, Wet personenvervoer 2000.
[120] Zie onderdeel 3 van bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU.

1. Tractie-energie, te onderscheiden in de diensten:
   a. Transport van elektrische tractie-energie.
   b. Levering van elektrische tractie-energie.
2. EnergieVerzamelApplicatie (EVA).
3. Faciliteren van de mogelijkheid tot Buitengewoon Vervoer.
4. Diensten ten behoeve van spoorvoertuigen:
   Het gebruik van treinvoorverwarming is beschreven in paragraaf 7.3.5.2.5. ProRail biedt in categorie 3 geen andere diensten ten behoeve van spoorvoertuigen aan.

5.4.1 Tractie-energie

5.4.1.1 Transport van elektrische tractie-energie

Transport van elektrische tractie-energie		
1.Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Transport van elektrische tractie-energie
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Het transport van elektrische tractie-energie.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	De sporen die voorzien zijn van een bovenleiding.
3.1.1	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00 tot 24:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	De geplande wijzigingen van de infrastructuur zijn opgenomen in Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De door netbeheerders bij ProRail in rekening gebrachte transportkosten van tractie-energie zijn inbegrepen in de vergoeding voor het minimumtoegangspakket voor de dienst tractie-energievoorziening.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Het gebruik van de bovenleidingsinfrastructuur is inbegrepen in het minimumtoegangspakket. De leveringsvoorwaarden met betrekking tot het gebruik van de tractie-energievoorzieningssystemen zijn vermeld in Bijlage 24.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	Zie paragraaf 2.3.9 en Bijlage 8, onderdeel 2.2 van de Netverklaring.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	N.v.t.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Het gebruik van de elektrische tractie-energie is gekoppeld aan de capaciteitstoewijzing. Het proces voor aanvraag toegang is beschreven in paragraaf 4.5 van de Netverklaring.

5.4.1.2 Levering van elektrische tractie-energie

De dienst Levering van elektrische tractie-energie wordt uitgevoerd door VIVENS en CIEBR. Zie voor meer informatie over de levering van elektrische tractie-energie de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.

5.4.2 EnergieVerzamelApplicatie (EVA)

EVA		
1. Algemene informatie		
1.1	Dienst	EnergieVerzamelApplicatie (EVA).
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Deze applicatie faciliteert de verrekening van energiekosten voor verbruikte tractie-energie door spoorwegondernemingen. Deze dienst betreft het verzamelen van de specifieke materieelinformatie van spoorwegondernemingen en het verrijken van gerealiseerde verkeersdata met deze specifieke materieelinformatie. De verzamelde data worden geleverd aan ERESS (VIVENS en CIEBR). ERESS combineert de informatie met data afkomstig van gecertificeerde meetsystemen in het tractiematerieel ten behoeve van de verrekening van de energiekosten van gebruikte elektriciteit en ten behoeve van de facturering van de vergoeding voor de dienst tractie-energievoorziening die wordt aangeboden als onderdeel van het minimumtoegangspakket. De activiteiten en systemen van ERESS, VIVENS en CIEBR, behoren niet tot deze dienst EVA.
3. Beschrijving van de voorziening		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	Beschikbaarheid: 7 x 24 uur
3.1.2	Technische karakteristiek	De gegevens voor EVA worden door spoorwegondernemingen geleverd via de Common Interface in de vorm van TCM- en PTCPM-berichten.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot het de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor de dienst EVA wordt verrekend op basis van het aantal via de tractie- en energievoorziening geleverde kilowatturen. Het tarief per kilowattuur voor de dienst EVA bedraagt: **Tarief (per kilowattuur)** € 0,000384
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	EVA wordt beschikbaar gesteld aan alle spoorwegondernemingen met een toegangsovereenkomst.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	N.v.t.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	N.v.t
6.2	Antwoord op het verzoek	N.v.t
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t

5.4.3 Faciliteren van mogelijkheid tot Buitengewoon Vervoer

Faciliteren van mogelijkheid tot Buitengewoon Vervoer		
1. Algemene informatie		
1.1	Dienst	ProRail faciliteert Buitengewoon Vervoer ten behoeve van spoorwegondernemingen met standaardregelingen en maatwerkregelingen. Het faciliteren van Buitengewoon Vervoer is een dienst die behoort tot categorie 3 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Standaardregelingen en maatwerkregelingen voor Buitengewoon Vervoer, zie paragraaf 3.4.2 en 4.7 van de Netverklaring.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	Deze dienst wordt aangeboden op hoofdspoorwegen.
3.1.1	Openingstijden	N.v.t.
3.1.2	Technische karakteristiek	Zie paragraaf 4.7 Buitengewoon Vervoer.
3.1.3	Geplande wijzigingen	De geplande wijzigingen zijn opgenomen in Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Voor de dienst ‘Faciliteren van mogelijkheid tot Buitengewoon Vervoer’ worden geen specifieke vergoedingen in rekening gebracht indien gebruik wordt gemaakt van de standaardregelingen die ProRail aanbiedt. Voor maatwerkregelingen wordt een vergoeding in rekening gebracht. Het tarief per aangevraagde maatwerkregeling voor Buitengewoon Vervoer bedraagt: **Tarief (per aangevraagde maatwerkregeling)** € 206,24 Zie paragraaf 4.7 Buitengewoon Vervoer voor de voorwaarden voor een maatwerkregeling. N.B • Voor zesassige wagens is in beginsel geen maatwerkregeling vereist. Omdat er echter in Donna geen specifieke code beschikbaar is voor dit type wagens, dienen spoorwegondernemingen in dit geval toch een maatwerkregeling aan te vragen. Wanneer er sprake is van zesassige wagens voor binnenlands vervoer is vergoeding voor een maatwerkregeling niet verschuldigd. Is een maatwerkregeling nodig als gevolg van de UIC-regeling (zie paragraaf 4.7.1, onderdeel d) dan is vergoeding voor een maatwerkregeling wel verschuldigd. • De vergoeding is van toepassing voor elke aangevraagde maatwerkregeling. Wijzigingen van reeds verleende maatwerkregelingen worden niet in rekening gebracht.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	*Uitzonderingsregeling nihiltarief in verband met beheer:* Voor maatwerkregelingen voor Buitengewoon Vervoer bij gebruik van capaciteit in verband met de uitvoering van door ProRail gegeven opdrachten ten behoeve van het beheer van de spoorweginfrastructuur wordt voor de dienst ‘Buitengewoon Vervoer’ een vergoeding van nihil vastgesteld. Een aanvrager van capaciteit die voor een maatwerkregeling de nihiltariefregeling toegepast wil zien moet dat in zijn aanvraag maatwerkregeling Buitengewoon Vervoer vermelden.
5 Gebruiksvoorwaarden		
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	Zie paragraaf 4.7 Buitengewoon Vervoer.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	N.v.t.

Faciliteren van mogelijkheid tot Buitengewoon Vervoer		
6 Capaciteitsaanvraag		
6.	Aanvraag regeling	Aanvraag via de One-Stop-Shop via oss-bv@prorail.nl

5.5 Ondersteunende diensten en vergoedingen

Binnen de categorie 4 diensten[121] onderscheidt ProRail de volgende ondersteunende diensten:

1. Toegang tot het telecommunicatienetwerk.
2. Levering van aanvullende informatie.
3. Keuring van spoorvoertuigen.
4. Speciale onderhoudsdiensten en -voorzieningen.

5.5.1 Toegang tot het telecommunicatienetwerk

Met betrekking tot toegang tot het telecommunicatienetwerk worden naast de dienst GSM-R Voice Spoorwegveiligheid (zie onderdeel 17 van Bijlage 23), die onderdeel uitmaakt van het minimumtoegangspakket, tevens de dienst GSM-R Portofonie en de dienst GSM-R Andere spoorweggerelateerde voice- en datacommunicatie aangeboden. Voor de details, zie onderdeel 18 en 19 van Bijlage 23. Voor de toepassingsmogelijkheden van de diensten GSM-R Portofonie en GSM-R Andere spoorweggerelateerde voice- en datacommunicatie kunt u contact opnemen met informatiediensten@prorail.nl.

Voor de ondersteunende diensten GSM-R Portofonie en GSM-R Andere spoorweggerelateerde voice- en datacommunicatie wordt een vergoeding in rekening gebracht. De vergoeding is in de tabel weergegeven in de derde kolom. De vierde kolom van deze tabel geeft een verwijzing naar de bijlage voor een uitgebreide toelichting.

Tabel 5.2 Ondersteunende diensten voor toegang tot het telecommunicatienetwerk, inclusief vergoeding.

Naam	Functie	Vergoeding	Voor toelichting zie
Uitvoering			
GSM-R Portofonie	Operationele voicecommunicatie (punt-punt en groepscommunicatie via handhelds / portofoons op emplacementen of in tunnels). De dienst Voice Spoorwegveiligheid wordt binnen GSM-R Portofonie ook ondersteund.	Op aanvraag (maatwerk)	Bijlage 23 – 18
GSM-R Andere spoorweggerelateerde voice- en datacommunicatie	Operationele voicecommunicatie (punt-punt via handhelds op emplacementen of in tunnels), en datacommunicatie (SMS, circuit switched of packet switched voor telemetrietoepassingen).	Op aanvraag (maatwerk)	Bijlage 23 – 19

De diensten worden uitsluitend aangeboden aan spoorwegondernemingen.

[121] Zie onderdeel 4 van bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU.

5.5.2 Levering van aanvullende informatie

In onderstaande tabel staan de diensten opgesomd die aanvullend worden aangeboden op het gebied van voorbereiding, plannen dienstregeling, uitvoeren dienstregeling, testmogelijkheden en performance-analyse. Ook de extra afname van diensten die onderdeel uitmaken van de dienst Treinpad (zie paragraaf 5.3.1) waarvoor een staffel wordt gehanteerd voor afname van extra abonnementen of applicaties worden aangeboden als een ondersteunende dienst.

Voor een aantal van de ondersteunende diensten ten behoeve van de 'levering van aanvullende informatie' worden vergoedingen in rekening gebracht. De vergoedingen zijn in tabel 5.3 weergegeven in de derde kolom. De vierde kolom van deze tabel geeft een verwijzing voor een uitgebreide toelichting.

Tabel 5.3 Ondersteunende diensten voor levering van aanvullende informatie, inclusief vergoeding.

Naam	Functie	Vergoeding	Voor toelichting zie
Voorbereidingsfase			
Levering van spoorweginfrastructuurgegevens op maat via Infra-Atlas	Maatwerkinformatie over de functionaliteit van de spoorweginfrastructuur met gebruik van Infra-Atlasgegevens.	Op aanvraag (maatwerk)	Bijlage 23 – 2
Levering Geodata	GPS/RD-gegevenslevering betreffende: • Spoorbaanhartlijn • Koppelpunt • Stations • Dienstregelpunten	Geen tarief van toepassing	Bijlage 23 – 3
Wegkennisbank	Gegevens over de hoofdspoorweginfrastructuur en NS-terreinen door middel van WVK- tekeningen verrijkt met media en documentatie.	NedTrain B.V.	Bijlage 23 - 5
FRISO	Simulatietool ten behoeve van infrastudies, capaciteits-, robuustheids-, en veiligheidsanalyses, innovatiestudies.	€ 5.225,-- [122]	Bijlage 23 - 7
NEO Simulatie	Uitvoeren van een simulatie voor het testen van innovaties voor een betere treinenloop.	Op aanvraag (maatwerk)	Bijlage 23 - 8
ProRail ERTMS Integratielab (PREI)	Uitvoeren van (keten)integratietesten tussen ERTMS treinapparatuur en ERTMS baanapparatuur in het ProRail ERTMS Integratielab (PREI) met als doel compatibiliteitsrisico's te elimineren.	Op aanvraag (maatwerk). Voor het gebruik van het ProRail ERTMS Integratielab zal een vergoeding van € 2.303,-- per dag worden gehanteerd.	Bijlage 23 - 38
Fase capaciteit aanvragen			

[122] Voor FRISO worden er naast een vergoeding ook licentiekosten voor het gebruik van het simulatieplatform Enterprise Dynamics in rekening gebracht.

Naam	Functie	Vergoeding	Voor toelichting zie
Orderportaal	Indienen aanvragen capaciteit voor treinpaden in Nederland.	€ 1.397,-- Per account boven gehanteerde staffel	Bijlage 23 -10
Uitvoeringsfase			
SpoorWeb	Communicatie bij calamiteiten.	€ 3.530,-- Per account boven gehanteerde staffel	Bijlage 23 – 21
Incidentgerelateerde gegevens op maat	Levering van incidentgerelateerde gegevens op maat. - Actuele Standaard Versperringsmaatregelen - Data met betrekking tot een ongewenste gebeurtenis, beperkt tot een specifieke gerechtigde	Op aanvraag (maatwerk)	Bijlage 23 - 22
VIEW	Inzicht in actuele treinbewegingen	€ 129,-- Per account boven gehanteerde staffel	Bijlage 23 – 23
MeekijkVOS	Meekijkfunctionaliteit op het verkeersleidingsysteem VOS, waarmee het verloop van de treindienst kan worden gevolgd.	€ 2.287,-- Per account	Bijlage 23 - 24
TIS	Inzicht in actuele treinbewegingen van internationale reizigers- en nationale en internationale goederentreinen.	Via RailNetEurope	Bijlage 23 - 25
Plan- en uitvoeringsinformatie volgens de Nederlandse standaard (NL)	Levering van actuele verkeersplangegevens, daaraan gerelateerde wijzigingen van de treindienst en uitvoeringsinformatie.	€ 4.932,--[123] Per verbinding	Bijlage 23 - 28
MTPS (Levering van Materieel- en Treinpositie Service)	Het leveren van realtime data over treinposities op basis van treindetectiesystemen.	Geen tarief van toepassing	Bijlage 23 - 29
RouteLint	Informatie ten behoeve van de machinist over de actuele verkeerssituatie van zijn rijweg.	€ 0,009675 Per geprognosti-ceerde treinkilometer	Bijlage 23 - 30
ORBIT	Geeft de machinist een waarschuwing als een stoptonend sein met te hoge snelheid wordt genaderd.	€ 0,008389[124] Per geprognosti-ceerde treinkilometer	Bijlage 23 - 31

[123] Dit betreft de vergoeding voor het gebruik, de implementatie betreft maatwerk waarvoor op aanvraag een prijsvoorstel wordt gedaan.
[124] Dit betreft de vergoeding voor het gebruik, de implementatie betreft maatwerk waarvoor op aanvraag een prijsvoorstel wordt gedaan.

Naam	Functie	Vergoeding	Voor toelichting zie
Punctualiteitskaart	De punctualiteitskaart geeft een realtime geografisch en statisch inzicht in de huidige situatie van punctualiteit van reizigerstreindiensten.	Geen tarief van toepassing	Bijlage 23 - 26
Performance- en analysefase			
Inzicht in prestaties treindienst: Maatwerkrapportages, gegevensleveringen en analyses.	Maatwerkrapportage, gegevenslevering en analyse over de prestaties van de treindienst.	Op aanvraag (maatwerk)	Bijlage 23 - 33
TOON	Inzicht in gerealiseerde treinbewegingen	€ 439,-- Per account	Bijlage 23 - 34
Monitoring-Fiatteren	Mogelijkheid tot accepteren of afwijzen van de door ProRail geregistreerde oorzaken van afwijkingen van de treindienst.	€ 1.099,-- Per account boven gehanteerde staffel	Bijlage 23 - 35
Quo-Vadismonitoringsystemen en HotBoxdetectie	Levering van diverse monitoringgegevens over onder meer aslasten en temperatuur van het wiel van passerende spoorvoertuigen.	Op aanvraag (maatwerk)	Bijlage 23 - 36
Sherlock	Geeft ondersteuning bij het analyseren van treinprestaties.	Op aanvraag (maatwerk)	Bijlage 23 - 37

De diensten worden uitsluitend aangeboden aan spoorwegondernemingen, tenzij anders aangegeven.

De verschuldigde vergoeding wordt op jaarlijkse basis berekend, tenzij anders is afgestemd. Bij het sluiten van de Toegangsovereenkomst wordt vastgesteld welke ICT- en informatiediensten worden afgenomen en welke bijbehorende kosten in rekening gebracht voor het gebruik.

5.5.3 Keuring van spoorvoertuigen

ProRail voert geen keuring uit van spoorvoertuigen. De keuring van spoorvoertuigen wordt uitgevoerd door keuringsinstanties die door de minister van Infrastructuur en Waterstaat zijn aangewezen voor de goedkeuring en certificering van nieuwe en gewijzigde spoorvoertuigen. Op de website van de Inspectie Leefomgeving en Transport zijn de keuringsinstanties vermeld.

5.5.4 Speciale onderhoudsdiensten en -voorzieningen[125]

Speciale onderhoudsvoorzieningen voor spoorvoertuigen zijn aanwezig bij revisie- en onderhoudsbedrijven. ProRail. Een overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen is te vinden op de website van ProRail.

[125] Onderhoudsvoorzieningen die zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn en de bijbehorende diensten voor groot onderhoud.

5.6 Financiële sancties, stimulansen en compensaties

5.6.1 Sancties voor het wijzigen van treinpaden door de gerechtigde

Er zijn geen financiële sancties in de vorm van heffingen dan wel bijtellingen van toepassingen bij wijziging van treinpaden door gerechtigden.

5.6.2 Sancties voor het wijzingen van treinpaden door de infrastructuurbeheerder

Er zijn geen financiële sancties in de vorm van heffingen dan wel bijtellingen van toepassingen bij wijziging van treinpaden door de infrastructuurbeheerder.

5.6.3 Sancties voor het niet gebruiken van treinpaden

Er zijn geen financiële sancties in de vorm van heffingen dan wel bijtellingen van toepassing bij het niet gebruiken van treinpaden door gerechtigden.

5.6.4 Sancties voor het annuleren van treinpaden

Er zijn geen financiële sancties in de vorm van heffingen dan wel bijtellingen van toepassingen bij het annuleren van treinpaden door gerechtigden.

5.6.5 Stimulansen en kortingen

5.6.5.1 Schaarsteheffing

Door toepassing van de schaarsteheffing kunnen ProRail en betrokken gerechtigden tot overeenstemming komen over concurrerende aanvragen zoals beschreven in artikel 7, lid 1 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. De schaarsteheffing wordt toegepast indien tijdens de coördinatie geen overeenstemming kan worden bereikt ten aanzien van concurrerende aanvragen die betrekking hebben op vervoer. Door toepassing kan alsnog overeenstemming worden bereikt. De schaarsteheffing wordt niet doorberekend als de aanvragen alsnog tot tevredenheid van de betrokken aanvragers kunnen worden afgehandeld.

De schaarsteheffing voor treinpaden wordt als volgt berekend:

- De betrokken spoorweginfrastructuur is dat gedeelte van de hoofdspoorweginfrastructuur waar de aanvragen met elkaar concurreren. Voorbeelden zijn: het baanvakgedeelte tussen twee dienstregelingspunten, een perronspoor, een aansluiting/kruising.
- De periode van “overbelasting” is de tijdspanne afgerond op hele minuten waarin de concurrerende aanvragen optreden. Dat kan zich meermaals herhalen in het dienstregelingsjaar.
- Voor elk treinpad dat onderdeel was van de concurrerende aanvraag in de jaardienst en dat gebruikmaakt van de betrokken spoorweginfrastructuur tijdens de periode van overbelasting geldt een toeslag van € 100,--.

5.6.5.2 Korting bij kaderovereenkomsten

ProRail biedt geen kaderovereenkomsten aan.

5.6.5.3 Korting bij ERTMS

ProRail biedt geen korting aan op de gebruiksvergoeding bij de toepassing van ERTMS in treinen.

5.6.6 Vergoedingen bij geplande tijdelijke capaciteitsbeperkingen

ProRail kan in het kader van het vaststellen van capaciteit ten behoeve van werkzaamheden zoals is beschreven in de paragrafen 4.3.3 en 4.3.4 een financiële compensatie met gerechtigde(n) overeenkomen anders dan de gebruiksvergoeding. Onder de voorwaarde dat het alternatief vervoerplan uitvoerbaar is wordt in combinatie met deze compensatieafspraken in beginsel de door ProRail opgestelde voorkeursvariant van de buitendienststelling gekozen, met inachtneming van hetgeen hieronder is vermeld.

Voor de toepassing van de bepalingen over de vergoedingen in deze paragraaf is de wijze van financiering van de werken uit nieuwbouwbudget dan wel uit instandhoudingsbudget in beginsel bepalend voor de kwalificatie van een werk als functiewijzigingswerk respectievelijk als functiehandhavingswerk. Als een functiehandhavingsproject leidt tot grote wijzingen van het spoorontwerp en feitelijk sprake is van een functiewijziging, kunnen de spelregels onder paragraaf 5.6.6.1 van toepassing zijn. In het regionaal gebruikersoverleg wordt dit na afstemming met alle partijen bepaald.

5.6.6.1 Vergoedingen bij functiewijzigingswerken

a. Voor geplande functiewijzigings- en omgevingswerken (‘nieuwbouw’) worden de out-of-pocket-kosten voor vervangend vervoer die de spoorwegonderneming maakt alleen vergoed op basis van door ProRail vooraf goedgekeurde offertes.
b. Er wordt voor functiewijzigings- en omgevingswerken (‘nieuwbouw’) geen vergoeding toegekend voor om te leiden treinen voor zowel reizigers- als goederenvervoer. Voor eventuele extra opstelkosten wordt eveneens geen extra vergoeding toegekend.
c. Indien de infrafunctionaliteit als gevolg van ombouwwerkzaamheden langer dan zes weken (de gemiddelde duur van een wijzigingsblad) niet beschikbaar is, waardoor verkeer vanuit de normale dienstregeling negatief wordt geraakt en dit alleen door middel van omleiden over andere baanvakken kan worden opgelost, worden de betreffende extra out-of-pocketkosten van de gerechtigde, die middels een specificatie worden onderbouwd, door ProRail vergoed.

5.6.6.2 Vergoedingen bij functiehandhavingswerken

a. Voor reizigersvervoerders kan bij functiehandhavingswerken (‘groot onderhoud’ en ‘vernieuwing’) sprake zijn van compensatie, en wel in de volgende gevallen en in de hieronder beschreven mate:
   i. Er wordt compensatie verleend als en voor zover een buitendienststelling (deels) op normale werkdagen (niet reizigersverkeerluw) valt en indien daarbij de ochtendspitsen en/of avondspitsen worden geraakt; de compensatie geldt dan voor de vervallen treinkilometers van de treinen gedurende die werkdagen.
   ii. Er wordt geen compensatie verleend in geval van buitendienststellingen in weekeinden, nachten, tussen de spitsen, in reizigersverkeerluwe perioden (zijnde schoolvakanties en officiële feestdagen en de tussenliggende dag tussen een officiële feestdag en een weekeinde) of als het doorgaande treinverkeer niet wordt geraakt.
   iii. Het compensatietarief wordt berekend middels een bedrag per vervallen treinkilometer van een normale verkeerssituatie als gevolg van de buitendienststelling.
   iv. Het compensatietarief voor reizigersvervoerders is afhankelijk van de categorie waarin het betrokken baanvak is ingedeeld en bedraagt:
      - voor categorie 1 baanvakken € 13,-- per vervallen treinkilometer volgens de jaardienstverdeling.
      - voor categorie 2 baanvakken € 7,-- per vervallen treinkilometer volgens de jaardienstverdeling.

      In paragraaf 5.6.6.4 zijn de baanvakken weergegeven.

b. Voor goederenvervoerders kan bij functiehandhavingswerken (‘groot onderhoud’ en ‘vernieuwing’) op goederenbaanvakken (zie paragraaf 5.6.6.5) sprake zijn van compensatie, en wel in de volgende gevallen en in de hieronder beschreven mate:
   i. er wordt geen compensatie verleend in geval van buitendienststellingen in weekeinden (zaterdag 00:00 uur tot maandag 06:00 uur) of in goederenverkeerluwe perioden (zijnde

officiële feestdagen en de tussenliggende dag tussen een officiële feestdag en een weekeinde), in het geval de buitendienststelling korter duurt dan twaalf uur, of als het doorgaande treinverkeer niet wordt geraakt;

ii. er wordt wel compensatie verleend als en voor zover een buitendienststelling (deels) op normale werkdagen (niet goederenverkeerluw) valt en indien de duur meer bedraagt dan twaalf uur; de compensatie geldt dan voor de niet via de oorspronkelijke geplande route gereden treinen gedurende die werkdagen;

iii. het compensatietarief wordt berekend via een bedrag per geraakte goederentrein ten gevolge van de buitendienststelling. Voor een definitie van een ‘geraakte trein’ zie paragraaf 5.6.6.5;

iv. het compensatietarief per goederentrein wordt bepaald volgens het gestelde onder ‘compensatietarief’ in zie paragraaf 5.6.6.5.

c. Voor besloten personenvervoerders kan bij geplande functiehandhavingswerken (‘groot onderhoud’ en ‘vernieuwing’) sprake zijn van compensatie voor seizoensgebonden treinen die niet via de initieel aangevraagde route kunnen rijden. De vergoeding bestaat uit € 16,-- per extra treinkilometer tussen de omleidingsroute volgens het ‘*Corridorboek’* en de initieel aangevraagde route.

Indien een strikte toepassing van deze compensatieregeling naar het uitsluitende oordeel van ProRail zou leiden tot een situatie die onmiskenbaar als onredelijk moet worden aangemerkt kan van bovenstaande worden afgeweken.

5.6.6.3 Vergoedingen bij combinaties van werkzaamheden

Indien functiehandhavingswerkzaamheden worden gecombineerd met functiewijziging- en/of omgevingsprojecten (‘nieuwbouw’) wordt de compensatie berekend als het gemiddelde van de vergoedingen die zouden gelden indien er geen sprake zou zijn van gecombineerde werkzaamheden. De berekening wordt gewogen naar de duur van het werk en indien van toepassing op de geraakte vervoersstromen, waarbij de aard van de werkzaamheden bepalend is voor de uiteindelijke vergoeding per vervoersstroom. Dit geldt voor reizigers- en goederenvervoerders. Wanneer bij combinaties van buitendienststellingen de duur kleiner is dan 10% van de andere buitendienststelling wordt dit voor de compensatieregeling niet als combinatie gezien.

5.6.6.4 Criteria ten behoeve van de regeling voor reizigerstreinen

Ten behoeve van de toepassing van de compensatieregeling voor reizigerstreinen zijn de baanvakken ingedeeld in twee categorieën:

Categorie 1:

- Den Helder – Alkmaar – Amsterdam Centraal – Eindhoven – Maastricht / Heerlen
- Woerden – Leiden – Haarlem – Amsterdam Centraal
- Rotterdam Centraal / Den Haag Centraal – Utrecht Centraal – Zwolle – Groningen / Leeuwarden
- Amsterdam Centraal – Amersfoort – Deventer – Enschede / Oldenzaal grens
- Amsterdam Centraal – Schiphol Airport – Den Haag HS – Rotterdam Centraal – Roosendaal – Vlissingen / Roosendaal grens
- Schiphol Airport – Duivendrecht – Lelystad – Zwolle
- Hilversum – Utrecht Centraal – Arnhem – Zevenaar grens / Nijmegen
- Zwolle – Arnhem – ‘s-Hertogenbosch
- Roosendaal / Lage Zwaluwe – Breda – Tilburg – Boxtel / ’s-Hertogenbosch
- Eindhoven – Venlo

Categorie 2: betreft de niet in categorie 1 ingedeelde baanvakken.

Voor de regelingen, zie paragraaf 5.6.6.1 en 5.6.6.2.

5.6.6.5 Criteria ten behoeve van de regeling voor goederentreinen

In aanvulling op de compensatieregeling voor goederentreinen zoals omschreven in paragraaf 5.6.6.2, onderdeel b, gelden de volgende definities en tarieven.

Bepaling van het aantal te compenseren treinen (definitie 'geraakte treinen')
De compensatie wordt berekend over het gemiddelde aantal treinen dat in dezelfde periode als de buitendienststelling (qua duur, dagsoort en tijdstip) één en twee weken voorafgaand en één en twee weken na de buitendienststelling werkelijk heeft gereden op het buitendienst te stellen baanvak. Daarbij wordt uitgegaan van als "goederentrein" geregistreerde treinen in Spoorkompas. In geval van een niet-versperrende buitendienststelling wordt hiervan het aantal goederentreinen dat wél heeft gereden tijdens de buitendienststelling afgetrokken.

Tarief
Het compensatietarief voor goederentreinen is afhankelijk van het baanvak waarop de buitendienststelling plaatsvindt en wordt uitgedrukt in een bedrag per geraakte trein (zie definitie hierboven). De tarieven voor de meest gebruikte goederenroutes zijn opgenomen in onderstaande tabel 5.5. In geval van buitendienststellingen die meerdere baanvakken raken, waardoor niet de gebruikelijke omleidingsroutes kunnen worden gehanteerd, wordt op maat een specifiek compensatietarief bepaald.

Tabel 5.5 Compensatietarief voor goederentreinen

Baanvak	Compensatietarief
Amersfoort – Deventer	€ 610
Amersfoort – Zwolle	€ 370
Amersfoort – Duivendrecht Aansluiting	€ 850
Amersfoort – Utrecht	€ 610
Almelo – Mariënberg	€ 130
Alphen a/d Rijn – Gouda	€ 370
Amsterdam Centraal – Breukelen	€ 610
Breda – Roosendaal	€ 610
Breda – Tilburg	€ 610
Breukelen – Utrecht	€ 130
Boxtel – Eindhoven	€ 850
Boxtel – Vught Aansluiting	€ 370
Beverwijk – Haarlem	€ 850
Eindhoven – Roermond	€ 370
Eindhoven – Venlo grens	€ 850
Gouda – Harmelen Aansluiting	€ 370
Haarlem – Amsterdam Sloterdijk	€ 850
Harmelen Aansluiting – Breukelen	€ 850
Harmelen Aansluiting – Utrecht	€ 130
's-Hertogenbosch – Lunetten	€ 610
Kijfhoek – Lage Zwaluwe	€ 610
Kijfhoek – Meteren Aansluiting	€ 610
Leeuwarden – Meppel	€ 610
Meppel – Onnen	€ 610
Meteren Aansluiting – Zevenaar Oost	€ 610
Roermond – Sittard	€ 1.330
Roermond – Venlo	€ 1.090
Gouda – Rotterdam Zuid	€ 370
Deventer – Oldenzaal grens	€ 850
Sittard – Eijsden grens	€ 610
Sittard – Haanrade grens	€ 1.330

Tilburg – Boxtel	€ 610
Tilburg – Vught Aansluiting	€ 370
Utrecht – Zevenaar Oost	€ 130
Zwolle – Mariënberg	€ 1.090
Lage Zwaluwe – Breda	€ 370
Lage Zwaluwe – Roosendaal	€ 1.330

5.6.7 Vergoedingen goederenvervoer bij onttrekking ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden

Op grond van punt b) van paragraaf 4.3.4 wordt de gelegenheid geboden aan gerechtigden en ProRail om bij hun instemming met de capaciteitswijziging als voorwaarde te stellen dat het nadeel dat zij ondervinden door afwijking van eerder verdeelde capaciteit wordt vergoed. De vergoeding betreft de in tabel 5.6 opgenomen directe bedrijfskosten dan wel de out-of-pocket-kosten[126], waaronder vervangend vervoer, die op basis van een specificatie worden vergoed.

De volgende tarieven gelden als vergoeding[127] voor het nadeel dat wordt ondervonden door afwijking van eerder verdeelde capaciteit (in de zin van paragraaf 4.3.4 van deze Netverklaring). Op de vrije baan wordt de vergoeding per extra kilometer omrijden berekend. Wanneer de verdeelde trein later of vroeger moet vertrekken of onderweg moet halteren in verband met werkzaamheden op een emplacement, dan wordt een vergoeding berekend op basis van vertragingsminuten dan wel out-of-pocket-kosten voor vervangend vervoer. Deze tarieven heeft ProRail gebaseerd op de berekeningen van de kosten zoals die voor het project Derde Spoor zijn gemaakt en zijn getoetst door TNO en door de Europese Commissie.

Tabel 5.6 Vergoedingen bij gewijzigde capaciteit

Vergoeding bij gewijzigde capaciteit per extra (omgeleide) km/min. t.o.v. oorspronkelijk verdeelde km/min.	Tarief (per treinkilometer)
Extra vergoeding dienst treinpad (afhankelijk van gewicht) en/of dienst opstellen en rangeren (afhankelijk van spoorlengte)	€ *
Extra kosten locomotieven	€ 3,28
Extra kosten energie	€ 2,46
Extra kosten machinisten	€ 1,27

* De hoogte van de vergoeding is afhankelijk van het gewicht zoals bedoeld in 5.3.1 Treinpad, onderdeel 4.1 van de tabel.

Tabel 5.7 Vergoedingen bij geannuleerde capaciteit

Vergoeding bij geannuleerde capaciteit per km zonder alternatief (km van de oorspronkelijke route)	Tarief (per treinkilometer)
Totaal	€ 12,28

Rekenvoorbeeld per kilometer: Een goederentrein met capaciteitsrechten vanaf de Maasvlakte West via Moerdijkbrug naar Venlo krijgt bij een ad-hocbuiten dienststelling op de Moerdijkbrug die twee weken voor uitvoering wordt aangevraagd en waarbij binnen vijf uur geen alternatieve dienstregeling via bijvoorbeeld Utrecht beschikbaar is een compensatiebedrag van 191,8 km x€ 12,28 / km = € 2.355,30. De extra vergoeding voor dienst treinpad en/of dienst opstellen en rangeren komen eveneens voor vergoeding in aanmerking.

Rekenvoorbeeld per minuut: Een goederentrein met capaciteitsrechten vanaf Pernis naar Maasvlakte West krijgt in geval van een ad-hoc buitendienststelling bij de Botlektunnel die twee weken voor uitvoering wordt aangevraagd bij 30 minuten vertraging een compensatiebedrag van 30 minuten x € 3,28 locomotief + 30 minuten x € 2,46 energie + 30 minuten x € 1,27 machinist = € 210,30. De extra vergoeding voor de dienst treinpad en/of de dienst opstellen en rangeren komt eveneens voor compensatie in aanmerking.

---

[126] Out-of-pocketkosten zijn extra kosten die een spoorwegonderneming moet maken ten gevolge van de buitendienststelling zoals bijvoorbeeld het huren van materieel en/of voorzieningen voor personeel en/of extra inzet van personeel.

[127] De vergoedingen zijn exclusief BTW en gebaseerd op het prijspeil 2024. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 5.8.2.1.

De uitgangspunten bij de vergoedingsregeling zijn:

- Alleen verdeelde rechten die geraakt worden door ad-hoc werkzaamheden en die leiden tot omleiden dan wel annuleren van een trein komen in aanmerking voor compensatie van de directe bedrijfskosten.
- Als afwijking van de eerder verdeelde capaciteit wordt gezien, het omleiden dan wel het annuleren van een trein.
- Een trein zal als geannuleerd beschouwd worden als er binnen drie uur vanaf de laatst verdeelde capaciteit geen alternatief pad kan worden aangeboden via het gemengde net dan wel de Betuweroute, waarbij de trein niet gereden heeft en waarbij de oorzaak toewijsbaar is aan de werkzaamheden. In die gevallen gelden de kilometers op het oorspronkelijk pad als de te compenseren treinkilometers zoals bedoeld in tabel 5.7.
- De vergoeding geldt alleen indien gerechtigde instemt met inpassing van de werkzaamheden en de afwijkingen van de eerder verdeelde capaciteit.
- Losse locomotieven zijn uitgesloten van de vergoedingen bij geannuleerde capaciteit zoals opgenomen in tabel 5.7, maar zijn niet uitgesloten voor vergoeding van nadeel bij gewijzigde capaciteit zoals opgenomen in tabel 5.6.
- Een vergoeding van het nadeel naar aanleiding van het omleiden van een trein, wordt niet uitgekeerd als een vergoeding is uitgekeerd naar aanleiding van het annuleren van diezelfde trein.

5.7 Prestatieregeling

ProRail past voor de spoorwegondernemingen in de marktsegmenten goederenvervoer en personenvervoer een prestatieregeling toe. De prestatieregeling stimuleert spoorwegondernemingen en ProRail om verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van en op de hoofdspoorweginfrastructuur te verbeteren. De prestatieregeling heeft een zodanige toegevoegde waarde dat deze: [128]

- Of tot een betere punctualiteit en benutting van de capaciteit op het spoor leidt.
- Of tot het gebruik van minder belastende spoorvoertuigen voor de spoorweginfrastructuur leidt.
- Of het gebruik van de Betuweroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen stimuleert.

De onderdelen van de prestatieregeling worden in de Toegangsovereenkomst vastgelegd.

In de navolgende paragrafen zijn regelingen uitgewerkt voor de marktsegmenten reizigersvervoer en goederenvervoer. Deze regelingen hebben geen financiële component in de vorm van bonussen en malussen, maar hebben tot doel om door middel van het meten, bespreken en publiceren van de waarden van specifieke indicatoren per spoorwegonderneming, de spoorwegondernemingen ertoe aan te zetten de prestatie op deze indicatoren te verbeteren. Hetzelfde geldt voor de prestatie van ProRail op de specifieke indicatoren die voor de infrastructuurbeheerder van toepassing zijn.

Voor de publicatie van de prestatie-indicatoren op het Logistiek Portaal wordt een uitzondering gemaakt op de bepalingen zoals opgenomen in Artikel 6 van de Algemene Voorwaarden met betrekking tot geheimhouding. De waarden van de afgesproken prestatie-indicatoren bij deze prestatieregeling per spoorwegonderneming en de beheerder worden niet als vertrouwelijk aangemerkt. ProRail publiceert de gemiddelde gerealiseerde waarden daarnaast op haar website.

5.7.1 Regelingen voor ondernemingen in het marktsegment reizigersvervoer

Overeen te komen regeling

► ProRail komt met de spoorwegonderneming in het reizigerssegment een regeling overeen die ziet op:

1. Defecten aan spoorvoertuigen

[128] Artikel 11i lid 2 Besluit implementatie Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

2. Geleverde treinpaden ◄

5.7.1.1 Defecten aan spoorvoertuigen

Doelstelling
Het onderdeel ‘defecten aan spoorvoertuigen’ van de prestatieregeling heeft tot doel om het aantal defecten aan spoorvoertuigen te verminderen, dan wel de spoorwegonderneming te stimuleren defecten aan het materieel zo snel mogelijk te verhelpen.

Indicator
Het aantal defecten aan de spoorvoertuigen van spoorwegonderneming met impact op de treindienst, per 100.000 door de spoorwegonderneming gereden treinkilometers in een dienstregelingsjaar. Een materieeldefect met impact op de treindienst is een in het systeem Monitoring geregistreerde oorzaak in de categorie ‘D3 Defect materieel’.

Uitgangspunten
De spoorwegonderneming spant zich in om in 2024 een verbetering van de waarde van de indicator te realiseren ten opzichte van:
- De laagste waarde van de indicator van de betreffende spoorwegonderneming in de afgelopen drie jaar (2021 – 2023).
- De normwaarde van de indicator van het marksegment reizigersvervoer. De normwaarde wordt bepaald door de gemiddelde gerealiseerde waarde van de indicator in de afgelopen drie jaar (2021 – 2023).

Meten-en-besprekenregime
ProRail publiceert aan het begin van het dienstregelingsjaar 2023 op het Logistiek Portaal:
- De laagste waarde van de indicator per spoorwegonderneming in de periode 2021 – 2023.
- De normwaarde van het marktsegment reizigersvervoer berekend op basis van het gemiddelde van de periode 2021 – 2023.

ProRail publiceert na afloop van het dienstregelingsjaar 2024 op het Logistiek Portaal:
- De gerealiseerde waarde van de indicator per spoorwegonderneming in het jaar 2024.
- De gerealiseerde waarde van het marktsegment reizigersvervoer in het jaar 2024. Deze gemiddelde gerealiseerde jaarlijkse waarde wordt ook op de website van ProRail gepubliceerd.

Indien een spoorwegonderneming op een bepaald traject nog geen drie jaar actief is, wordt voorafgaand aan het dienstregelingsjaar in overleg vastgesteld welke realisatiecijfers worden gehanteerd. Dit wordt bij de publicatie vermeld.

5.7.1.2 Geleverde treinpaden

Doelstelling
Het onderdeel ‘geleverde treinpaden’ van de prestatieregeling heeft tot doel om het aandeel door ProRail geleverde treinpaden ten opzichte van het totale aantal treinpaden dat is overeengekomen met de spoorwegonderneming te verhogen.

Indicator
Een percentage bestaand uit het aantal geleverde treinpaden ten opzichte van de met de spoorwegonderneming overeengekomen treinpaden in een dienstregelingsjaar.

Een treinpad is een capaciteitsreservering voor een trein in het ‘oorspronkelijk plan’ Het oorspronkelijk plan bestaat uit de aan Verkeersleiding geleverde dienstregeling plus de daarna door de spoorwegonderneming aangevraagde en ingelegde nieuwe treinen, met uitzondering van de zescijferige treinnummers uit de bijsturing.

De indicator meet, voor de treinen van een spoorwegonderneming met een ’reizigers-rijkarakteristiek‘ in dit oorspronkelijk plan, van het totaal aantal geplande treinpaden het percentage volledig

gerealiseerde treinpaden plus de niet of niet volledig gerealiseerde treinpaden waarvan spoorwegonderneming zelf, óf een andere spoorwegonderneming, de veroorzaker is.

Uitgangspunten
ProRail spant zich in om voor elke spoorwegonderneming een verbetering te realiseren van de waarde van deze indicator in 2024 ten opzichte van 2023.

Meten-en-besprekenregime
ProRail publiceert na afloop van het dienstregelingsjaar 2024 de waarde van de indicator per spoorwegonderneming op het Logistiek Portaal. De gemiddelde gerealiseerde jaarlijkse waarde wordt ook op de website van ProRail gepubliceerd.

5.7.2 Regelingen voor ondernemingen in het marktsegment goederenvervoer

Overeen te komen regeling
► ProRail komt met de spoorwegonderneming in het goederensegment een regeling overeen die ziet op:
1. Punctualiteit van goederentreinen
2. Klanthinder als gevolg van infra-, ICT- of derdenstoringen alsmede onderbezetting bij de Verkeersleiding ◄

5.7.2.1 Punctualiteit van goederentreinen

Doelstelling
Deze indicator dient om een betere punctualiteit van goederentreinen te realiseren. Verbetering van de punctualiteit draagt eveneens bij aan een betere benutting van de capaciteit op het spoor. In de Rail Freight Corridors wordt gestuurd op de aankomstpunctualiteit. Door in Nederland te sturen op punctualiteit wordt ook bijgedragen aan de Rail-Freight-Corridor-aankomstpunctualiteit.

Uitgangspunten en definities
- De punctualiteit wordt gemeten ten opzichte van het oorspronkelijk plan met een maximale vertraging van 30 minuten en [KEUZE] ten opzichte van het actueel plan van maximaal drie minuten.
- Gestuurd wordt op vertrek-/aankomst-/grens-uit-/grens-in-punctualiteit op de hoofdspoorwegen onder beheer van ProRail. Met ’grens’ wordt bedoeld de beheergrens tussen ProRail en DB Netze respectievelijk Infrabel.
- Het oorspronkelijk plan is het plan dat bij de Donna-overdracht naar de Verkeersleidingsystemen wordt overgezet.
- Maximaal vijf omlopen per spoorwegonderneming per kwartaal, in overleg gezamenlijk vast te stellen. Dit mogen zowel nationale als internationale omlopen zijn.
- De infrastructuurbeheerder verstrekt maandelijks de informatie over de vertrek-/aankomst-/grens-uit-/grens-in-punctualiteit op de hoofdspoorwegen onder beheer van ProRail en levert de Rail-Freight-Corridor-aankomstpunctualiteit.
- De spoorwegonderneming draagt zorg voor een analyse van de prestaties en verbeterruimte en verbetert zelf waar deze dat redelijkerwijs direct kan beïnvloeden op operationeel en commercieel vlak.
- De norm is het bewerkstellen van een positieve trend in 2024.

Meten-en-besprekenregime
- Volgens standaardproces om doelstelling te behalen: meten, analyse oorzaken vertraging, benoemen verbetermaatregelen, uitvoering, monitoring, bijsturing indien nodig.
- Maandelijks worden in een accountoverleg de oorzaakanalyse, de verbeterruimte en te nemen/genomen maatregelen besproken.
- Twee keer per jaar maakt de infrastructuurbeheerder op basis van de indicatoren, die in de prestatieregeling zijn vastgesteld, het gemiddelde jaarlijkse prestatieniveau van alle

spoorwegondernemingen in het goederenvervoer bekend aan de spoorwegondernemingen in het goederenvervoer.

5.7.2.2 Klanthinder als gevolg van infra-, ICT- of derdenstoringen alsmede onderbezetting Verkeersleiding

Doelstelling
Deze indicator heeft tot doel om de impact op het goederenproces van infrastoringen, ICT-storingen of derdenstoringen van de spoorwegen onder beheer van ProRail alsmede onderbezetting van Verkeersleiding te verlagen en draagt daarmee bij aan een betere betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de hoofdspoorwegen en een betere benutting van de capaciteit op het spoor.

Uitgangspunten en definities
- Aan de hand van een onregelmatigheid als gevolg van infra-, ICT- of derdenstoringen alsmede onderbezetting van Verkeersleiding van de infrastructuurbeheerder waarvoor een meldkaart met infrabeperking is aangemaakt in het systeem SpoorWeb, worden de geraakte goederentreinen en losse locs bepaald. Dit moet gebeuren door op het moment dat een onregelmatigheid begint een “foto” te maken van het dan geldige plan tussen de twee dienstregelpunten waar de onregelmatigheid zicht voordoet in SpoorWeb. Geraakte treinen betreft goederentreinen en losse locomotieven die:
  - Zijn verlegd in de tijd bij eerste vertrek dan wel onderweg.
  - Of zijn omgeleid via een andere route dan wel een andere grensovergang.
  - Of zijn opgeheven.
- Onregelmatigheid: alle meldkaarten met een infrabeperking in het systeem SpoorWeb.
- Onderbezetting Verkeersleiding: het sluiten van werkplekken op de post Kijfhoek.
- Goederentrein: trein die rijdt met de rijkarakteristiek GO.
- Losse locomotief: trein die rijdt met de rijkarakteristiek LL.
- Omgeleide trein: trein heeft een (gedeeltelijk) andere route (dienstregelpunten) gekregen met als reden een onregelmatigheid op zijn oorspronkelijk geplande route.
- Trein met andere grensovergang: de goederentrein heeft een andere route dan wel grensovergang gekregen dan oorspronkelijk gepland.
- Trein verleggen in de tijd bij vertrek: de goederentrein heeft een andere dienstregeling (tijdligging) over hetzelfde complete traject gekregen.
- Trein onderweg verleggen in de tijd: de goederentrein heeft op hetzelfde traject een extra stop of een langere geplande stop in de dienstregeling gekregen.
- Trein opgeheven: de dienstregeling is door bijsturing door de infrastructuurbeheerder uit het systeem VKL gehaald of is door de spoorwegonderneming noodgedwongen opgeheven in VOS.
- Output: een lijst met aantallen geraakte goederentreinen per calamiteit per treinsoort (goederentrein, losse loc) per bijsturingsactie (omgeleid, andere grensovergang, verleggen in tijd bij eerste vertrek dan wel onderweg, extra stop(s), opgeheven) uitgedrukt in aantallen, betroffen treinnummer/datum en in tijdsduur (minuten).

	Losse locomotief	Goederentrein
Trein in tijd verlegd bij eerste vertrek		
Trein in tijd verlegd onderweg		
Trein omgeleid		
Trein via andere grensovergang		
Trein opgeheven		

- ICT-storingen: dit zijn storingen aan de Verkeersleidingsbedieningssystemen (VOS en Procesleiding Rijwegen (PRL)).
- De infrastructuurbeheerder verstrekt maandelijks de informatie over de klanthinder op de hoofdspoorwegen onder beheer van ProRail aan de spoorwegonderneming.

- De infrastructuurbeheerder draagt zorg voor een analyse van de prestaties en verbeterruimte en verbetert zelf waar deze dat redelijkerwijs direct kan beïnvloeden.
- De norm is het bewerkstellen van een positieve trend in 2024.

Meten-en-besprekenregime
- Volgens standaardproces om doelstelling te behalen: meten, analyse oorzaken vertraging en opheffen trein, benoemen verbetermaatregelen, uitvoering, monitoring, bijsturing indien nodig.
- Maandelijks worden in een accountoverleg de oorzaakanalyse, de verbeterruimte en te nemen/genomen maatregelen besproken.
- Twee keer per jaar maakt de infrastructuurbeheerder op basis van de indicatoren die in de prestatieregeling zijn vastgesteld het gemiddelde jaarlijkse prestatieniveau van beheerder bekend aan de spoorwegondernemingen in het goederenvervoer.

5.7.3 Klachtenprocedure prestatieregeling

- Klachten en geschillen over de uitvoering van in de Toegangsovereenkomst overeengekomen prestatieregeling worden afgehandeld volgens de Algemene klachten- en geschillenregeling.(zie Bijlage 4).
- Een partij bij de Toegangsovereenkomst, die van oordeel is dat de wederpartij de overeenkomst met betrekking tot de prestatieregeling niet of onjuist nakomt en dat zijn klacht daarover met spoed af te handelen is, kan de toepassing van de '*Klachtenprocedure prestatieregeling*' inroepen.
  et verzoek tot toepassing van de 'Klachtenprocedure prestatieregeling' moet door klager schriftelijk worden gedaan bij ProRail, en wel binnen vijf werkdagen nadat klager de informatie of documentatie ontving die de aanleiding gaf tot de klacht.
- De klacht wordt behandeld door een onpartijdige voorzitter die door ProRail wordt aangewezen met instemming van de klager. ProRail en klager voorzien de voorzitter van de door hen nodig geachte documentatie. Voorzitter spreekt met beide partijen, tenminste eenmaal in elkaars aanwezigheid.
- De voorzitter beoordeelt, gehoord partijen, het spoedeisende karakter van de klachtafhandeling en geeft (indien spoedeisend) binnen tien werkdagen een schriftelijk oordeel met betrekking tot de klacht.
- De klacht is naar tevredenheid afgehandeld als beide partijen instemmen met de afhandeling volgens het besluit van de voorzitter; indien een partij van oordeel is dat klacht niet op deze wijze naar tevredenheid is afgehandeld meldt hij dat schriftelijk binnen tien werkdagen na het besluit van de voorzitter aan de wederpartij, waarna de behandeling wordt voortgezet volgens de Algemene klachten- en geschillenregeling, vanaf artikel 1, vierde lid.
- Bij toepassing van deze '*Klachtenprocedure prestatieregeling*' wordt de looptijd van termijnen zoals genoemd in de Algemene klachten- en geschillenregeling opgeschort tot tien werkdagen na het besluit van de voorzitter.
- Deze '*Klachtenprocedure prestatieregeling*' vormt de geschillenregeling zoals bedoeld in Richtlijn 2012/34/EU, Bijlage VI, onderdeel 2.g.

5.8 Wijzigingen van de vergoedingsregelingen

5.8.1 Vergoedingsregeling 2024

Als ProRail (onderdelen van) de in deze Netverklaring omschreven vergoedingsregelingen wil wijzigen (met uitzondering van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket en het tarief van de extra heffing) zal ProRail het concept van de gewijzigde regeling ter consultatie aan gerechtigden voorleggen; de gewijzigde regeling wordt van kracht tenminste drie maanden nadat die in een aanvulling op de Netverklaring bekendgemaakt is.

ProRail wijzigt de vergoedingen op grond van indexeringen volgens de consumentenprijsindex (CPI), zoals opgenomen in het Centraal Economisch Plan van het Centraal Planbureau en volgens de

inputprijsindex 4212b Spoorwegen Exploitatie/onderhoud van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). De wijze waarop de vergoedingen worden geïndexeerd is in detail beschreven in de methoden voor toerekening die betrekking hebben op deze diensten.[129] Een dergelijke wijziging wordt van kracht tenminste één maand nadat die in een aanvulling op de Netverklaring bekendgemaakt is.

5.8.2 Verwachte wijzigingen van de vergoedingsregelingen

5.8.2.1 Meerjarige vergoedingen

De vergoedingen voor het minimumtoegangspakket zoals beschreven in paragraaf 5.3 en voor de aanvullende en ondersteunende diensten zoals beschreven in paragraaf 5.4 en 5.5 zijn berekend voor een periode van drie jaar (2023 – 2025). Dit betekent dat de vergoedingen voor deze diensten ook van toepassing zullen zijn voor dienstregelingsjaar 2025. Ten behoeve van de toepassing in dit jaar zullen de vergoedingen worden geïndexeerd naar het prijspeil van dit betreffende dienstregelingsjaar. Hierbij wordt steeds het oorspronkelijke prijspeil van de vergoeding als uitgangspunt genomen en wordt geïndexeerd op basis van de gerealiseerde inflatie van een CBS-index voor de historische jaren en met de verwachte CPI voor toekomstige jaren. De wijze waarop deze vergoedingen worden geïndexeerd is in detail beschreven in de methode voor toerekening die betrekking heeft op deze diensten.[130] De extra heffing zoals beschreven in paragraaf 5.3.4 is vastgesteld voor een periode van één jaar (2024).

Op grond van Europese elektriciteitswetgeving, verankerd in de Elektriciteitswet, geldt een vrije keuze van elektriciteitsleverancier. ProRail zal op haar tractienet vrije leverancierskeuze voor spoorwegondernemingen faciliteren voor treinen met een gevalideerde meter. De ingangsdatum is nog niet bekend. Zie ook de toelichting in Bijlage 24.

5.8.2.2 Omvorming ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan

Er is een wetsvoorstel in behandeling van de Tweede Kamer over een mogelijke omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan (Kamerstukken II 2019/2020, 35396, nr. 2). Deze mogelijke omvorming wordt vormgegeven door middel van een wijziging van de Spoorwegwet (zie ook paragraaf 1.1). Als gevolg van de mogelijke omvorming tot een zbo treedt naar verwachting een wijziging op in de positie van ProRail met betrekking tot de verplichtingen uit de Wet op de Omzetbelasting. Ten aanzien van eventuele financiële effecten voor gerechtigden is het uitgangspunt de toezegging van de staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in de kamerbrief d.d. 19 oktober 2018 (met kenmerk IENW/BSK-2018/214092) dat de mogelijke omvorming van ProRail tot een zbo niet leidt tot een kostenverhoging voor gerechtigden en dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een eventuele kostenverhoging voor gerechtigden voorkomt of compenseert.

In de concept-regelgeving is ten aanzien hiervan een bepaling opgenomen die ervoor zorgt dat ProRail de door haar te betalen en niet-aftrekbare BTW niet hoeft door te berekenen in de gebruiksvergoeding. De gewijzigde situatie kan tot gevolg hebben dat de diverse methoden voor toerekening waarop ProRail de tariefberekeningen baseert aangepast dienen te worden. Indien dit het geval is worden gerechtigden betrokken bij deze aanpassingen.

---

129 Na publicatie van de methoden is deze werkwijze aangepast. Gerechtigden zijn hierover geïnformeerd per brief van 17 mei 2022 (kenmerk T20180019-117460140-6154) en per brief van 27 juni 2022 (kenmerk T20180019-117460140-6252).

130 '*Methode voor toerekening van kosten aan het minimumtoegangspakket 2023 - 2025*' d.d. 29 maart 2021. Na publicatie van de methode is de werkwijze aangepast. Gerechtigden zijn hierover geïnformeerd per brief van 17 mei 2022 (kenmerk T20180019-117460140-6154) en per brief van 27 juni 2022 (kenmerk T20180019-117460140-6252).

5.9 Facturering

ProRail factureert de vergoedingen en heffingen per kalendermaand, na afloop van de desbetreffende maand, tenzij anders aangegeven.

Betaling voor de informatiediensten voor zover niet opgenomen in de vergoeding voor het minimumtoegangspakket geschiedt in het eerste kwartaal van het jaar. Bij een tussentijds levering van een informatiedienst wordt direct na levering van de dienst gefactureerd.

ProRail kan bij gerede twijfel aan de financiële gegoedheid van een gerechtigde te allen tijde een financiële garantie verlangen zoals is bepaald in Artikel 23 lid 7 van de Algemene Voorwaarden. De financiële garantie bestaat uit een voorschot dan wel een bankgarantie.[131]

Bij schadeafhandeling kan ProRail een zekerheid verlangen, ter hoogte van het geschatte schadebedrag.

5.10 Overige diensten, vergoedingen en heffingen

5.10.1 HSL-heffing

De HSL-heffing voor het gebruik van de baanvakken Hoofddorp – Rotterdam West en Barendrecht – Belgische grens moet voldoen aan de voorschriften van het Besluit HSL-heffing 2015.[132] De HSL-heffing wordt berekend per treinkilometer over de afstanden tussen de navolgende dienstregelingspunten:

- Hoofddorp Midden – Rotterdam Hogesnelheidslijn Aansluiting (46,0 km);
- Rotterdam Lombardijen – Hogesnelheidslijn Breda Grens (48,6 km);
- Rotterdam Lombardijen – Zevenbergschenhoek Aansluiting (29,2 km);
- Breda Aansluiting – Hogesnelheidslijn Breda Grens (15,1 km).

De HSL-heffing wordt in rekening gebracht voor treinpaden die daadwerkelijk zijn gebruikt, en treinpaden die overeenkomstig de Toegangsovereenkomst aan de spoorwegonderneming zijn verdeeld maar die de spoorwegonderneming niet heeft gebruikt.

Uitgezonderd zijn treinpaden die de spoorwegonderneming alleen met een vertraging (of met een vertragingstoename) van meer dan tien minuten heeft kunnen gebruiken in verband met infrastructurele defecten aan de spoorweginfrastructuur behorend tot de hogesnelheidslijnen Hoofddorp – Rotterdam West en Barendrecht – Belgische grens, of niet heeft kunnen gebruiken ten gevolge van het buiten gebruik zijn van enig deel van het hogesnelheidsnet of de aansluitende hoofdspoorweginfrastructuur zoals bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder a van het Besluit HSL-heffing 2015. Ook uitgezonderd zijn paden die de gerechtigde gebruikt ten behoeve van uit te voeren werkzaamheden op of aan hoofdspoorwegen op aanwijzing van de beheerder of ten behoeve van het beheer van hoofdspoorwegen, zoals bedoeld in artikel 3, eerste lid, onder c van het Besluit HSL-heffing 2015.

De gerechtigde is de HSL-heffing over het tijdvak van 10 december 2023 t/m 31 december 2023 verschuldigd per 1 februari 2024, op basis van een voorlopige afrekening aan de hand van een na overleg met betrokken gerechtigden vast te stellen prognose van het gereden dan wel toegerekende aantal treinkilometers van de gerechtigden over het hogesnelheidsnet gedurende het kalenderjaar 2023.

De gerechtigde is de HSL-heffing over het tijdvak van 1 januari 2024 t/m 14 december 2024 verschuldigd per 1 februari 2025, op basis van een voorlopige afrekening aan de hand van een na

---

[131] Zoals bedoeld in Uitvoeringsverordening (EU) 2015/10.
[132] Artikel 2 Besluit HSL-heffing 2015.

overleg met betrokken gerechtigden vast te stellen prognose van het gereden dan wel toegerekende aantal treinkilometers van de gerechtigden over het hogesnelheidsnet gedurende het kalenderjaar 2024.

De definitieve afrekeningen volgen, als de HSL-heffing in overeenstemming met de bepalingen van het Besluit HSL-heffing 2015 definitief vaststaat.

6 Operatie

6.1 Inleiding

Wettelijke regels voor het veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorwegen zijn vastgelegd in de Spoorwegwet, het Besluit en de Regeling spoorverkeer en andere daarmee verbonden regelgeving. In dit hoofdstuk zijn operationele voorwaarden en te volgen processen beschreven om het doelmatig gebruik van de hoofdspoorwegen en een doelmatige afwikkeling van de communicatie tussen ProRail en uitvoerend spoorwegpersoneel te bevorderen.

Overeen te komen regeling

► ProRail wil in de Toegangsovereenkomst afspraken maken over het doelmatig gebruik van de hoofdspoorwegen en een doelmatige afwikkeling van de communicatie tussen ProRail en uitvoerend spoorwegpersoneel door toepassing van de Operationele Voorwaarden overeen te komen zoals opgenomen in paragraaf 6.2. ◄

6.2 Operationele Voorwaarden

6.2.1 Communicatie met Verkeersleiding

6.2.1.1 Voertaal

ProRail gebruikt als voertaal zoals bedoeld in de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding' de Nederlandse taal. In geval van een 'international disruption', zoals gedefinieerd in hoofdstuk 2 van het 'Handbook *for International Contingency Management van RNE', gelden* de regels over de voertaal zoals bepaald in dit handboek (zie voor meer informatie ook paragraaf 6.3.3). Op het baanvak Enschede – Enschede Grens is de voertaal de Duitse taal, zoals beschreven in het document 'Aanvulle*nde overeenkomst over lokale bijzonderheden voor het grensbaanvak Gronau – Enschede'. Dit d*ocument (een grensbaanvakoveenkomst) is te vinden op het Logistiek Portaal.
Voor bepaalde grensoverschrijdende baanvakken kan er ten aanzien van het taalniveau dat gesproken moet worden een vrijstelling verleend worden, mits hiervoor de '*Procedure vrijstelling taalniveau (B1) machinisten op grensoverschrijdende baanvakken*' doorlopen wordt. De procedure kan worden geraadpleegd via het Logistiek Portaal.

6.2.1.2 Veiligheidsberichten

Spoorwegonderneming en beheerder passen bij de communicatie van veiligheidsberichten tussen machinist en treindienstleider zoals bedoeld in de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding' de regels toe die zijn opgenomen in de '*Regeling communicatieprocedures veiligheidsberichten*'. Deze regeling kan worden geraadpleegd via het Logistiek Portaal.

Het in de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding' bedoelde formulierenboek is, voor wat betreft de door de beheerder opgestelde formulieren, onder de titel *'Formulierenboek'* te raadplegen via het Logistiek Portaal.

6.2.2 Procedure voor bediening infra-elementen (inclusief gebruikersprocessen van ERTMS)[133]

Alle spoorwegondernemingen dienen ervoor te zorgen dat in voorkomende situaties het bedienen van infra-elementen, de trein en de communicatie met de treindienstleider door het betrokken personeel

[133] Zie Netverklaring paragraaf 3.4.2.

op oordeelkundige wijze plaatsvindt. De wijze van bediening is vastgelegd in zogenaamde gebruiksvoorschriften. De betreffende gebruiksvoorschriften zijn te raadplegen via het Logistiek Portaal. Zo zijn er bijvoorbeeld voorschriften voor de bediening van een medewerkerskastje op het perron, een wisselgrendel of een infrarood afstandsbediening systeem.
Er bestaan daarnaast ook procedures rondom ERTMS, zoals gebruikersprocessen voor het rijden met treinen (waaronder de communicatie met de treindienstleider) en ERTMS-Keymanagement.
De betreffende gebruikersprocessen zijn eveneens te raadplegen via het Logistiek Portaal. De Bedieningsvoorschriften (BVS-en) zijn ontsloten via de applicatie Railinformatie Portaal van ProRail (zie Bijlage 23, onderdeel 40).

Spoorwegondernemingen dienen ervoor te zorgen dat hun medewerkers de van toepassing zijnde gebruiksvoorschriften en gebruikersprocessen kennen en deze ook naleven. De gebruiksvoorschriften en gebruikersprocessen zijn bedoeld voor zowel de directe als de indirecte gebruikers. Ze omvatten tevens maatregelen waarmee de veiligheid en de vertrouwelijkheid van de specifieke informatie die bij het gebruik van bepaalde infra-elementen wordt uitgewisseld kan worden gewaarborgd.

6.2.3 Vertrekprocedure[134]

De spoorwegonderneming meldt voorziene vertragingen en wijzigingen van de karakteristieken (lengte, tonnage, …) van een trein, die ertoe leiden dat de trein niet meer in het gereserveerde en toebedeelde pad kan rijden, zo spoedig mogelijk aan de verkeersleiding van ProRail.

De machinist meldt iedere omstandigheid die ertoe leidt dat zijn trein niet (of niet meer) conform de actuele vertrektijd kan vertrekken aan de Treindienstleider van ProRail. Indien de trein door onvoorziene omstandigheden niet kan vertrekken laat de spoorwegonderneming de trein bemenst, als ProRail dat vraagt. Indien bemensing door een spoorwegonderneming niet goed te realiseren is, vindt tijdig afstemming plaats tussen spoorwegonderneming en Verkeersleiding om tot een maatwerkafspraak te komen.

6.2.4 Planmatige uitvoering goederentreinen[135]

Om zorg te dragen voor planmatige uitvoering van goederentreinen:

- Voorziet ProRail uiterlijk vijf minuten voor de actuele vertrektijd de spoorwegonderneming altijd van een actuele dienstregeling.
- Geeft de spoorwegonderneming middels het Orderportaal (zie onderdeel 10, Bijlage 23) tijdig aan wanneer eerder verdeelde infracapaciteit niet wordt gebruikt.
- Vervalt 60 minuten voor geplande vertrek of grenspassage (Nederland inkomend) het recht op het verdeelde treinpad indien ProRail voorziet dat een goederentrein zijn treinpad niet gaat gebruiken.
- Monitort de spoorwegonderneming het vertrekproces van goederentreinen die vertrekken van dienstregelpunten vanuit Nederland en geeft de treinstatus door via ’Mijn Treinen‘ (zie onderdeel 48, Bijlage 23).
- Monitort ProRail grensoverschrijdende goederentreinen die Nederland binnenkomen, de status van deze treinen is voor de spoorwegonderneming inzichtelijk middels RMS Client (zie onderdeel 13, Bijlage 23).
- Voorziet de spoorwegonderneming de machinist voor gepland vertrek van een actuele dienstregeling inclusief doorkomsttijden.
- Stuurt de machinist op tijdige passage van dienstregelingspunten volgens de verstrekte actuele dienstregeling.
- Stuurt ProRail op doorstroming volgens de actuele dienstregeling, ook op de grensbaanvakken met DB Netz respectievelijk Infrabel.

---

[134] Het aanvraag- en orderacceptatieproces via het Orderportaal is beschreven in paragraaf 4.5 van deze Netverklaring. Voor bijsturingsmaatregelen, zie paragraaf 6.3.

[135] Het aanvraag- en orderacceptatieproces via het Orderportaal is beschreven in paragraaf 4.5 van deze Netverklaring. Voor bijsturingsmaatregelen, zie paragraaf 6.3.

6.2.5 Aanleveren beladingsgegevens[136]

Uiterlijk vijf minuten voor het eerste vertrek van iedere trein op de door ProRail beheerde hoofdspoorwegen, of dertig minuten voordat een trein de grens van de door ProRail beheerde hoofdspoorwegen bereikt, dient de spoorwegonderneming de (vertrek)samenstelling van de trein in TSI-TAF-format in de vorm van een Train Composition Message (TCM) aan ProRail te leveren. ProRail stelt hiervoor het WLIS-systeem (zie onderdeel 20, Bijlage 23) ter beschikking. Dit is nader uitgewerkt in de '*Handleiding aanleveren beladinggegevens VL-PRC331*', die is te raadplegen via het Logistiek Portaal.

6.2.6 Aanleveren van informatie omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen in de zin van RID[137]/VSG[138] met rangeerdelen of (een groep) overstaande goederenwagens op emplacementen

De spoorwegonderneming verstrekt ProRail informatie over de positie, de beladingstoestand en de aard van de lading van RID-wagens. De plaats van de wagen wordt aangegeven door middel van het spoornummer en de positie van de RID-wagen ten opzichte van eventuele andere RID-wagens op dat spoor. De spoorwegonderneming is daarbij verantwoordelijk voor de juistheid, volledigheid en tijdigheid van haar informatie. Het staat de spoorwegonderneming vrij WLIS[139] ook te gebruiken voor registratie van niet-RID-wagens.

Voor de uitvoering van deze verplichting wordt onder 'tijdig' verstaan, dat de spoorwegonderneming elke verplaatsing van een RID-wagen registreert en de informatie daarover beschikbaar stelt binnen een tijdvenster van tien minuten vóór tot tien minuten ná de verplaatsing. Ter ondersteuning aan deze registratie en informatieverstrekking stelt ProRail het systeem WLIS (zie onderdeel 20, Bijlage 23) ter beschikking voor gebruik door spoorwegondernemingen. ProRail draagt zorg voor de informatieverstrekking aan de overheidshulpdiensten. De procedure staat nader beschreven in het document '*Handleiding aanleveren beladinggegevens VL-PRC331*' en is te raadplegen via het Logistiek Portaal.

6.2.7 Roestrijden

Roestvorming op spoorstaven tast de betrouwbare werking van het treindetectiesysteem aan. Ter voorkoming hiervan worden door ProRail treinen aangewezen waarmee sporen worden ontroest ProRail streeft ernaar het roestrijden met goederentreinen zwaarder dan 3.000 ton en met goederentreinen die stofcategorieën vervoeren die onder de wet Basisnet vallen of stoffen die genoemd staan in RID-tabel 1.10 (hoog gevarenpotentieel) waar mogelijk te vermijden.

6.2.8 Noodherstel en reparaties aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur[140]

Noodherstel en reparaties aan spoorvoertuigen op hoofdspoorweginfrastructuur dienen uitgevoerd te worden door een bedrijf dat voldoet aan hetgeen gesteld is in artikel 26q Spoorwegwet. Op basis van Artikel 10 lid 6 van de Algemene Voorwaarden (zie Bijlage 5) ligt de verantwoordelijkheid bij de spoorwegonderneming die het spoorvoertuig heeft aangebracht.

Tijdens de door een spoorwegonderneming uit te voeren technische controle van een trein kunnen gebreken worden geconstateerd. Deze gebreken kunnen aanleiding zijn voor noodherstel en reparaties. Dit betreft herstelmaatregelen om onveilige situaties in verband met de geconstateerde gebreken aan de trein te voorkomen.

---

[136] Zie ook Netverklaring paragraaf 3.4.4.
[137] Reglement betreffende het internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID).
[138] Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG).
[139] Zie Netverklaring Bijlage 23, onderdeel 19.
[140] Zie ook Netverklaring paragraaf 7.3.6.

6.2.8.1 Noodherstel

Noodherstel is nodig wanneer de veilige loop van het spoorvoertuig of het treinverkeer niet meer gegarandeerd kan worden. In de AVV/GCU (General Contract of Use for wagons), bijlage 9 (Conditions for the technical transfer inspection of wagons) is per defect gedefinieerd welke actie en maatregelen genomen dienen te worden voor herstel van het defect en onder welke categorie/Irregularity class (1-5) dit defect valt.

- Herstel van de defecten die onder de categorieën/Irregularity classes 4 en 5 vallen van bijlage 9 van de AVV/GCU mogen plaatsvinden op alle bij ProRail in beheer zijnde spoorweginfrastructuur indien de veilige loop van het spoorvoertuig of het treinverkeer niet meer gegarandeerd kan worden. Hijswerkzaamheden moeten vooraf afgestemd zijn met Incidentenbestrijding van ProRail. RID-wagens moeten worden aangemeld bij de Specialist Techniek en Transport (STT), +31 (0)88 – 231 90 40, door middel van het *'Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden RID-wagens*' (zie het Logistiek Portaal). Niet-RID-wagens moeten worden aangemeld bij de Algemeen Leider Goederen, +31 (0)88 – 231 88 01, door middel van het *'Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden*' (zie het Logistiek Portaal). Wanneer daadwerkelijk herstel van spoorvoertuigen uitgevoerd gaat worden, moeten deze conform de '*Procedure voor het uitvoeren van noodherstel aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur*' (zie het Logistiek Portaal) afgestemd zijn met de treindienstleider. Hierbij dient de veilige doorgang van het doorgaande treinverkeer niet belemmerd te worden en dient er veilig gewerkt te worden zonder milieuschade te veroorzaken.[135]
- Herstel van de defecten die onder de categorieën/Irregularity classes 1, 2 en 3 van bijlage 9 van de AVV/GCU vallen zijn op alle emplacementssporen van de hoofdspoorweginfrastructuur met handgereedschap toegestaan. Daarbij moet deze reparaties worden afgestemd met de treindienstleider conform de procedure voor het uitvoeren van noodherstel aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur (zie het Logistiek Portaal) en mag het overig treinverkeer niet belemmerd worden. Hijswerkzaamheden moeten vooraf afgestemd zijn met Incidentenbestrijding van ProRail. RID-wagens moeten worden aangemeld bij de Specialist Techniek en Transport (STT), +31 (0)88 – 231 90 40, door middel van het *'Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden RID-wagens*' (zie het Logistiek Portaal). Niet-RID-wagens moeten worden aangemeld bij de Algemeen Leider Goederen, +31 (0)88 – 231 88 01, door middel van het *'Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden*' (zie het Logistiek Portaal). Er mag geen milieuschade veroorzaakt worden. Het gebruik van onder andere smeermiddel is daarom alleen toegestaan met gebruik van bodem beschermende maatregelen, zoals lekmatten.

6.2.8.2 Planbare/preventieve herstelwerkzaamheden

Op Botlek spoor 4204 is een omgevingsvergunning milieu afgegeven specifiek voor reparatie en herstelwerkzaamheden aan materieel, waarbij het mogelijk is naast noodherstel eveneens planbare herstelwerkzaamheden (met zwaar materieel) uit te voeren. Er zit hier dan ook geen beperking op het gebruik van gereedschap wanneer de gebruiker indien noodzakelijk bodembeschermende maatregelen plaatst voor aanvang van de werkzaamheden. Hijswerkzaamheden moeten vooraf afgestemd zijn met Incidentenbestrijding van ProRail. RID-wagens moeten worden aangemeld bij de Specialist Techniek en Transport (STT), +31 (0)88 – 231 90 40, door middel van het *'Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden RID-wagens*' (zie het Logistiek Portaal). Niet-RID-wagens moeten worden aangemeld bij de Algemeen Leider Goederen, +31 (0)88 – 231 88 01, door middel van het *'Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden*' (zie het Logistiek Portaal)

6.2.8.3 Reparatiesporen

Reparatiesporen op de hoofdspoorweginfrastructuur zijn zodanig ingericht dat hier groot materieel (lees: kraan of open laadbak vrachtwagen) bij kan komen. Hijswerkzaamheden moeten vooraf afgestemd zijn met Incidentenbestrijding van ProRail. RID-wagens moeten worden aangemeld bij de Specialist Techniek en Transport (STT), +31 (0)88 – 231 90 40, door middel van het *'Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden RID-wagens*' (zie het Logistiek Portaal). Niet-RID-wagens moeten worden aangemeld bij de Algemeen Leider Goederen, +31 (0)88 – 231 88 01, door middel van het *'Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden*' (zie het Logistiek Portaal). Er zit hier dan ook geen beperking op het gebruik van gereedschap wanneer de gebruiker indien noodzakelijk

bodembeschermende maatregelen plaatst voor aanvang van de werkzaamheden. Alle reparatiesporen die ProRail aanbiedt en ter beschikking stelt zijn te vinden op het Logistiek Portaal.

6.2.8.4 Heet werk

Voor 'heet werk' op Zee tot Zevenaar moet de uitvoerende partij dit vooraf aan ProRail melden door middel van het meldingsformulier brandgevaarlijke werkzaamheden (zie het Logistiek Portaal). De verantwoording voor veilige uitvoering ligt (conform de Arbeidsomstandighedenwet) bij de uitvoerder. Heet werk binnen vijftien meter van een wagon met kenmerken voor gevaarlijke stoffen conform VSG-RID stoffen met een 3, 4 of 5 in de GEVI[141] is verboden, tenzij aanvullende maatregelen zijn genomen. Voor emplacement Kijfhoek geldt dat, naast bovenstaande, ook bij de IncidentCoördinator Kijfhoek (+31 (0)88-231 33 90) gemeld moet worden waar heet werk plaats gaat hebben.

6.2.8.5 Verantwoordelijkheid

De spoorwegonderneming is altijd verantwoordelijk voor het rangeren van spoorvoertuigen van en naar het door ProRail Verkeersleiding aangewezen spoor, inclusief daarbij eventueel noodzakelijke verplaatsingen van spoorvoertuigen van derden op dat spoor, mits betrokken spoorvoertuig(en) verplaatsbaar zijn. Tijdens het uitvoeren van noodherstel en reparaties aan spoorvoertuigen dienen de calamiteitenwegen op emplacementen vrij en onbelemmerd toegankelijk te blijven voor hulpdiensten. Bij hijswerkzaamheden wordt dit of een eventuele mitigerende maatregel meegenomen in de beoordeling van het plan van aanpak.

In paragraaf 7.3.6 is informatie opgenomen over de beschikbare onderhoudsvoorzieningen.

6.2.9 Incidentmanagement Rail[142]

Voor het geval er sprake is van een gestoord bedrijf, incidenten of van een noodsituatie en ten behoeve van het herstel van het veilige en ongestoorde treinverkeer, dienen ProRail en spoorwegondernemingen afspraken te hebben gemaakt en voorbereid te zijn op het afhandelen van het treinincident[143]. De beheerder heeft dit nader uitgewerkt in het '*Handboek Incidentmanagement Rail*' (te raadplegen via het Logistiek Portaal of via de website van ProRail). Voor maatregelen bij treinincidenten, zie paragraaf 6.3.4.

Ten aanzien van het afhandelen van treinincidenten gelden de volgende algemene uitgangspunten.

1. ProRail en de spoorwegonderneming beschikken over een operationele, tactische en strategische wachtdienstorganisatie die actueel, geoefend en 7 x 24 uur bereikbaar en beschikbaar is voor de noodzakelijke overleggen en uitvoering van taken:
   a. Bij treinincidenten (calamiteiten).
   b. Bij het uitvoeren van preventieve en voorbereidende maatregelen met betrekking tot treinincidenten (dit om de weerbaarheid van de spoorsector te vergroten, bijvoorbeeld wanneer er sprake is van een verhoogde terreurdreiging, extreme weersomstandigheden of tijdens grote evenementen).
2. Bij incidentoefeningen die ProRail organiseert:
   - Stelt de spoorwegonderneming, in onderling overleg, personeel en materieel beschikbaar;
   - Kan de spoorwegonderneming, in onderling overleg, deelnemen met eigen oefendoelen.
3. De spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het leveren van gegevens aan ProRail die van belang zijn voor een effectieve hulpverlening.[144] Welke gegevens precies noodzakelijk zijn en op welke wijze deze worden aangeleverd wordt in overleg met ProRail vastgesteld en opgenomen in

[141] Gevaarsidentificatienummer.
[142] Zie Netverklaring paragraaf 3.4.2.
[143] Conform artikel 26 van het Besluit spoorverkeer in relatie tot artikel 4.2.3.7 van de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding'.
[144] Conform artikel 25 van het Besluit spoorverkeer in relatie tot artikel 4.2.3.7 van de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding'.

de Operationele Calamiteitenafspraken. Deze vormen een bijlage van de Toegangsovereenkomst. Het gaat in ieder geval om de volgende gegevens:
- Gegevens ter voorbereiding op de bestrijding van een treinincident: het kosteloos ter beschikking (laten) stellen van technische materieelgegevens, en/of voertuigspecifieke instructies. Met name ten behoeve van het bergen (van een gestrande trein) of hersporen van treinen en het veilig werken in en rond spoorvoertuigen.
- Contactgegevens van meldkamers en wachtdiensten.
- Gegevens die nodig zijn voor de evaluatie van een treinincident.

4. Overeenkomstig Artikel 14 van de Algemene Voorwaarden moet de spoorwegonderneming bijstand verlenen, na aanwijzing door of namens de Algemeen Leider (Officier van Dienst Rail) dan wel de Officier van Dienst Incidenten (OvD-I) ProRail, door geschikt materieel en/of hulppersonen ter beschikking te stellen. Bij deze aanwijzing zal de beheerder, de spoorwegonderneming gehoord hebbende, steeds een afweging maken tussen de noodzakelijke snelheid van de bijstand en de gevolgen hiervan voor betreffende spoorwegonderneming.
5. Overeenkomstig Artikel 16 van de Algemene Voorwaarden is de spoorwegonderneming gehouden aanwijzingen van de functionarissen van de beheerders zoals vastgesteld in de Toegangsovereenkomst, ten behoeve van de in Artikel 16 lid 2 genoemde doelstellingen, op te volgen.

6.2.10 Gebruik van niet-centraal bediende gebieden[145]

Voorafgaand aan de uitvoering van rangeer- of treinbewegingen moet de bestuurder van een trein zich via een gelogde spreekverbinding melden bij de treindienstleider om hiervoor toestemming te vragen en regelingen te treffen over de uitwisseling van veiligheidsinformatie. De Treindienstleider kan daarbij aan de bestuurder aanwijzingen omtrent het gebruik geven. De bestuurder dient deze aanwijzingen op te volgen. Ook voor het parkeren van spoorvoertuigen op sporen in niet-centraal bediende gebieden is voorafgaande toestemming van de treindienstleider vereist. De toestemming om sporen in een niet-centraal bediend gebied te gebruiken kan worden aangevraagd:
- Als een enkelvoudige rijweg, waarbij begin, einde en eventuele tussengelegen punten worden opgegeven via sein-, spoor- of wisselnummers. Een enkelvoudige rijweg wordt altijd in één richting uitgevoerd.
- Als een TijdruimteSlot (TRS) voor meerdere opeenvolgende bewegingen, waarbij de ruimtelijke grenzen van het gebied waarbinnen die bewegingen plaatsvinden zijn aangegeven door seinen en de tijdgrenzen via gewenste begin- en eindtijdstippen. Nadat een aangevraagde enkelvoudige en geheel binnen een niet-centraal bediend gebied gelegen rijweg is afgelegd, meldt de bestuurder zich bij de Treindienstleider met de mededeling dat het aangevraagde gebruik beëindigd is.

De niet-centraal bediende gebieden en de gedefinieerde TijdruimteSlots zijn vastgelegd in het '*Overzicht NCBG-gebieden*'. Dit overzicht is te benaderen via het Logistiek Portaal van ProRail. Ook regelingen voor het gebruik van niet centraal bediende baanvakken zijn te vinden op het Logistiek Portaal.

6.2.11 Lokale bijzonderheden

Voor de toegang van (personeel van) spoorwegondernemingen en hun hulppersonen tot gebouwen en terreinen van ProRail is het '*Huisreglement ProRail*' (*RLN00300*, te raadplegen via het Logistiek Portaal of via de website van ProRail) van toepassing. Ter aanvulling op het Huisreglement heeft ProRail als hulpmiddel per emplacement een overzicht gemaakt van de lokale bijzonderheden op basis van lokale omstandigheden en geldende omgevingsvergunningen. Deze '*Lokale bijzonderheden emplacementen*' zijn gebundeld en te raadplegen via het Logistiek Portaal. Ook de brondocumenten waaruit deze lokale bijzonderheden afkomstig zijn, zijn te vinden op het Logistiek Portaal. Spoorwegondernemingen[146] en ProRail leven deze lokale bijzonderheden na. N.B. Voor de

[145] Zie Netverklaring paragrafen 2.3.12, 2.3.13 en 3.4.2.
[146] Zie Netverklaring Bijlage 5, Algemene Voorwaarden, onderdeel 11.

dienstregeling worden de '*Lokale bijzondereden Donna'* gehanteerd. Ook deze zijn te vinden op het Logistiek Portaal.

6.3 Bijsturingsmaatregelen

6.3.1 Beginselen van bijsturingsmaatregelen

Op basis van het Besluit spoorverkeer is ProRail bevoegd om bij gestoord bedrijf, incidenten of noodsituaties aan de bestuurder of andere personen die deelnemen aan het spoorverkeer aanwijzingen te geven[147], waaronder ook aanwijzingen in het kader van de op Europees niveau gestandaardiseerde European Instructions.[148] Deze aanwijzingen worden zoveel mogelijk gegeven op basis van vooraf gemaakte bijsturingsmaatregelen die als doel hebben om zo snel mogelijk terug te keren tot het oorspronkelijke actuele plan.

De bijsturingsmaatregelen worden besproken in bestaande operationele overleggremia met spoorwegondernemingen. Ieder jaar zullen deze worden geëvalueerd op basis van ervaringen uit de praktijk en indien nodig worden aangepast.

Samenwerking spoorwegondernemingen en ProRail
Het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) is het operationeel samenwerkingsverband van de spoorsector met een eigen identiteit en bijbehorende facilitaire voorzieningen waaronder een landelijke 'controlroom'. In het OCCR werken spoorwegondernemingen en ProRail in een gedeelde werkruimte samen bij de afhandeling van storingen, calamiteiten en andere bijzondere situaties in de logistieke en infraprocessen (inclusief energie- en ICT-systemen), alsmede het anticiperen hierop. Bij die afhandeling hebben spoorwegondernemingen en ProRail elk hun eigen wettelijke taken en verantwoordelijkheden overeenkomstig de Spoorwegwet. Het OCCR staat open voor alle op de door ProRail beheerde hoofdspoorweginfrastructuur opererende spoorwegondernemingen. Nadere informatie met betrekking tot de werkwijzen binnen OCCR alsmede met betrekking tot de aangeboden mogelijkheden om van de OCCR-faciliteiten gebruik te maken met de daaraan verbonden kosten is te vinden op de incidenten- en calamiteitensite ICdoc (zie Bijlage 23, onderdeel 42). Op deze site staan tevens de contactgegevens van het OCCR.

6.3.2 Maatregelen voor verstoorde situaties op het nationale net

Om tot maatregelen voor verstoorde situaties te komen maakt ProRail:
- Het '*Afwegingskader bij versperringen*', beschikbaar via het Logistiek Portaal.
  Bedoeld om tot vooraf opgestelde versperringsmaatregelen te komen bij gedeeltelijke of volledige versperringen.
- De leidraden bij vertragingen voor treingerelateerde vertragingen. Een leidraad beschrijft op het niveau van een corridor welke maatregelen genomen moeten worden in welke situaties.

Op basis van het afwegingskader en de leidraden bij vertragingen maakt ProRail:
- Infragerelateerde maatregelen: dit zijn aangepaste dienstregelingen voor situaties met minder beschikbare infrastructuur. Voorbeelden hiervan zijn vooraf gedefinieerde versperringsmaatregelen en uitdunmaatregelen. Treinen worden gekeerd, opgeheven of omgeleid. Ook de inzet van alternatief vervoer vormt onderdeel van een versperringsmaatregel.
- Treingerelateerde maatregelen voor individueel optredende treinvertragingen. Deze worden vastgelegd in de TreindienstAfhandelDocumenten. Het betreft hier hoofdzakelijk vooraf gedefinieerde bijsturingsbesluiten op treinnummerniveau, wachttijden voor aansluitingen tussen (reizigers)treinen en te borgen laatste aansluitingen.

---

[147] Artikel 26 lid 3 Besluit spoorverkeer.

[148] Zie aanhangsel C2 bij de TSI OPE (2019/773) zoals gewijzigd in 2023 en opgenomen in artikel 36 Regeling spoorverkeer geldend vanaf 1 september 2023.

6.3.3 Maatregelen voor grote verstoorde situaties met internationale impact

Bij grote verstoringen van meer dan drie dagen met een grote impact op het internationale treinverkeer is internationale bijsturing van toepassing. De coördinatie hiervan vindt plaats op het niveau van de internationale goederencorridors.

De internationale goederencorridors vervullen een faciliterende rol, rekening houdend met bestaande bijsturings- en communicatieprocessen. Samen met de betrokken infrastructuurbeheerders hebben de corridororganisaties overzichten van omleidingsroutes en operationele bijsturingsscenario's opgesteld en gepubliceerd. Deze zijn te vinden de corridordocumenten, boek 4, hoofdstuk 5 (zie ook paragraaf 1.7.1 en paragraaf 1.7.2 van deze Netverklaring). Zie voor meer informatie over de nationale bijsturingsmaatregelen in geval van internationale verstoringen paragraaf 6.3.2.

Conform de procedures voor internationale bijsturing worden vervoerders geïnformeerd over verstoringen. Zij zijn zelf verantwoordelijk voor de communicatie hierover met hun klanten. Hoe de communicatie verloopt en hoe de spoorwegonderneming kan bijdragen aan het oplossen van de verstoring is te lezen in hoofdstuk 4.2 van het '*Handboek voor Internationale Bijsturing* (*International Contingency Management Handbook*)'. Dit handboek is te vinden op de website van RailNetEurope. Op het Customer Information Portal van RailnetEurope (zie Bijlage 23 onderdeel 44) zijn daarnaast alle omleidingsroutes te vinden die de inframanagers gezamenlijke hebben gedefinieerd, inclusief bijbehorende infrakarakteristieken.

Het '*Handboek voor Internationale Bijsturing*' bevat richtsnoeren die tot doel hebben om in geval van een internationale verstoring de treinenloop zo veel mogelijk te continueren. Het handboek beschrijft hoe belanghebbenden in heel Europa op een adequate en transparante manier geïnformeerd worden over de status en de impact van de verstoring. Daarnaast definieert het de internationale bijsturings- en communicatieprocessen, in aanvulling op de nationale processen. Op die manier ontstaat een betere internationale samenwerking tussen infrastructuurbeheerders en capaciteitsverdelers.

6.3.4 Maatregelen bij treinincidenten

In het '*Handboek Incidentmanagement Rail*' is te lezen op welke wijze de spoorsector georganiseerd is op de afhandeling van treinincidenten en zijn de processen en scenario's verder uitgewerkt (te raadplegen via het Logistiek Portaal of via de website van ProRail). Voor informatie over incidentmanagement, zie paragraaf 6.2.9.

Incidentbestrijdingsprocessen
De afhandeling van calamiteiten kent twaalf zogenoemde incidentbestrijdingsprocessen (deelaspecten). Deze incidentbestrijdingsprocessen worden toegewezen aan een of meerdere partijen. Deze partijen stellen hiervoor een plan op en treffen de nodige voorbereidingen. Zo wordt er een deelaspectleider aangesteld en wordt er, indien nodig, een ondersteunende organisatie ingericht.

Tabel 6.1 Incidentbestrijdingsprocessen

Nr.	Incidentbestrijdings-proces	Verantwoordelijkheid
1.	Algemene leiding en coördinatie	Verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder ten aanzien van de spoorsector. De wachtdienst van een spoorwegonderneming, betrokken bij een incident, meldt zich zo spoedig mogelijk telefonisch en bij aankomst ter plaatse bij de Algemeen Leider (Officier van Dienst Rail).
2.	Alarmering	De beheerder bepaalt het scenario en doet op basis van het scenario en de plaats van het incident een alarmoproep aan spoorwegonderneming.
3.	Informatiemanagement	De beheerder verzamelt, logt en distribueert informatie. De spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het loggen / aanleveren van de voor de incidentafhandeling relevante informatie.

Nr.	Incidentbestrijdings-proces	Verantwoordelijkheid
4.	Redding en bestrijding	Verantwoordelijkheid van de Openbare Orde en Veiligheidsdiensten, tevens hebben zij vanuit dit deelaspect de algemene leiding. Alsook een gedeelde verantwoordelijkheid van de beheerder.
5.	Opvang	De spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor de opvang van: a. haar personeel; b. haar goederen of eigen reizigers in trein of op station, en treft hiervoor de nodige voorbereidingen.
6.	Herstel verkeersfunctie	Verantwoordelijkheid van de beheerder.
7.	Herstel vervoersfunctie	De spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het herstel van de vervoersfunctie.
8.	Alternatief vervoer	De spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het regelen van alternatief vervoer voor reizigers (conform artikel 16 van de Passagiersrechtenverordening) en goederen, zowel op de incidentplek als elders.
9.	Vrijbaan maken	Verantwoordelijkheid van de beheerder. De spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het gedeelte: • Mogelijk maken dat beheerder de spoorvoertuigen waar spoorwegonderneming mee rijdt, veilig en tijdig kan hersporen en bergen. • Indien nodig binnen redelijke termijn aanleveren van specifieke hulpmiddelen. • Uitvoeren van vervolgprocedure van het herspoorde of geborgen spoorvoertuigen na aankomst op het bestemmingsspoor, of na overname op de incidentplek.
10.	Herstel spoorweginfrastructuur	Verantwoordelijkheid van de beheerder.
11.	Communicatie	De spoorwegonderneming is binnen de eigen taakstelling verantwoordelijk voor de communicatie omtrent een calamiteit en treft hiervoor de nodige voorbereidingen. De woordvoering van de betrokken spoorwegondernemingen stemmen de communicatie onderling en met de woordvoering van beheerder af. Bij treinincidenten waarbij de overheidshulpdiensten actief zijn, bepaalt de overheid wie wanneer voorlichting geeft over slachtoffers en zaken betreffende de volksgezondheid. De spoorwegonderneming zorgt voor: • Het leveren van verkeersinformatie over de feitelijke situatie op het spoor waarin de alarmering van de diverse woordvoerders wordt georganiseerd en afgestemd wie wanneer welke informatie levert. • Het leveren informatie over opvang, alternatief vervoer en herstel van de vervoersfunctie; • De woordvoering tijdens en na treinincident en de benodigde afstemming met overheden.
12.	Onderzoek	Verantwoordelijkheid van wettelijk benoemde onderzoeksinstanties en van andere partijen, zoals spoorwegondernemingen en beheerder, indien dit in regelgeving of afspraken is vastgelegd.

Scenario's
Treinincidenten zijn onderverdeeld in twintig treinincidentscenario's. Deze alarmeringsclassificatie onderscheidt vijf categorieën van treinincidenten die ieder onderverdeeld zijn in vier gradaties van gevolgen voor de vervoersprocessen en de hulpverlening.

Tabel 6.2 Treinincidentscenario's

Scenario nummer	Scenario categorie
TIS 1	Verstoring treindienst, ontsporing zonder slachtoffers
TIS 2	Brand
TIS 3	Aanrijding, botsing en ontsporing met slachtoffers

Scenario nummer	Scenario categorie
TIS 4	Gevaarlijke stoffen
TIS 5	Verdacht gedrag, verdacht voorwerp en bom

De uitgebreide treinincidentscenario's zijn te raadplegen via het Logistiek Portaal ('*Matrix TreinIncident Scenario's (TIS)*').

Inzet van railwegvoertuigen
Bij een verstoring van het treinverkeer stellen partijen alles wat redelijkerwijs verwacht kan worden in het werk om zo spoedig mogelijk de verstoring op te heffen en de nadelige gevolgen daarvan zoveel als mogelijk te beperken (Artikel 13 Algemene Voorwaarden). Naast de reeds bestaande mogelijkheden om vrij baan te maken heeft de beheerder vier toegelaten railwegvoertuigen ter beschikking langs de A2-corridor (Amsterdam – Eindhoven) die op deze corridor (en na besluit van de Officier van Dienst Spoor van de beheerder ook op aanpalende baanvakken) kunnen worden ingezet om vrij baan te maken. Dat gebeurt door een gestrande trein - met daarin eventueel reizigers - door middel van het railwegvoertuig weg te slepen of weg te duwen. De beheerder zorgt ervoor dat vóór de eerste inzet de benodigde vergunningen, certificaten en ontheffingen voor dit railwegvoertuig en voor de bedienaar voor inzet op de hoofdspoorweginfrastructuur zijn verkregen van de ILT en dat de geldigheid daarvan in stand zal worden gehouden. Omdat een railwegvoertuig bij het slepen of duwen een onderdeel vormt van de treinsamenstelling en onder het veiligheidscertificaat en het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming rijdt, verstrekt ProRail desgevraagd aan de spoorwegonderneming een afschrift van deze vergunningen, certificaten en ontheffingen.

De spoorwegonderneming en ProRail zorgen ieder voor hun deel ervoor dat:
(i) het bij de inzet van het railwegvoertuig betrokken spoorwegpersoneel (bedienaar en machinist) geschikt en voldoende opgeleid en geïnstrueerd is dan wel begeleid wordt.
(ii) de veiligheidsbeheersystemen van partijen zijn aangepast aan de inzet van het railwegvoertuig.

Met betrekking tot de inzet van het railwegvoertuig van ProRail geldt het volgende:
a) In- en uitsporen
Het in- en uitsporen vindt plaats op een overweg of railinzetplaats door de bedienaar van het railwegvoertuig onder verantwoordelijkheid van ProRail. Tijdens het in- en uitsporen is het nevenspoor of zijn de nevensporen tenminste verhinderd voor overig treinverkeer.
b) Verplaatsen over de hoofdspoorweginfrastructuur
Onder verantwoordelijkheid van ProRail wordt het railwegvoertuig naar de incidentlocatie gereden door de bedienaar van het railwegvoertuig.
c) Koppelen
De bedienaar van het railwegvoertuig combineert of koppelt op aanwijzing van de machinist of de Wachtdienst Techniek het railwegvoertuig aan de gestrande trein. De eindverantwoordelijkheid voor de controle op het goed gecombineerd of gekoppeld zijn van de trein aan het railwegvoertuig ligt bij de machinist van de spoorwegonderneming.[149]
d) Beproeven
Nadat het railwegvoertuig is gekoppeld aan de gestrande trein voeren de machinist en/of de Wachtdienst Techniek van de spoorwegonderneming en de bedienaar van het railwegvoertuig de remproef uit onder verantwoordelijkheid van de machinist.
e) Werkafspraken maken
De bedienaar instrueert de machinist over de wijze waarop de machinist de combinatie met een noodstop tot stilstand kan brengen. Vervolgens wordt een checklist doorlopen en ondertekend door de bedienaar van het railwegvoertuig en de machinist van spoorwegonderneming. Vanaf dat moment dat het samenstel gaat rijden (zie f.), rijdt het samenstel onder het veiligheidscertificaat van de spoorwegonderneming, waarbij de machinist van het samenstel verantwoordelijk is voor het samenstel.
f) Bergen en vrijbaan maken

[149] Besluit ILT d.d. 23 december 2019, ILT-2019/60434.

Na het aanvragen van een rijweg bij de treindienstleider, geeft de bedienaar van het railwegvoertuig tractie en remt op commando van de machinist. De combinatie kan zowel door de machinist als de bedienaar van het railwegvoertuig te allen tijde tot stilstand worden gebracht.

g) Ontkoppelen

De verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming voor het samenstel eindigt op het moment dat het railwegvoertuig is ontkoppeld.

6.4 Systemen voor inzicht in de actuele treinbewegingen

In onderstaande tabel zijn de applicaties en publicaties opgesomd en vervolgens kort omschreven die inzicht verschaffen in de actuele treinbewegingen. De derde kolom van deze tabel geeft een verwijzing voor een uitgebreide toelichting.

Binnen deze voorzieningen maken we onderscheid tussen voorzieningen die beschikbaar worden gesteld vanuit de dienst treinpad (zie paragraaf 5.3.1) en voorzieningen die verkrijgbaar zijn als ondersteunende ICT-dienst (zie paragraaf 5.5). Aan de ondersteunende ICT-diensten kunnen kosten verbonden zijn.

Tabel 6.3 Systemen voor inzicht in actuele treinbewegingen

Naam	Functie	Voor toelichting zie
Vanuit Treinpad		
SpoorWeb	Communicatie bij calamiteiten.	Bijlage 23 - 21
VIEW	Inzicht in actuele treinbewegingen.	Bijlage 23 - 23
Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard)	Het indienen van capaciteitsaanvragen voor treinpaden, het ontvangen van aanbiedingen van treinpaden, het wijzigen en annuleren van treinpaden, grensafstemming en het wijzigen en annuleren van treinpaden door ProRail op basis van de TSI TAF/TAP-berichten en de levering van plan- en uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP-berichten.	Bijlage 23 - 27
Vanuit ondersteunende ICT-diensten		
MeekijkVOS	Meekijkfunctionaliteit op het verkeersleidingsysteem VOS, waarmee het verloop van de treindienst kan worden gevolgd.	Bijlage 23 - 24
Train Information System (TIS) [150]	Inzicht in actuele treinbewegingen van internationale reizigers- en nationale en internationale goederentreinen.	Bijlage 23 - 25
Plan- en uitvoerings-informatie volgens de Nederlandse standaard (NL)	Levering van actuele verkeersplangegevens, daaraan gerelateerde wijzigingen van de treindienst en uitvoeringsinformatie.	Bijlage 23 - 28
Levering van Materieel- en Treinpositie Service (MTPS)	Het leveren van realtime data over treinposities op basis van treindetectiesystemen.	Bijlage 23 - 29

[150] TIS wordt geleverd door RailNetEurope.

7 Dienstvoorzieningen en vergoedingen

7.1 Inleiding

Een dienstvoorziening betreft de installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in zijn geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten van één of meer diensten. Bij dienstvoorzieningen kunnen ook diensten worden geleverd. Dit hoofdstuk beschrijft de toegang tot[151] en het gebruik van dienstvoorzieningen die behoren tot de categorie 2 dienstvoorzieningen[152], inclusief de verlening van diensten bij deze voorzieningen en de vergoedingen.

7.2 Dienstvoorzieningen van derden

Op grond van artikel 5 van Uitvoeringsverordening 2017/2177/EU[153] moeten exploitanten van spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen hun aanbod publiceren via de Netverklaring van de infrastructuurbeheerder. Zij worden geacht de beschikbare informatie op hun eigen website te plaatsen en de hyperlink te delen met ProRail via netverklaring@prorail.nl, of de relevante informatie aan de infrastructuurbeheerder te verstrekken met het oog op publicatie in de Netverklaring.
ProRail stelt vervolgens een overzichtslijst samen van bij haar bekende exploitanten en een verwijzing naar hun aanbod. Deze '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' is te vinden op de website van ProRail; vanuit de Netverklaring wordt hier waar nodig naar verwezen.

Voor de beschrijving van diensten of dienstvoorzieningen heeft RailNetEurope samen met de toezichthoudende instanties een uniform template ontwikkeld, dat te vinden is op de website van RailNetEurope.
Het template bevat de verschillende kenmerken van een dienst of dienstvoorziening die – indien van toepassing – moeten worden toegelicht.

7.3 Dienstvoorzieningen van ProRail

ProRail onderscheidt binnen dienstenpakket 2 de volgende diensten en dienstvoorzieningen:

1. Stations voor reizigersvervoer
2. Goederenterminals
3. Rangeeremplacementen
4. Opstelterreinen
5. Onderhoudsdiensten en -voorzieningen
6. Andere technische diensten en voorzieningen
7. Zeehaven- en binnenhavendiensten en -voorzieningen
8. Hulp- en ondersteuningsdiensten en -voorzieningen
9. Tankinstallaties

In de navolgende paragrafen worden bovengenoemde diensten en dienstvoorzieningen toegelicht. De geografische locatie van deze diensten en dienstvoorzieningen is ook te raadplegen via het Rail Facilities Portal van RailNetEurope.

---

151 Met inbegrip van toegang via het spoor.
152 Zie onderdeel 2 van bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU.
153 Uitvoeringsverordening 2017/2177/EU van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten.

7.3.1 Algemene bepalingen

Gebruiksvergoeding
De term 'gebruiksvergoeding' is het verzamelbegrip voor de diverse vergoedingen die spoorwegondernemingen aan ProRail betalen in verband met de diensten die zij van ProRail afnemen voor het verwerven van capaciteitsrechten en de toegang tot en het gebruik van de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur en voorzieningen, alsmede de daarbij te leveren diensten. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 5.1 en 5.2. In dit hoofdstuk zijn de vergoedingen voor de (toegang tot) dienstvoorzieningen en tot de diensten verleend in die voorzieningen (categorie 2 diensten) opgenomen.

Heffingsbeginselen en heffingskader
Zie voor informatie over de heffingsbeginselen en het heffingskader paragraaf 5.2 van de Netverklaring.

Kostentoerekening en tariefberekening categorie 2 diensten
Voor de toerekening van de kosten voor de aangeboden categorie 2 diensten opstellen, het gebruik van de rangeerheuvel Kijfhoek, de dienst transfer en de berekening van de vergoedingen voor deze diensten/dienstvoorzieningen hanteert ProRail de methoden die zijn omschreven in de documenten '*Methode voor toerekening van kosten aan de dienstvoorziening transfer 2023 – 2025*' d.d. 10 december 2021 en '*Methode voor toerekening van kosten aan de dienstvoorziening opstellen en rangeren' 2023 – 2025*' d.d. 10 december 2021). Deze documenten zijn beschikbaar op de website van ProRail.

Procedurevoorschrift
► Met betrekking tot het overeenkomen van de vergoedingen zijn de volgende regels van toepassing:
  a. De vergoedingen, toeslagen, bijtellingen, aftrek en kortingen zoals opgenomen in de Netverklaring zijn niet onderhandelbaar.
  b. Alle vergoedingen worden overeengekomen in de Toegangsovereenkomst. ◄

De diensten worden overeenkomstig het werkelijk gebruik dan wel overeenkomstig het gepland gebruik of het overeengekomen gebruik afgerekend, zoals aangegeven in paragraaf 5.3 van de Netverklaring.

Vergoedingen

In paragraaf 7.3.2 tot en met 7.3.10 zijn de vergoedingen vermeld van de diensten van ProRail die tegen een vast tarief worden aangeboden. Deze tarieven zijn exclusief BTW. Voor de vergoedingen van diensten van andere aanbieders wordt verwezen naar de website van de aanbieder.[154]

De vergoedingen zijn gebaseerd op het prijspeil 2024, tenzij anders aangegeven. Zie voor een nadere toelichting onderstaande alinea *Meerjarige vergoedingen*. Voor de periode 10 december 2023 tot en met 31 december 2023 gelden de vergoedingen in de Netverklaring 2023 die gelden op 10 december 2023.

Vergoedingsregeling 2024

Zie voor informatie over de vergoedingsregeling paragraaf 5.2 van de Netverklaring.

Meerjarige vergoedingen

De vergoedingen voor de diensten transfer en opstellen en rangeren zoals beschreven in paragraaf 7.3.2 en 7.3.5 zijn berekend voor een periode van drie jaar (2023 – 2025). Dit betekent dat de vergoedingen voor deze diensten ook van toepassing zijn voor dienstregelingsjaar 2025. Ten behoeve

[154] Zie ook de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden'* voor bij ProRail bekende aanbieders.

van de toepassing in dit jaar zullen de vergoedingen worden geïndexeerd naar het prijspeil van dit betreffende dienstregelingsjaar. Hierbij wordt steeds het oorspronkelijke prijspeil van de vergoeding als uitgangspunt genomen en wordt geïndexeerd op basis van de gerealiseerde inflatie van een CBS-index voor de historische jaren en met de verwachte CPI voor toekomstige jaren.
De wijze waarop deze vergoedingen worden geïndexeerd is in detail beschreven in de methoden voor toerekening die betrekking hebben op deze diensten.[155]

Omvorming ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan

Indien ProRail wordt omgevormd tot een zbo, treedt naar verwachting een wijziging op in de positie van ProRail met betrekking tot de verplichtingen uit de Wet op de Omzetbelasting. Voor de eventuele gevolgen hiervan voor de vergoedingen, zie paragraaf 5.8.2.2.

Facturering

ProRail factureert de vergoedingen per kalendermaand, na afloop van de desbetreffende maand. Voor meer informatie over de facturering, zie paragraaf 5.9

7.3.2 Stations voor reizigersvervoer

7.3.2.1 Algemene informatie

ProRail onderscheidt de volgende diensten en dienstvoorzieningen op stations:

1. Transfervoorziening op reizigersstations
2. Reisinformatie
3. Diensten in verband met kaartverkoop in reizigersstations
4. Gebruik van NS-stations dienstvoorzieningen

De dienstvoorziening transfer wordt door ProRail nader uitgewerkt als zijnde het gebruik van:

- De naar perrons leidende tunnels
- Loopbruggen.
- (Rol-)trappen.
- Hellingbanen.
- Liften.
- Toegankelijke looproutes tussen openbare weg en perron vice versa, ten behoeve van reizigers die te voet aankomen en/of vertrekken.

inclusief:

- Bewegwijzering.
- Camera's voor beveiligingsdoeleinden.
- Sensoren.
- Verlichting.
- Klokken.
- Omroepvoorzieningen.
- Wachtvoorzieningen.
- Reisinformatievoorzieningen (frames, beeldschermen).
- Servicevoorzieningen (frames).
- Locatie voor distributiemiddelen (ten behoeve van kaartverkoop automaten en check-in-check-outpalen).[156]

---

155 '*Methode voor toerekening van kosten aan de dienstvoorziening transfer 2023 – 2025*' d.d. 10 december 2021 en de '*Methode voor toerekening van kosten aan de dienstvoorziening opstellen en rangeren 2023 - 2025*' d.d. 10 december 2021. Na publicatie van deze methoden is deze werkwijze aangepast. Gerechtigden zijn hierover geïnformeerd per brief van 17 mei 2022 (kenmerk T20180019-117460140-6154) en per brief van 27 juni 2022 (kenmerk T20180019-117460140-6252).

156 Voor zover de locatie in eigendom is van Railinfratrust B.V.

- Locatie voor toegangsbeheersingsvoorzieningen (ten behoeve van poorten).[157]
- Locatie voor informatiebalie (ten behoeve van informatieverstrekking).[158].

Dit alles om de transfer van reizigers mogelijk te maken, zowel van buiten het station naar de treinen vice versa als tussen treinen (overstappen). Voor het gebruik van de dienst 'Transfervoorziening', zie paragraaf 7.3.2.2.1. Detailinformatie over de transfervoorziening en bijbehorende diensten is beschikbaar op de gezamenlijke website van NS Stations en ProRail. Voor informatie die nog niet via de website ontsloten is, kunt u contact opnemen door een e-mail te sturen naar contact@stations.nl. Perrons maken geen deel uit van de dienst transfervoorziening. Zie hiervoor paragraaf 5.3.2.

Programma Toegankelijkheid

Het Programma Toegankelijkheid omvat maatregelen om te komen tot een verbeterde toegankelijkheid van het spoorvervoer voor reizigers met een lichamelijke beperking. De maatregelen richten zich op de toegankelijkheid van de bestaande stations. De normen zijn ontleend aan bestaande regelgeving en documenten zoals het Bouwbesluit, de nota Basisstation 2005 en de TSI Persons with reduced mobility (PRM, Verordening 1300/2014/EU). Bij nieuwbouw en herinrichting van stations volgt ProRail de normen en richtlijnen ten aanzien van de toegankelijkheid en capaciteit van transferruimten die zijn opgenomen in de nota Basisstation 2005 en de TSI Persons with reduced mobility (PRM).

Toegangsbeheersingsvoorzieningen

Op verschillende stations is de toegang tot de perrons door spoorwegondernemingen gereguleerd door middel van toegangsbeheersingsvoorzieningen. Op de website van NS is een actueel overzicht beschikbaar van de stations die door spoorwegondernemingen voorzien zijn van toegangsbeheersingsvoorzieningen. Op deze website wordt tevens bekend gemaakt:

- Op welke stations/perrons en vanaf welke datum de toegangsbeheersingsvoorzieningen worden geactiveerd.
- Welke maatregelen de spoorwegonderneming genomen heeft om reizigers en/of dienstpersoneel van andere spoorwegondernemingen de toegangsbeheersingsvoorzieningen te laten passeren.

Overeen te komen regeling

► ProRail maakt in de Toegangsovereenkomst afspraken met spoorwegondernemingen die de toegang op stations willen reguleren door middel van toegangsbeheersingsvoorzieningen over de informatieverstrekking omtrent de toegangsbeheersingsvoorzieningen en de maatregelen die genomen worden om reizigers en/of dienstpersoneel van andere spoorwegondernemingen de toegangsbeheersingsvoorzieningen te laten passeren. ◄

Sociale veiligheid

Na overleg met de overheid en de spoorwegondernemingen werkt ProRail mee aan acties gericht op het beheersen en verbeteren van de sociale veiligheid op stations. De bijdrage van ProRail omvat:

- Beveiligingsdiensten: op basis van beveiligingsafspraken (voor afgesloten / af te sluiten convenanten met gemeenten) draagt ProRail bij aan de invulling van de sociale veiligheid op en rondom stations; ProRail draagt ook bij aan de personele invulling.
- Het openen / sluiten van stations: het openen en sluiten van wachtruimtes en van (delen van) stations in periodes dat die stations niet in gebruik zijn voor de treindienst, ter voorkoming van vernielingen.
- Camera-ondersteunend toezicht; met als doelstelling verhoging van de veiligheidsbeleving van reizigers en het personeel werkzaam op het station, alsmede preventieve werking bij doelgroepen (zoals vandalen, hangjongeren, junks, daklozen), terugdringen schades ten gevolge van vandalisme en vergroting van de pakkans van daders.
- Technische aanpassingen: noodzakelijke aanpassingen als gevolg van gewijzigde omstandigheden op stations (verplaatsen van camera's, aanpassen van verlichting, enzovoort), alsmede analyses / enquêtes / audits gericht op sociale veiligheid.

---

[157] Voor zover de locatie in eigendom is van Railinfratrust B.V.
[158] Voor zover de locatie in eigendom is van Railinfratrust B.V.

7.3.2.2 Stationsdiensten

7.3.2.2.1 Transfervoorziening op reizigersstations

Transfervoorziening op reizigersstations		
1. Algemene informatie		
1.1	Dienst	De dienstvoorziening transfer op reizigersstations behoort tot categorie 2 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Toegang tot en gebruik van door ProRail beheerde en als dienstvoorzieningen gekwalificeerde transfervoorzieningen op en nabij de spoorweginfrastructuur, zoals vermeld in paragraaf 7.3.2.1, te weten: • De naar perrons leidende tunnels. • Loopbruggen. • (Rol-)trappen. • Hellingbanen. • Liften. • Toegankelijke looproutes tussen openbare weg en perron vice versa, ten behoeve van reizigers die te voet aankomen en/of vertrekken. inclusief de bestaande: • Bewegwijzering. • Camera's voor beveiligingsdoeleinden. • Sensoren. • Verlichting. • Klokken. • Omroepvoorzieningen. • Wachtvoorzieningen. • Reisinformatievoorzieningen (frames, beeldschermen). • Servicevoorzieningen (frames). • Locatie voor distributiemiddelen (ten behoeve van kaartverkoop automaten en check-in-check-outpalen.[159] • Locatie voor toegangsbeheersingsvoorzieningen (ten behoeve van poorten).[160] • Locatie voor informatiebalie (ten behoeve van informatieverstrekking).[161] Perrons maken geen deel uit van de dienstvoorziening 'Ttransfervoorziening op reizigersstations'. Zie hiervoor paragraaf 5.3.2.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	De gezamenlijke website van NS Stations en ProRail geeft voor elk van de in Bijlage 25 opgenomen stations aan welke diensten en dienstvoorzieningen per station beschikbaar zijn en door ProRail worden aangeboden.
3.1.1	Openingstijden	30 minuten voor aanvang van de dienstregeling tot 30 minuten na laatste trein volgens de dienstregeling.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	De geplande wijzigingen zijn opgenomen in Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten.
4. Gebruikskosten		

[159] Voor zover de locatie in eigendom is van Railinfratrust B.V.
[160] Voor zover de locatie in eigendom is van Railinfratrust B.V.
[161] Voor zover de locatie in eigendom is van Railinfratrust B.V.

<table>
<tr><th colspan="3">Transfervoorziening op reizigersstations</th></tr>
<tr><td>4.1</td><td>Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik</td><td>De vergoeding voor het gebruik van reizigersstations per haltering is afhankelijk van 5 stationsklassen en 3 treinhalteringscodes en bedraagt:

<table>
<tr><th rowspan="3">Stationsklasse</th><th colspan="3">Tarief (per haltering)</th></tr>
<tr><th colspan="3">Treinhalteringscode</th></tr>
<tr><th>A</th><th>B</th><th>C</th></tr>
<tr><td>Halte</td><td>€ 2,88</td><td>€ 7,53</td><td>€ 9,06</td></tr>
<tr><td>Basis</td><td>€ 3,94</td><td>€ 10,30</td><td>€ 12,39</td></tr>
<tr><td>Plus</td><td>€ 6,52</td><td>€ 17,04</td><td>€ 20,51</td></tr>
<tr><td>Mega</td><td>€ 8,34</td><td>€ 21,78</td><td>€ 26,22</td></tr>
<tr><td>Kathedraal</td><td>€ 17,75</td><td>€ 46,37</td><td>€ 55,81</td></tr>
</table>

De gebruiksomvang - het aantal halteringen - wordt bepaald op basis van werkelijk gebruik.

De indeling in vijf stationsklassen (halte, basis, plus, mega, kathedraal) is opgenomen in Bijlage 25 en is gebaseerd op begrote aantallen in-, uit-, en overstappers, met als drempelwaarden kleiner dan 1.000, 10.000, 25.000, 75.000, groter dan 75.000 in-, uit-, en overstappers per dag.

De toepasselijke treinhalteringscode (A, B, of C) wordt bepaald op basis van het treinnummer; voor de toepassing van de treinhalteringscodes gelden de volgende regels:

- Treinhalteringscode A: trein voor personenvervoer die op zijn route van begin- naar eindstation volgens dienstregeling (het traject onder één treinnummer) alle stations bedient of ten hoogste 15% van de stations niet bedient.
- Treinhalteringscode B: trein voor personenvervoer die op zijn route van begin- naar eindstation volgens dienstregeling (het traject onder één treinnummer) ten hoogste 50% van de stations niet bedient of die deel uitmaakt van een treinserie waarvan tenminste 90% wordt gereden in een samenstelling met niet meer dan 150 zitplaatsen.
- Treinhalteringscode C: trein voor personenvervoer, zonder voorwaarden met betrekking tot percentages niet-bediende stations.

Het aantal halteringen wordt ten behoeve van de vergoeding bepaald op basis van de activiteiten ‘vertrek’ en ‘korte stop’ in de ProRail-verkeersleidingssystemen. Dit gebeurt voor elke trein waarvoor een rijkarakteristiek wordt opgegeven die een reizigerstrein indiceert; in de Toegangsovereenkomst wordt overeengekomen welke treinhalteringscode van toepassing is per treinnummerreeks. Vernummering van treinnummers (waaronder voorloopcijfers) heeft geen invloed op de oorspronkelijke treinhalteringscode.</td></tr>
<tr><td>4.2</td><td>Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik</td><td>Uitzonderingsregeling Enschede – Enschede Grens
De dienst ‘Transfervoorziening op reizigersstations’ voor treinen op het baanvak Enschede – Enschede Grens (richting Gronau) zal, vanwege de afwezigheid van registrerende verkeersleidingssystemen, worden afgerekend op planningsbasis. Om te compenseren voor eventuele niet-gereden treinen wordt 98,5% van het geplande aantal halteringen gefactureerd.</td></tr>
<tr><td colspan="3">5. Gebruiksvoorwaarden</td></tr>
<tr><td>5.1</td><td>Juridische benodigdheden</td><td>De afnemers van de dienst zijn spoorwegondernemingen die beschikken over een geldige toegangsovereenkomst. Spoorwegondernemingen worden ten behoeve van dienstpersoneel dat transfervoorzieningen betreedt of verlaat gewezen op het gestelde in paragraaf 7.3.2.2.1, met betrekking tot de toegangsbeheersingsvoorzieningen.</td></tr>
<tr><td>5.2</td><td>Technische eisen aan spoorvoertuigen</td><td>Zie hoofdstuk 3 van de Netverklaring.</td></tr>
</table>

Transfervoorziening op reizigersstations		
5.3	Zelfstandig gebruik	De spoorwegonderneming kan zelfstandig gebruik maken van de dienstvoorziening.
5.4	IT-systemen	N.v.t.
5.5	Gebruiksvoorwaarden	De toegang tot en het gebruik van deze dienstvoorziening heeft betrekking op de looproutes tussen de openbare weg en het perron vice versa van reizigers die op het station in of uit een trein van de spoorwegonderneming stappen of respectievelijk overstappen. Tevens heeft deze dienstvoorziening betrekking op het gebruik van die looproutes door dienstpersoneel van de spoorwegonderneming in verband met treinen die vertrekken van en aankomen of halteren op het station. Spoorwegondernemingen worden ten behoeve van de toegang van hun reizigers tot stations en perrons gewezen op het gestelde in paragraaf 7.3.2.1 van de Netverklaring met betrekking tot de toegangsbeheersingsvoorzieningen. Daarnaast gelden de gebruiksvoorwaarden die te vinden zijn op de website van NS Stations en ProRail.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via de Toegangsovereenkomst wordt deze dienst overeengekomen.
6.2	Antwoord op het verzoek	Binnen vijf werkdagen wordt een reactie gegeven met daarin een toelichting op het vervolgproces.

7.3.2.2.2 Reisinformatie
De dienst Reisinformatie wordt geleverd door NS Reizigers B.V. Zie voor meer informatie over de dienst Reisinformatie de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.

7.3.2.2.3 Diensten in verband met kaartverkoop in reizigersstations
Diensten met betrekking tot kaartverkoop worden geleverd door spoorwegondernemingen.
Voor het gebruik van een locatie voor kaartverkoop, zie paragraaf 7.3.2.1.

7.3.2.3 Dienstvoorzieningen op stations

7.3.2.3.1 NS-Stations dienstvoorzieningen
Zie voor meer informatie over de toegang tot en het gebruik van door NS Stations beheerde dienstvoorzieningen de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.

7.3.2.4 Vergoedingen stationsdiensten en dienstvoorzieningen

Zie voor informatie over de vergoedingen met betreking tot de dienstvoorziening transfer onderdeel 4.1 van de tabel in paragraaf 7.3.2.2.1. De vergoedingen voor de dienst(voorziening)en die niet door ProRail worden aangeboden zijn te vinden op de website van NS Stations en ProRail.

7.3.2.5 Toegangsvoorwaarden voor stations

Spoorwegondernemingen hebben toegang tot de transfervoorzieningen van het station wanneer de spoorwegonderneming beschikt over een geldige Toegangsovereenkomst, voldoet aan het gestelde in artikel 27 Spoorwegwet en voldoet aan de wettelijke markttoegangsbepalingen. In Bijlage 7 zijn deze bepalingen nader beschreven.

7.3.2.6 Capaciteitsverdeling op stations

Het proces voor de verdeling van capaciteit is beschreven in paragraaf 4.5 van deze Netverklaring.

7.3.3 Goederenterminals

De spoorweginfrastructuur is aangesloten op goederenterminals voor multimodale goederenoverslag. Behoudens de in paragraaf 7.3.5.2.3 en Bijlage 20 genoemde openbare laad- en losvoorzieningen, die beschikbaar zijn om goederen van een vrachtauto naar een trein over te slaan of omgekeerd, worden gespecialiseerde overslagvoorzieningen voor goederenvervoer, zoals (container)terminals niet door ProRail beschikbaar gesteld. Deze worden geëxploiteerd door gespecialiseerde ondernemingen. Een overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen is te vinden in de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.

7.3.4 Rangeeremplacementen

De dienstvoorzieningen 'Rangeeremplacementen en opstelterreinen' (paragraaf 7.3.5) worden gebruikt voor het opstellen en/of rangeren van rollend materieel. In praktijk vindt het opstellen en rangeren plaats op dezelfde emplacementen. Om deze reden zijn de diensten en dienstvoorzieningen voor het opstellen en/of rangeren opgenomen in één paragraaf (paragraaf 7.3.5).

7.3.5 Opstelterreinen

7.3.5.1 Algemene informatie

De voor opstellen bedoelde sporen kunnen zijn uitgerust met door ProRail beheerde looppaden, verlichting en voorzieningen voor de verzorging van spoorvoertuigen. Opstelterreinen kunnen in een voorkomend geval ook gebruikt worden voor rangeren, gebruikmakend van vlak gelegen spoorinfrastructuur (rails, wissels, wisselbediening).

Emplacementssporen

Volgens artikel 39 van de Regeling Spoorverkeer behoren tot een spoorwegemplacement:
a. alle sporen, aangeduid met een cijfer;
b. de spoorgedeeltes van het wisselcomplex; en
c. alle sporen die grenzen aan de sporen als bedoeld in onderdeel a en b, tot een maximale afstand van 200 meter voor het toeleidende sein van het bedoelde emplacement of tot de maximale afstand voor het toeleidende sein zoals aangegeven in de Netverklaring.

In aanvulling op onderdeel c is op de volgende locaties de maximale afstand:

Spoorwegemplacement	Meters
Alkmaar	340 meter
Amersfoort	340 meter
Den Haag Centraal/Binckhorst	340 meter
Den Haag Hollands Spoor	340 meter
Dordrecht	340 meter
Enkhuizen	275 meter
Hoorn	275 meter
Leiden	340 meter
Leidschendam	340 meter
Rotterdam Centraal	340 meter
Rotterdam Stadion	340 meter
Watergraafsmeer Zuidzijde	400 meter

Rangeerdiensten
Rangeerdiensten kunnen worden geleverd door gespecialiseerde dienstverleners. Een overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen is te vinden

in de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.

Informatie over de aanwezigheid van voorzieningen op specifieke opstelterreinen is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Logistiek Portaal.

Gebruiksbeperkingen
ProRail schermt emplacementen af op basis van een locatiespecifieke risico-analyse. De capaciteitsverdeling op opstel- en rangeeremplacementen is beschreven in paragraaf 7.3.5.3. Informatie over de ontsluiting voor wegvoertuigen is op aanvraag beschikbaar via gebruikswaardeinfo@prorail.nl. De milieugerelateerde gebruiksvoorschriften en risicogerelateerde gebruiksbeperkingen zijn te vinden in de paragrafen 2.4.2 en 2.4.3.

7.3.5.2 Diensten en voorzieningen op opstelterreinen

7.3.5.2.1 Opstellen en rangeren

Opstellen en rangeren		
1. Algemene informatie		
1.1	Dienst	Sporen, eventueel uitgerust met door ProRail beheerde looppaden, verlichting en voorzieningen.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Deze dienst betreft: • Het gebruik van sporen voor het parkeren van spoorvoertuigen tussen een aankomend treinpad en een vertrekkend treinpad, waarbij beide treinpaden een ander treinnummer hebben.[162] • Het gebruik van sporen voor het rangeren van spoorvoertuigen. • Het gebruik van infrastructuur die dienstvoorzieningen verbindt. • Het gebruik van de applicatie WLIS (zie Bijlage 23, onderdeel 20), nodig voor de registratie van positie en belading van goederenwagens op emplacementen. • Het gebruik van de volgende voorzieningen, indien aanwezig, is inbegrepen: heuvelvoorzieningen ten behoeve van het rangeren en sorteren (en eventueel opstellen) van wagens op het rangeer -en vormingsstation op het emplacement Kijfhoek (zie voor verdere details paragraaf 7.3.5.2.2 Rangeerheuvel Kijfhoek), openbare laad- en losplaatsen, depotvoeding, treinvoorverwarming, vulhydranten, servicepunten, rembeproevingskasten, geleiding voor in- en uitstapvoorzieningen en servicepaden en -wegen.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	Informatie over de beschikbare opstelterreinen en voorzieningen hierop is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Logistiek Portaal van ProRail.
3.1.1	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-24:00 uur. Voor de sporen op het emplacement Kijfhoek die zijn uitgerust met rangeervoorzieningen gelden aangepaste openingstijden. Zie hiervoor paragraaf 7.3.5.2.2 onderdeel 3.1.1. Op deze momenten is geen heuvelprocesleiding beschikbaar om de betreffende sporen te bedienen.
3.1.2	Technische karakteristiek	De voorziening bestaat uit één of meerdere spo(o)r(en) dat/die ingericht is/zijn om spoorvoertuigen te parkeren. Het opstelterrein omvat ook voorzieningen voor treinpersoneel om treinen te kunnen bereiken en te verlaten. Zie voor de technische karakteristiek van het emplacement Kijfhoek ook paragraaf 7.3.5.2.2.
3.1.3	Geplande wijzigingen	De geplande wijzigingen zijn opgenomen in Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten.
4. Gebruikskosten		

[162] Kopmakende treinen waarbij vanwege systeemeisen een ander treinnummer benodigd is, vallen hier niet onder.

<table>
<tr><th colspan="3">Opstellen en rangeren</th></tr>
<tr><td>4.1</td><td>Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik</td><td>
De vergoeding voor de reservering van capaciteit voor opstellen en rangeren bedraagt:
<table>
<tr><th>Type emplacement / spoor</th><th>Tarief per minuut (per spoor)</th></tr>
<tr><td>Alle emplacementen met uitzondering van verdeelsporen op Kijfhoek</td><td>€ 0,04420 + € 0,0004284 x spoorlengte in meter</td></tr>
<tr><td>Verdeelsporen op emplacement Kijfhoek</td><td>€ 0,04874 + € 0,0006784 x spoorlengte in meter</td></tr>
</table>
Facturatie vindt plaats per minuut.

Op de emplacementen waar de vergoeding voor opstellen in rekening wordt gebracht op basis van de daadwerkelijk gerealiseerde opstelduur wordt voor opstelperioden korter dan dertig minuten geen vergoeding in rekening gebracht. Deze vrijstelling dient ter compensatie voor perioden die worden opgesteld voor zogenoemde niet-commerciële stops. Dit betreft stops die niet door spoorwegondernemingen zijn aangevraagd in het kader van hun commerciële of logistieke proces, maar stops die door ProRail worden ingelegd in het kader van de verkeersafwikkeling. De vrijstelling van dertig minuten wordt gehanteerd om hiervoor te compenseren.

De capaciteit van de gehele nuttige lengte van het betrokken spoor in meters wordt in rekening gebracht. Uitzondering zijn gecombineerde sporen, die bestaan uit twee sporen die in elkaars verlengde liggen en onderbroken worden door een infra-element (bijvoorbeeld een wissel of een sein) of een voorziening (bijvoorbeeld een tank- of wasinstallatie) en als gevolg hiervan een fasering in de nummering bevatten (bijvoorbeeld A- en B-versie). In het geval van een gecombineerd spoor, dat voor dezelfde tijdsperiode en door één gerechtigde wordt aangevraagd, wordt de verschuldigde vergoeding berekend op basis van de volledige nuttige lengte van het gecombineerde spoor. Indien slechts één spoor van het gecombineerde spoor wordt aangevraagd en verdeeld, dan is alleen voor dit ene spoor een vergoeding verschuldigd.

Wanneer de capaciteit aan meerdere gerechtigden is verdeeld (bijvoorbeeld timesharing) wordt de vergoeding over de betrokken gerechtigden in gelijke delen aangerekend. Gerechtigden kunnen ProRail gezamenlijk verzoeken de kosten in een andere verhouding (samen 100%) in rekening te laten brengen (bijvoorbeeld bij het delen van de lengte). Dit geldt alleen voor jaardienstaanvragen en Late Path Requests die alle dagen van het dienstregelingsjaar betreffen.

Als door incidentele werkzaamheden of calamiteiten aan of nabij de hoofdspoorwegen gebruik moet worden gemaakt van sporen waarvoor geen gebruiksrecht is verworven of waar gebruiks-recht voor is verworven maar die niet gebruikt kunnen worden, vindt geen verrekening plaats.

Als bij concurrerende aanvragen tussen opstelcapaciteit en het onderhoudsrooster tijdens de coördinatie van de jaardienst vervangende capaciteit wordt overeengekomen, dan wordt het tarief van het gebruiksrecht gebaseerd op de oorspronkelijke aanvraag.

De vergoeding voor het gebruik van voorzieningen op opstelterreinen, zie paragraaf 7.3.5.2.2 tot en met 7.3.5.2.10, zijn inbegrepen in het tarief voor het gebruik van sporen voor opstellen en rangeren. Voor het gebruik van het emplacement Kijfhoek geldt bovenstaand hogere tarief, ook indien geen gebruik wordt gemaakt van de rangeerheuvel Kijfhoek (zie 7.3.5.2.2).

In geval van een TijdruimteSlot (TRS) wordt een bundel sporen aangevraagd en gebruikt. Zie hiervoor ook paragraaf 6.2.10. Bij een TRS wordt het tarief in rekening gebracht voor twee sporen die hiervan onderdeel uitmaken voor de volledige tijdsduur (in minuten) van het TRS, ongeacht het totale aantal sporen waaruit het TRS bestaat. Per TRS zijn hiervoor door ProRail twee sporen aangewezen. Als een TRS uit één spoor bestaat dan zal het tarief in rekening worden gebracht voor slechts dit ene specifieke spoor. Een overzicht van de door ProRail aangewezen sporen, ‘TijdRuimeSlots (TRS) afrekensporen’ is te vinden op het Logistiek Portaal.
</td></tr>
<tr><td>4.2</td><td>Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik</td><td>Uitzonderingsregeling nihiltarief in verband met beheer (zie paragraaf 5.3):
Voor het gebruik van capaciteit voor de uitvoering van door ProRail gegeven opdrachten in verband met het beheer van de spoorweginfrastructuur wordt ten aanzien van het minimumtoegangspakket een vergoeding van nihil vastgesteld. Een aanvrager van capaciteit van opstelsporen die de niniltariefregeling toegepast wil zien voor de categorie 2 dienst opstellen en rangeren, moet dat in zijn capaciteitsaanvraag vermelden.</td></tr>
</table>

Opstellen en rangeren		
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	De afnemers van de dienst zijn spoorwegondernemingen die beschikken over een geldige Toegangsovereenkomst. Het gebruik van opstelsporen met bepaalde categorieën spoorvoertuigen en/of ladingen kan onderworpen zijn aan beperkingen vanuit wet- en regelgeving met betrekking tot milieu. De omgevingsvergunning milieu is het wettelijke kader waaraan de capaciteitsaanvragen voor de dienst opstellen en rangeren worden getoetst. Alle vigerende omgevingsvergunningen milieu (en meldingen milieu) zijn te raadplegen via het Logistiek Portaal van ProRail. De gerechtigde vindt hierin alle bepalingen waaraan hij zich dient te houden. Op opstelsporen in centraal bediend gebied, voorzien van GRS- en JADE-spoorstroomloopdetectie[163], is het regime voor roestrijden van toepassing. Zie voor nadere toelichting paragraaf 6.2.7 van de Netverklaring. Aanwezige looppaden mogen alleen lopend worden gebruikt voor het bereiken van spoorvoertuigen, het inspecteren van spoorvoertuigen en het betreden en verlaten van het spoorvoertuig. De spoorwegondernemingen zijn verantwoordelijk voor het veilig gebruik van looppaden. Het gebruik van perronsporen ten behoeve van opstellen is alleen mogelijk op die momenten dat er geen behoefte is aan het in- en uitstappen van reizigers en indien doorgaand treinverkeer mogelijk blijft.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	De dienst is beperkt tot gebruik met normaal verkeer, niet zijnde Buitengewoon Vervoer (zie paragraaf 4.7 Buitengewoon Vervoer).
5.3	Zelfstandig gebruik	De spoorwegonderneming kan zelfstandig gebruik maken van de toegewezen opstelsporen.
5.4	IT-systemen	N.v.t.
5.5	Gebruik van remsloffen en stopblokken	Het is niet toegestaan om stalen remsloffen te gebruiken om te voorkomen dat een opgesteld spoorvoertuig wegrolt. Uitzondering hierop vormt het gebruik van een stalen remslof die aan het spoorvoertuig is bevestigd. Ter voorkoming van het wegrollen van een opgesteld spoorvoertuig wordt gebruik gemaakt van de op het spoorvoertuig aanwezige parkeer- of handrem; als alternatief mogen houten of kunststoffen stopblokken worden gebruikt die geen ontsporingsgevaar opleveren indien deze worden overreden. Op het emplacement Kijfhoek is het gebruik van de Remslof Verdeelsporen Kijfhoek toegestaan voor het afremmen en tot stilstand brengen van spoorvoertuigen in het kader van het heuvelproces (zie paragraaf 7.3.5.2.2 Rangeerheuvel Kijfhoek).
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang tot Opstelterrein	Het proces voor aanvraag toegang tot en toewijzing van opstelsporen en bijbehorende voorzieningen is beschreven in paragraaf 7.3.5.3 van Netverklaring. Het is mogelijk capaciteit terug te geven. Annuleren van capaciteit kan door het sturen van een bericht naar capaciteitsverdeling@prorail.nl of door het verwijderen van een volume-infra-inzet (VII) in Donna. De wijziging wordt dan zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen zeven werkdagen door ProRail verwerkt.
6.2	Antwoord op het verzoek	Zie paragraaf 7.3.5.3 van Netverklaring.

[163] Zie Bijlage 2 voor een toelichting op deze begrippen.

7.3.5.2.2 Rangeerheuvel Kijfhoek

Rangeerheuvel Kijfhoek		
1. Algemene informatie		
1.1	Dienst	Het gebruik van de rangeerheuvel op het emplacement Kijfhoek voor heuvelen, rangeren of opstellen.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De voorziening wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De rangeerheuvel op het emplacement Kijfhoek omvat de sporen en de daarop aanwezige rangeerheuvel vanaf de sporen 231 en 232 (noordzijdekant) t/m de sporen 105-148 (zuidzijdekant), inclusief de hierop aanwezige rangeervoorzieningen zoals de railremmen, automatische doorzet- en bijdruksystemen, het heuvelinstallatie-besturingssysteem MSR en het plan- en registratiesysteem KijfDis.[164] De rangeerheuvel kan worden gebruikt voor heuvelen, rangeren en opstellen.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	De rangeerheuvel bevindt zich op het emplacement Kijfhoek. Informatie over de beschikbare opstelterreinen en voorzieningen hierop is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Logistiek Portaal.
3.1.1	Openingstijden	Reguliere openingstijden: van zondagmiddag 14:30 uur tot zaterdagmiddag 14:30 uur (zes dagen per week). Feestdagen worden als een zondag beschouwd. Wanneer men gebruik wil maken van de rangeerheuvel op de tijdstippen dat de heuvel is gesloten, dan moet uiterlijk zes weken voor uitvoering een schriftelijke aanvraag ingediend worden (via e-mailadres oss@prorail.nl).
3.1.2	Technische karakteristiek	Het heuvelrangeerproces wordt uitgevoerd door heuveltreinen vanaf de aankomstsporen naar de rangeerheuvel te leiden die op de aanwezige verdeelsporen (105-148) gerangeerd worden met behulp van de aanwezige installatie. Het reguliere opstel- en rangeerproces met een reguliere (rangeer-)locomotief wordt uitgevoerd via de zuidzijde van de sporen 105-148. Het gebied waar de railremmen liggen (tussen de top van de heuvel en de noordzijde van de verdeelsporen) is alleen toegankelijk voor specifiek toegelaten locomotieven in verband met gevaar op schade bij het rijden door de railremmen. De verdeelsporen zijn aan de noordzijdekant alleen toegankelijk via het heuvelgebied (en dus alleen voor specifieke locomotieven). Aan de zuidzijdekant zijn de verdeelsporen regulier toegankelijk, zonder specifieke beperkingen. De verdeelsporen worden voor het heuvelproces gebruikt als verdeelsporen. Daarnaast kunnen deze sporen ook gebruikt worden voor het opstellen van wagens die niet bij het heuvelproces betrokken zijn. In dat geval kan er alleen gerangeerd worden vanaf de zuidzijde. Op de verdeelsporen liggen doorzet/bijdruksystemen, waardoor er specifieke procedures voor toegang tot de sporen gelden en er specifieke Arborisico's zijn, ook als de systemen niet actief gebruikt worden. Personeel dat werkt op de verdeelsporen moet kennis hebben van de gevaren van deze installaties.
3.1.3	Geplande wijzigingen	De infrastructuur van de dienstvoorziening wordt vernieuwd / vervangen. De vervanging start in het derde kwartaal van 2023 en loopt door in 2024. Meer informatie over de geplande wijzigingen is terug te vinden in Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van de Rangeerheuvel Kijfhoek is inbegrepen in het tarief voor de dienst opstellen en rangeren (zie paragraaf 7.3.5.2.1 van de Netverklaring).

[164] Het systeem KijfDis zorgt voor de noodzakelijke koppeling met het heuvelprocesinstallatiebesturingssysteem MSR, biedt ondersteuning bij het beheren van wagenovergangen, administreert wagens op de sporen en verzorgt de interface naar WLIS (zie Bijlage 23, onderdeel 41).

Rangeerheuvel Kijfhoek		
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	ProRail stelt voorwaarden aan het gebruik van de rangeerheuvel op basis van de Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten. De belangrijkste voorwaarden worden hieronder toegelicht. De afnemers van de dienst zijn spoorwegondernemingen die beschikken over een geldige Toegangsovereenkomst. *Overeen te komen regeling* ► Alle Spoorwegondernemingen die gebruik maken van de rangeerheuvel zijn verplicht om te zorgen dat alle activiteiten op de rangeerheuvel voldoen aan de door ProRail voorgeschreven richtlijnen voor juridische, technische en veilige uitvoerbaarheid. De voorwaarden en de (door ProRail vastgestelde) richtlijnen worden vastgelegd in de Toegangsovereenkomst. ◄ ProRail onderkent vier typen gebruikers: 1. Spoorwegondernemingen die in zelfvoorziening wagens heuvelen. 2. Spoorwegondernemingen die niet in zelfvoorziening wagens heuvelen, maar gebruik maken van gereguleerde spoorgebonden (categorie 2) diensten van derden. 3. Spoorwegondernemingen/exploitanten die gereguleerde spoorgebonden (categorie 2) diensten aanbieden ten behoeve van het heuvelen van wagens. 4. Spoorwegondernemingen die gebruik maken van de spoorweginfrastructuur van de rangeerheuvel van wagens, zonder gebruik te maken van heuvelfaciliteiten. Ad 1. Spoorwegondernemingen die in zelfvoorziening heuvelen voorzien zelf in alle middelen en processen die nodig zijn om te kunnen heuvelen. Ad 2. Spoorwegondernemingen die niet in zelfvoorziening heuvelen kunnen niet zelf voorzien in alle middelen en processen die nodig zijn om te kunnen heuvelen en maken gebruik van gereguleerde diensten van dienstaanbieders. Deze spoorwegondernemingen zijn onverkort zelf volledig verantwoordelijk ten opzichte van ProRail voor alle processen op de dienstvoorziening die ze uitvoeren en/of inkopen, en er geldt ten aanzien hiervan geen voorbehoud voor de gereguleerde spoorgebonden diensten die door derden verricht worden. De verantwoordelijkheid voor alle processen moet aantoonbaar geborgd zijn in de leveringscontracten met aanbieders van gereguleerde spoorgebonden diensten. Ad 3. Spoorwegondernemingen/exploitanten die gereguleerde spoorgebonden diensten aanbieden op de rangeerheuvel moeten daarvoor vooraf schriftelijke toestemming van ProRail verkrijgen. ProRail kan aan deze toestemming voorwaarden verbinden met het oog op de juridische, technische en veilige uitvoerbaarheid van deze spoorgebonden dienst. Alleen door ProRail goedgekeurde diensten mogen aangeboden worden. Onderdeel van het goedkeuringsproces is, dat de aanbieder van de diensten moet aantonen dat gebruikers van deze diensten aan de door ProRail vastgestelde richtlijnen en voorwaarden voor gebruik van de dienstvoorziening kunnen voldoen. Voor dienstaanbieders die in het kader van hun dienst de beschikking krijgen over (toegang tot) vertrouwelijke gegevens van de afnemende spoorwegonderneming (zoals bij het verwerken van bestelgegevens of bij het verwerken van gegevens in KijfDis), geldt dat de aanbieder van de dienst een effectieve geheimhouding van deze gegevens moet realiseren richting de afnemer, bijvoorbeeld via een Non-Disclosure Agreement.

Rangeerheuvel Kijfhoek		
5.1	Juridische benodigdheden	De te leveren gereguleerde diensten en de voorwaarden die daarvoor gelden worden vastgelegd in een Toegangsovereenkomst voor de dienstvoorziening, dan wel in een bijlage bij de Toegangsovereenkomst. In lijn met Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 is het aan de exploitant van een dienstvoorziening, in dit geval ProRail, en aan de exploitant van een spoorgebonden (categorie 2) dienst, om de toewijzing van infrastructuurcapaciteit en van dienstencapaciteit in de dienstvoorzieningen op elkaar af te stemmen. De hiervoor geldende procedure wordt gepubliceerd zodra de dienst aangeboden wordt. Ad 4. Spoorwegondernemingen die gebruikmaken van de spoorweginfrastructuur van de rangeerheuvel van wagens, zonder gebruik te maken van heuvelfaciliteiten, hoeven niet te beschikken over specifiek toegelaten locomotieven. Bij dit type gebruik zijn de verdeelsporen enkel toegankelijk via de zuidzijde van de sporenbundels. Voor alle typen gebruikers geldt dat ProRail alleen toegang kan/mag verlenen op basis van een positieve veiligheidsbeoordeling van het integrale proces op de rangeerheuvel. Gebruikers hebben de plicht om de noodzakelijke input voor een veiligheidsdossier aan te leveren en deel te nemen in de gezamenlijke veiligheidsbeoordeling. In het geval dat er niet in zelfvoorziening gebruik gemaakt wordt van de rangeerheuvel, geldt het volgende ten aanzien van de veiligheidsbeoordeling: • De aanbieder van de gereguleerde dienst moet vooraf aantonen dat de aangeboden dienst (naar alle waarschijnlijkheid) de procesveiligheid faciliteert. • De afnemer van de dienst moet aantonen dat haar integrale proces op de dienstvoorziening, inclusief de geleverde gereguleerde dienst, voldoende veilig is. Naast de veiligheidsbeoordeling vooraf, hebben partijen de plicht om samen met ProRail de integrale veiligheid op de dienstvoorziening te monitoren. ProRail richt hiertoe een overlegplatform in waaraan gebruikers van de dienstvoorziening verplicht deel moeten nemen. Deelnemers moeten op de hoogte zijn van het verloop van het operationele proces en gemandateerd zijn om het verloop van het eigen proces aan te passen indien nodig. De rangeerheuvel Kijfhoek is onderdeel van de dienst ‘Opstellen en rangeren’ (zie paragraaf 7.3.5 en paragraaf 7.3.5.2.1 van de Netverklaring). De voorwaarden die van toepassing zijn op de dienst ‘Opstellen en rangeren’ zijn hiermee ook van toepassing op het gebruik van de rangeerheuvel Kijfhoek. Zie ook onderdeel 2.1.8 van bijlage 8.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	De dienst is beperkt tot gebruik met normaal verkeer, niet zijnde Buitengewoon Vervoer (zie paragraaf 4.7 Buitengewoon Vervoer). Niet alle voertuigen mogen geheuveld worden. De heuvelbeperkingen zoals die opgenomen zijn in het AVV (Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen, ook wel genoemd General Contract of Use for Wagons (GCU)) en de VSG (Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen) gelden voor Kijfhoek, op basis van een verticale boogstraal van 300 meter en een horizontale boogstraal van 150 meter. Voor locomotieven geldt in aanvulling hierop, dat een specifieke toelating nodig is voor rijden in het heuvelgebied in verband met het risico op schade (aan locomotief en infra) bij het rijden door de railremmen. Voor voertuigen die gebruikt worden voor onderhoud van de spoorweginfrastructuur geldt dat er een specifieke toelating nodig is voor het hele gebied van de rangeerheuvel, in verband met het risico op schade (aan voertuigen en infra) bij het passeren van installaties in de verdeelsporen en in het heuvelgebied.

Rangeerheuvel Kijfhoek		
5.3	Zelfstandig gebruik	Het is mogelijk om op de rangeerheuvel te heuvelen met behulp van het geautomatiseerd heuvelsysteem, hetzij in zelfvoorziening, hetzij met ondersteuning van een aanbieder van gereguleerde spoorgebonden diensten. Het heuvelen op de rangeerheuvel te Kijfhoek is uitsluitend mogelijk met locomotieven die zijn uitgerust met apparatuur voor communicatie en beïnvloeding door het systeem MSR. Locomotieven moet hiervoor geschikt gemaakt worden en specifiek toegelaten worden. De volgende locomotieven zijn geschikt en toegelaten voor gebruik op de rangeerheuvel[165]: de DE6400 locomotieven met nummers 6476, 6477, 6478 en 6479. Deze locomotieven zijn geen onderdeel van de dienstvoorziening die door ProRail wordt geleverd, maar zijn in bezit van DB Cargo.[166] Partijen die andere/eigen locomotieven willen gebruiken om te heuvelen moeten voor nadere informatie contact opnemen met ProRail (via accountmanagement@prorail.nl). Mogelijk is er ook een wijziging van de voertuigvergunning nodig voor het gebruik van deze locomotieven. Voor spoorvoertuigen gelden beperkingen voor toegang via de heuvelzijde. Alleen voertuigen die toegelaten zijn in het heuvelgebied middels de voertuigvergunning, mogen daar rijden. Voor het opstellen en rangeren van wagens op de verdeelsporen via de zuidzijde gelden geen specifieke beperkingen ten aanzien van voertuigen. Er gelden wel beperkingen voor toegang tot deze sporen via de heuvelzijde: 1. Partijen die geen gebruik maken van het heuvelproces hebben geen toegang tot het heuvelgebied. 2. Voertuigen die via het heuvelgebied rijden, moeten beoordeeld zijn op geschiktheid om door het heuvelgebied te rijden. 3. Bewegingen moeten uitgevoerd worden met locomotieven die daar toegelaten zijn. Het heuvelproces wijkt af van reguliere rangeeractiviteiten, zowel door de inhoud van het proces als door de aanwezigheid van speciale installaties in de infrastructuur. Het is noodzakelijk om specifieke lokale regelgeving te hebben voor het uitvoeren van het heuvelproces, zowel voor de procesuitvoering als voor het borgen van de Arboveiligheid. Er moet ook gerekend worden op specifieke opleidingen. Ook voor het opstelproces op de verdeelsporen geldt dat de (Arbo)veiligheid beïnvloed wordt door de aanwezigheid van speciale installaties in het spoor. De veiligheid moet geborgd zijn door passende lokale regelgeving en opleiding. Lokale processen, regelingen en regelgeving van alle partijen die gebruik maken van de rangeerheuvel moeten met elkaar afgestemd zijn voor een veilig integraal proces. Deze afstemming moet worden gerealiseerd via het onder 5.1 genoemde platform voor veiligheidsafstemming.
5.4	IT-systemen	Voor een veilig en efficiënt gebruik van de rangeerheuvel dient tijdens de uitvoering de informatie over de treinsamenstelling, volgordeafhankelijkheid en individuele wagens tijdig en correct te worden aangeleverd. Gerechtigden dienen hierbij gebruik te maken van het systeem KijfDis.[167]

[165] In het kader van de vernieuwing van de rangeerheuvel zullen de locomotieven opnieuw moeten worden toegelaten. Naar verwachting wordt het eerste deel van de vernieuwde rangeerheuvel in 2024 opgeleverd.

[166] DB Cargo is voornemens het gebruik van deze locomotieven aan te bieden als onderdeel van een (gereguleerde) dienst. Zie voor meer informatie paragraaf 7.3.5.2.2.1.

[167] ProRail ontwikkelt momenteel een nieuwe versie van het systeem KijfDis, KijfDis Light. Deze nieuwe versie zal naar verwachting in 2023 beschikbaar zijn; spoorwegondernemingen worden hierover geïnformeerd.

Rangeerheuvel Kijfhoek		
5.5	Gebruik van remsloffen en stopblokken	Het is niet toegestaan om stalen remsloffen te gebruiken om te voorkomen dat een opgesteld spoorvoertuig wegrolt. Uitzondering hierop vormt het gebruik van een stalen remslof die aan het spoorvoertuig is bevestigd. Ter voorkoming van het wegrollen van een opgesteld spoorvoertuig wordt gebruik gemaakt van de op het spoorvoertuig aanwezige parkeer- of handrem. Als alternatief mogen houten of kunststoffen stopblokken worden gebruikt die geen ontsporingsgevaar opleveren indien deze worden overreden. Voor de uitvoering van het geautomatiseerde heuvelproces is, in uitzondering op de algemene regel, het gebruik van een specifiek voor het heuvelproces bestaande 'Remslof Verdeelsporen Kijfhoek' verplicht, conform het '*Gebruiksvoorschrift GVS00109*' (zie het Logistiek Portaal). N.B. Het gebruik van deze remslof is niet toegestaan voor wagens op verdeelsporen die niet in gebruik zijn als sorteerspoor voor heuvelen, maar alleen als opstelspoor.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Het proces voor aanvraag en toewijzing van rangeer- en opstelsporen en de bijbehorende voorzieningen is beschreven in paragraaf 7.3.5.3 van de Netverklaring. Capaciteitsaanvragen voor emplacement Kijfhoek en rangeerheuvel Kijfhoek dient een aantal specifieke gegevens te bevatten. Zie hiervoor paragraaf 3.4.6 en Bijlage 8, onderdeel 3. Paragraaf 7.3.5.3.9 beschrijft de procedure voor het aanvragen van capaciteit voor het gebruik van de heuvelsporen. Het is mogelijk capaciteit terug te geven. Annuleren van capaciteit kan door het sturen van een bericht naar capaciteitsverdeling@prorail.nl of door het verwijderen van een volume-infra-inzet (VII) in Donna. De wijziging wordt dan zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen zeven werkdagen door ProRail verwerkt. Paragraaf 7.3.5.2.2 onderdeel 5 Gebruiksvoorwaarden onderscheidt vier soorten gebruikers. Wanneer een partij na de start van het jaardienstverdelingsproces 2024 een gereguleerde dienst aanbiedt ten behoeve van het heuvelen van wagens, hebben derden hier in hun jaardienstaanvraag voor dienstregelingsjaar 2024 geen rekening mee kunnen houden. Indien er voor het gebruik van dit type dienst of diensten capaciteit nodig is gedurende het dienstregelingsjaar, kan de capaciteit op twee manieren verkregen worden: a. Een aanvraag in het ad-hocproces b. Gebruik maken van de aan de aanbiedende partij verdeelde capaciteit In de jaardienst toegekende capaciteit kan ook ingezet worden voor het gebruik maken van de dienst.
6.2	Antwoord op het verzoek	Zie paragraaf 7.3.5.3 van Netverklaring.

7.3.5.2.2.1 Gereguleerde diensten op de rangeerheuvel Kijfhoek

DB Cargo is voornemens een gereguleerde dienst aan te bieden op de rangeerheuvel Kijfhoek. Onderdeel van deze dienst is het gebruik van de locomotieven die noodzakelijk zijn voor het heuvelproces.[168] Voor meer informatie over deze dienst en wijze waarop derde spoorwegondernemingen toegang tot de dienst kunnen aanvragen, zie de website van DB Cargo of de '*Overzichtslijst van spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.

[168] De Autoriteit Consument en Markt (ACM) heeft op 13 april 2023 haar informele zienswijze gegeven met betrekking tot spoorgebonden diensten op de rangeerheuvel Kijfhoek. Gereguleerde diensten op de rangeerheuvel Kijfhoek dienen tevens te voldoen aan de gestelde voorwaarden en eisen zoals beschreven in de Handreiking spoorgebonden diensten (2018) en de bovengenoemde informele zienswijze van de ACM d,d. 9 december 2022. Beide documenten zijn te vinden op de website van de ACM.

7.3.5.2.3 Openbare laad- en losplaatsen

Openbare laad- en losplaatsen		
1.Algemene Informatie		
1.1	Omschrijving	Een openbare voorziening om goederen van een vrachtauto naar een trein over te slaan of omgekeerd.
1.2	Locaties	De openbare laad- en losplaatsen zijn vermeld in Bijlage 20 van de Netverklaring.
1.3	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-24:00 uur. Een aantal locaties heeft in verband met voorschriften uit de Omgevingsvergunning Milieu beperkte openingstijden. Deze zijn terug te vinden in de omgevingsvergunning van desbetreffende locatie (zie het Logistiek Portaal).
1.4	Technische karakteristiek	De voorziening omvat tenminste een verhard en direct naast een spoor gelegen terrein alsmede een toegangsweg vanaf de openbare weg geschikt voor gangbare wegvoertuigen. De beschikbare nuttige lengte van de openbare laad- en losplaatsen verschilt per locatie. Nadere technische informatie over een specifieke locatie kan worden opgevraagd bij ProRail, onder andere via gebruikswaardeinfo@prorail.nl (zie ook paragraaf 2.3).
1.5	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van de laad- en losplaatsen is inbegrepen in het tarief voor de dienst opstellen en rangeren (zie paragraaf 7.3.5.2.1 van de Netverklaring).

7.3.5.2.4 Depotvoeding

Depotvoeding		
1.Algemene Informatie		
1.1	Omschrijving	Een elektriciteitsaansluiting voor de voeding van niet-tractiegebonden elektrische treinsystemen.
1.2	Locaties	Informatie over de aanwezigheid van depotvoeding op specifieke opstelterreinen is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Logistiek Portaal.
1.3	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-24:00 uur.
1.4	Technische karakteristiek	Er is onderscheid tussen: - Depotvoeding 230 V - Depotvoeding 400 V
1.5	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van deze dienst is inbegrepen in het tarief voor de dienst opstellen en rangeren, zie paragraaf 7.3.5.2.1.
1.6	Gebruiksvoorwaarden	De depotvoeding is alleen geschikt voor het voeden van niet-tractiegebonden elektrische treinsystemen. Een niet-tractiegebonden elektrisch treinsysteem dient bestand te zijn tegen uitschakelingen en (automatische) inschakeling (herstellen) van de depotvoeding. Op een connector (wandcontactdoos) mag maximaal één verbruiker/trein aangesloten zijn. Voor een betrouwbare werking van de depotvoeding mag de maximale lekstroom van de elektrische treinsystemen naar gestel/aarde 15 mA bedragen. Hogere lekstromen kunnen leiden tot uitschakeling van de depotvoeding. De depotvoeding dient conform de '*Handleiding depotvoeding*' te worden gebruikt. Deze handleiding is te vinden op het Logistiek Portaal.

7.3.5.2.5 Treinvoorverwarming

Treinvoorverwarming		
1.Algemene Informatie		
1.1	Omschrijving	Een elektriciteitsaansluiting voor climatisering van spoorvoertuigen en niet-tractiegebonden elektrische treinsystemen.
1.2	Locaties	Informatie over de aanwezigheid van treinvoorverwarming op specifieke opstelterreinen is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Logistiek Portaal.
1.3	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-24:00 uur.

Treinvoorverwarming		
1.4	Technische karakteristiek	Contactdoos met 1500 V DC van de bovenleiding: - vaste wandcontactdoos, 1500 V DC - flexibele contactdoos, 1500 V DC
1.5	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van deze dienst is inbegrepen in het tarief voor de dienst opstellen en rangeren, zie paragraaf 7.3.5.2.1.

7.3.5.2.6 Vulhydranten

Vulhydranten		
1.Algemene Informatie		
1.1	Omschrijving	Wateraansluitingen voor het vullen van de reservoirs van spoorvoertuigen met proceswater.
1.2	Locaties	Informatie over de aanwezigheid van vulhydranten is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Logistiek Portaal.
1.3	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-24:00 uur.
1.4	Technische karakteristiek	Wateraansluitingen langs opstelsporen (geen drinkwater).
1.5	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van deze dienst is inbegrepen in het tarief voor de dienst opstellen en rangeren, zie paragraaf 7.3.5.2.1.
1.6	Gebruiksvoorwaarden	Het vulhydrant dient conform de '*Handleiding vulhydrant*' te worden gebruikt. Deze handleiding is te vinden op het Logistiek Portaal

7.3.5.2.7 Servicepunten

Servicepunten		
1.Algemene Informatie		
1.1	Omschrijving	Nutsvoorzieningen ter ondersteuning van het inwendig reinigen van spoorvoertuigen.
1.2	Locaties	Informatie over de aanwezigheid van servicepunten op specifieke opstelterreinen is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Logistiek Portaal.
1.3	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-24:00 uur.
1.4	Technische karakteristiek	Servicepunten zijn kasten waarop één of meerdere nutsvoorzieningen zijn geïnstalleerd: • Warm proceswater (geen drinkwater). • Koud proceswater (geen drinkwater). • Geïntegreerd vulhydrant (geen drinkwater). • Spoelbak met rioolaansluiting. • Wandcontactdoos 230 V AC. • Wandcontactdoos 400 V AC.
1.5	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van deze dienst is inbegrepen in het tarief voor de dienst opstellen en rangeren, zie paragraaf 7.3.5.2.1.

7.3.5.2.8 Rembeproevingskasten

Rembeproevingskasten		
1.Algemene Informatie		
1.1	Omschrijving	Persluchtaansluitingen voor het testen van remsystemen van spoorvoertuigen.

Rembeproevingskasten		
1.2	Locaties	Informatie over de aanwezigheid van rembeproevingskasten op specifieke opstelterreinen is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Logistiek Portaal.
1.3	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-24:00 uur.
1.4	Technische karakteristiek	Afnamepunt voor perslucht en luchtslangen, waarvan twee typen zijn: • Op afstand bedienbaar • Niet op afstand bedienbaar
1.5	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van deze dienst is inbegrepen in het tarief voor de dienst 'Opstellen en rangeren', zie paragraaf 7.3.5.2.1.

7.3.5.2.9 Geleiding voor in- en uitstapvoorzieningen

Geleiding voor in- en uitstapvoorzieningen		
1.Algemene Informatie		
1.1	Omschrijving	Een geleiding voor verrijdbare opstapbordessen voor het in- en uitstappen van personeel in en uit de trein.
1.2	Locaties	Informatie over de aanwezigheid van voorzieningen op specifieke opstelterreinen is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Logistiek Portaal
1.3	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-24:00 uur.
1.4	Technische karakteristiek	• Geleiding via verholen goot • Geleiding via buis
1.5	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van deze dienst is inbegrepen in het tarief voor de dienst 'Opstellen en rangeren', zie paragraaf 7.3.5.2.1.

7.3.5.2.10 Servicepaden en -wegen

Servicepaden en -wegen		
1.Algemene Informatie		
1.1	Omschrijving	Verharde paden en wegen langs servicesporen ten behoeve van inwendige reiniging, vullen en legen van reservoirs, inspectie en klein onderhoud van spoorvoertuigen.
1.2	Locaties	Informatie over de aanwezigheid van voorzieningen op specifieke opstelterreinen is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Logistiek Portaal.
1.3	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-24:00 uur.
1.4	Technische karakteristiek	Vormen van verharding: • Industrieplaten. • Asfalt. • Klinkers/straatstenen of stoeptegels. • Porfier. Servicepaden liggen overwegend op hoogte van de bovenkant van de dwarsligger en voorkomend op hoogte van de bovenkant van de spoorstaaf.
1.5	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van deze dienst is inbegrepen in het tarief voor de dienst 'Opstellen en rangeren', zie paragraaf 7.3.5.2.1.

7.3.5.2.11 Fecaliënafvoer

ProRail biedt geen specifieke faciliteiten voor fecaliënafvoertrolleys. Het gebruik van de riool-aansluitingen en elektrische laadpunten van ProRail door fecaliënafvoertrolleys is alleen toegestaan nadat hierover specifieke afspraken met ProRail zijn gemaakt. ProRail behoudt zich het recht voor om voor mobiele fecaliënafvoer andere locaties aan te bieden dan bij bekendmaking van de Netverklaring

is afgesproken tegen afwijkende voorwaarden. ProRail is eigenaar van twee vaste fecaliënafvoer-installaties voor het ledigen van gesloten toiletsystemen en het vullen met spoelwater. Deze installaties staan in Groningen en Leeuwarden. ProRail legt geen additionele vaste openbare fecaliënafvoerinstallaties aan.

7.3.5.3 Capaciteitsverdeling op rangeeremplacementen en opstelterreinen

De uitgangspunten en de procedurebeschrijving voor het verkrijgen van toegang tot en het gebruik van rangeeremplacementen (zie paragraaf 7.3.4) en opstelterreinen (zie paragraaf 7.3.5) voor dienstregelingsjaar 2024 worden hieronder nader toegelicht.

7.3.5.3.1 Uitgangspunten

a. ProRail maakt de capaciteit die beschikbaar is voor opstellen en/of rangeren uiterlijk 1 maart 2023 bekend door middel van de Sporendatabase, een catalogus met daarin informatie over de kenmerken en functionaliteit van de sporen die onderdeel uitmaken van de dienst(voorziening) ‘Opstellen en rangeren’. De informatie is afkomstig uit de applicatie Infra-Atlas. Alle sporen die onderdeel uitmaken van de dienst(voorziening) ‘Opstellen en rangeren’ hebben een gebruikswaarde. De gebruikswaarde geeft aan voor welke doel het spoor is aangelegd en waarvoor het spoor het best gebruikt kan worden gelet op de functionaliteit van het betreffende spoor en de assets in en langs het spoor. Sporen kunnen twee gebruikswaarden hebben waarbij gebruikswaarde 1 de primaire functie aangeeft en gebruikswaarde 2 aangeeft voor welk gebruik het spoor ook geschikt is. Het voorkeursgebruik wordt in eerste instantie aangegeven door de eerste gebruikswaarde van een spoor, gevolgd door de tweede gebruikswaarde indien van toepassing. Het is mogelijk dat het voorkeursgebruik verder is gespecificeerd in de kolom ‘voorkeursgebruik’.
b. ProRail houdt bij de behandeling van de verzoeken tot toegang rekening met de gebruikswaarde en het eventuele voorkeursgebruik van de sporen. Ten behoeve van de optimale benutting van de voorziening behoudt ProRail zich het recht voor om af te wijken van zowel gebruikswaarde als voorkeursgebruik.Op specifieke emplacementen kunnen beperkingen voor gepland opstellen en geplande behandeltijd van goederentreinen van kracht zijn. Deze worden tegelijk met de Sporendatabase bekend gemaakt.
c. In de Sporendatabase zijn sporen gereserveerd voor opstellen van spoorvoertuigen ten behoeve van werkzaamheden voor beheer (zie paragraaf 4.3). Deze sporen zijn aangeduid als ‘ProRail Beheer’.
d. ProRail reserveert één servicespoor op één van de emplacementen Amsterdam Westhaven Reizigers, Lelystad, Hoofddorp, Zaanstraat of Watergraafsmeer ten behoeve van besloten reizigersvervoer in de ad-hocfase. Dit spoor is aangeduid als ‘ad hoc BRV’ in de Sporendatabase. De voorwaarden voor het gebruik van dit spoor staan vermeld in het document ‘Capaciteitsreservering ten behoeve van besloten personenvervoer in ad-hocfase’, te vinden op het Logistiek Portaal.
e. Indien de fysieke capaciteit op een emplacement groter is dan de milieucapaciteit, dan is de milieucapaciteit leidend en vindt op basis hiervan coördinatie plaats.
f. De onttrekkingsmomenten ten behoeve van de in paragraaf 4.3 opgenomen werkzaamheden voor beheer kunnen de toegang uitsluiten. Hierbij worden de procedures zoals beschreven in paragraaf 4.3 toegepast.
g. Om op emplacementen geen capaciteit ongebruikt te laten kan capaciteit op één of meerdere specifiek(e) spo(o)r(e)n in overeenstemming tussen ProRail en betrokken gerechtigden toegewezen worden aan meerdere gerechtigden ten behoeve van samengebruik. Daarbij kunnen gerechtigden samenwerken en één van hen als coördinerend voor de dagelijkse logistieke afstemming aanwijzen.
h. Voor het verkrijgen van toegang tot en het gebruik van emplacement Kijfhoek en de rangeerheuvel Kijfhoek in combinatie met de verdeelsporen en overige aanwezige voorzieningen gelden specifieke voorwaarden die beschreven zijn in Bijlage 8, onderdeel 3.

7.3.5.3.2 Indienen van aanvragen en tijdschema jaardienstfase
Verzoeken tot toegang tot rangeer- en opstelvoorzieningen voor de jaardienstfase worden gedaan via volume-infra-inzetten (VII) in Donna of via een door ProRail op het Logistiek Portaal beschikbaar gesteld aanvraagformulier (*Aanvraagformulier diensten en dienstvoorzieningen op emplacementen*). Dit formulier kan verstuurd worden naar capaciteitsverdeling@prorail.nl. Het verzoek dient minimaal de toegang tot een specifiek spoor voor een aan te geven tijdvak te omvatten. De maximale duur is één dienstregelingsperiode. In dit geval van 10 december 2023 t/m 14 december 2024.

Voor capaciteitsverdeling op emplacementen wordt het tijdschema van de jaardienstverdeling voor treinpaden gehanteerd. Aanvragers dienen hun verzoek voor rangeer- en opstelcapaciteit uiterlijk 11 april 2023 in te dienen (zie paragraaf 4.5.1).

7.3.5.3.3 Tijdschema late-requestaanvragen
Een speciale categorie aanvragen zijn de late-requestaanvragen. Het betreft hier ad-hocaanvragen voor dienstregeling 2024 die na de sluitingsdatum voor de jaardienstverdeling *(11 april 2023)* binnenkomen tot en met 16 oktober 2023

De late-requestaanvragen worden in volgorde van binnenkomst verwerkt ná 22 augustus 2023. De verwerking van deze aanvragen, inclusief ad-hocaanvragen vóór 8 november 2023, dient uiterlijk 13 november 2023 gereed te zijn. Voor ad-hocaanvragen die gedaan worden na 8 november 2023 gelden de reguliere reactietermijnen zoals in 7.3.5.3.4 worden genoemd.

7.3.5.3.4 Indienen van aanvragen en tijdschema ad-hocfase
Verzoeken tot toegang tot een spoor voor een aan te geven tijdvak kunnen tot vijf dagen voor uitvoering gedaan worden via:
- Een volume-infra-inzet (VII) in Donna
- Een e-mailbericht aan capaciteitsverdeling@prorail.nl

Hiervoor geldt dat behandeling van een ad-hocaanvraag binnen maximaal vijf werkdagen geschiedt, tenzij afstemming met een derde partij nodig is. Dan wordt de behandeltermijn verlengd tot maximaal twintig werkdagen.

In de periode van vijf dagen voor uitvoering tot aan het moment van uitvoering via:
- Het systeem LOA-Online[169] (zie paragraaf 5.3.1 en Bijlage 23, onderdeel 12).
- (Telefonisch) contact tussen de gerechtigde en de verkeersleidingspost.

Hiervoor geldt dat de aanvraag minimaal vijftien minuten vóór uitvoering moet worden ingediend en door ProRail binnen vijftien minuten zal worden beantwoord. Worden aanvragen korter vóór uitvoering ingediend, dan spant ProRail zich in deze aanvraag op tijd af te handelen. ProRail kan in dat geval echter geen garantie geven dat de aanvraag op tijd wordt afgehandeld.

7.3.5.3.5 Procedure voor toegangsverzoeken voor de jaardienst
De procedure voor toegangsverzoeken voor de jaardienst bevat de volgende processtappen:

Stap 1: Beoordeling van toegangsverzoeken voor opstel- en rangeervoorzieningen
ProRail beoordeelt binnen vijf werkdagen na ontvangst van een toegangsverzoek of de aanvraag volledig is. Indien onvolledig wordt de aanvrager in de gelegenheid gesteld om haar aanvraag te completeren. Dit kan tot uiterlijk vijf werkdagen na de melding van onvolledigheid.

Stap 2: Integreren van alle toegangsverzoeken
Alle toegangsverzoeken worden door ProRail integraal beoordeeld en afgezet tegen de beschikbaar gestelde capaciteit. Indien er geen sprake is van concurrerende aanvragen worden de verzoeken toegewezen. Bij concurrerende verzoeken is er sprake van een toegangsconflict en wordt de coördinatieprocedure (stap 3) opgestart.

[169] Voor het aanvragen van rangeer-/opstelcapaciteit op Kijfhoek kan geen gebruik worden gemaakt van LOA-Online. Dit verloopt via telefonisch contact tussen de gerechtigde en de verkeersleidingspost.

Stap 3: Coördinatieprocedure
Er wordt een coördinatiedossier opgesteld met daarin:
- Een beschrijving van het toegangsconflict (concurrentie).
- Alle aanvragers (in verband met een integrale, niet-discriminerende behandeling. Hierbij wordt wel rekening gehouden met de vergelijkbaarheid van de aanvraag en de dienstvoorziening).
- Informatie over het emplacement en dienstvoorzieningen.

ProRail gaat in overleg met alle aanvragers proberen alle verzoeken integraal zo goed mogelijk met elkaar in overeenstemming te brengen. ProRail kijkt daarbij of er pragmatische oplossingen mogelijk zijn om de beschikbare capaciteit maximaal te benutten. Relevante informatie over verschuivingen van ladingpakketten tussen vervoerders, aantoonbaar opportune nieuwe ladingpakketten en significante wijzigingen in volumes van ladingspakketten kan onderdeel uit maken van het coördinatieproces.
- Indien alle betrokken partijen akkoord zijn wordt de oplossing vastgelegd, de aanvragen toegewezen conform oplossing en het dossier gesloten.
- Indien betrokken partijen niet akkoord zijn volgt stap 4.

Stap 4: Onderzoek naar levensvatbare alternatieven
In het geval dat de coördinatieprocedure (stap 3) niet heeft geleid tot een oplossing van het conflict gaan ProRail en de betrokken aanvragers samen op zoek naar een alternatieve dienstvoorziening die in de behoefte van de aanvragers kan voorzien (hierna: levensvatbaar alternatief). Het initiatief voor het onderzoek naar levensvatbare alternatieven ligt bij ProRail. Betrokken partijen worden hierbij wel expliciet uitgenodigd om alternatieven aan te dragen.

ProRail houdt, voor zover dat voor haar mogelijk is, bij het doen van voorstellen van mogelijke alternatieven tenminste rekening met:
- De operationele kenmerken van de alternatieve dienstvoorziening.
- De substitueerbaarheid van de fysieke en technische kenmerken van de alternatieve dienstvoorziening.
- De duidelijke gevolgen voor de aantrekkelijkheid en concurrentiepositie van de door de aanvrager geplande spoorvervoersdienst.
- De geraamde extra kosten voor de aanvrager.

Het is aan de aanvrager om te bepalen of één van de door ProRail voorgestelde levensvatbare alternatieven voor hem aanvaardbaar is. Daarbij kunnen de drie onderstaande situaties worden onderscheiden:
1. De aanvrager gaat akkoord met een voorgesteld alternatief, ProRail wijst de capaciteit toe conform het voorstel.
2. De aanvrager en ProRail zijn het niet eens over de levensvatbaarheid van de onderzochte alternatieven, ProRail wijst de aanvraag af met vermelding van de alternatieven die ProRail levensvatbaar acht.
3. Het onderzoek naar levensvatbare alternatieven heeft geen resultaat opgeleverd, ProRail wijst de capaciteit toe met inachtneming van stap 5.

Stap 5: Conflictbeslechting volgens prioriteitscriteria voor toewijzing
Indien het onderzoek naar levensvatbare alternatieven geen resultaat oplevert, wijst ProRail de aanvragen toe volgens onderstaande prioriteitscriteria. Prioritering vindt plaats in volgorde van de nummering.

Algemene prioriteitscriteria
Indien er voor de aanvragers geen levensvatbare alternatieven zijn, wijst ProRail verzoeken toe volgens onderstaande prioriteitscriteria. Prioritering vindt plaats in volgorde van de nummering.
1. Opstellen van spoorvoertuigen die operationeel worden ingezet in een geplande vervoersdienst gaat boven spoorvoertuigen die niet-operationeel worden ingezet (bijvoorbeeld strategische reserves, nieuwe of defecte spoorvoertuigen, sloopmaterieel, opleidingsmaterieel, et cetera).

Treingerelateerd opstellen en behandelen/rangeren gaat boven niet-treingerelateerd opstellen en behandelen/rangeren. Om dit te kunnen bepalen wordt er rekening gehouden met:
- Aangevraagde treinen voor de jaardienstverdeling.
- Gerealiseerde treinen in de lopende dienstregeling.

2. Het gebruik van de aangevraagde sporen conform de gebruikswaarden zoals opgenomen in de Sporendatabase gaat voor gebruik dat afwijkt van de in de Sporendatabase opgenomen gebruikswaarden. Hierbij geldt dat aanvragen voor gebruik passend bij gebruikswaarde 1 prioriteit hebben op aanvragen voor gebruik passend bij gebruikswaarde 2.[170]
3. Voor reizigerstreinen geldt dat er naar rato van het aantal bakken (rekening houdend met de lengte van de bakken) van startende beladen (eerste) reizigerstreinen wordt toegewezen.
4. Aanvragen voor kortdurend opstellen gaan boven aanvragen voor langdurig opstellen.
5. Voor goederenvervoerders geldt:
   - Dat er bij de toewijzing rekening wordt gehouden met de relatie tussen treinlengte en spoorlengte. De langste sporen worden toegewezen aan de vervoerder die in een geplande vervoersdienst de langste treinen inzet.
   - Dat opstelsporen voor locs worden verdeeld naar rato van het verwachte gebruik van deze sporen.
6. Voor goederenvervoerders geldt dat een contract (het aantoonbaar beschikken over ladingpakket en/of terminalslots binnen de dienstregelingsperiode) gaat boven geen contract.
7. In de toewijzing wordt rekening gehouden met de optimalisatie van het spoorgebruik bij het rangeren, namelijk zo min mogelijk rangeerbewegingen.
8. In het kader van optimaal benutten van capaciteit wordt er rekening gehouden met eventuele onderbenutting van (een deel van) de volledig toegewezen capaciteit in het verleden (inclusief de redenen hiervoor).

De prioriteitscriteria voor de verdeelsporen op rangeerheuvel Kijfhoek worden niet toegepast zolang de gereguleerde spoorgebonden dienst zoals bedoeld in paragraaf 7.3.5.2.2.1 (Gereguleerde diensten op rangeerheuvel Kijfhoek) niet beschikbaar is.[171]

Prioriteitscriteria voor de verdeelsporen op rangeerheuvel Kijfhoek
Specifiek voor toegang tot de verdeelsporen op Kijfhoek gelden de navolgende prioriteringscriteria:

1. Gebruik van verdeelsporen in combinatie met het gebruik van de rangeerheuvel gaat boven ander type gebruik van deze sporen. Hiertoe ProRail bepaalt het noodzakelijk aantal sporen voor het sorteren met gebruik van de rangeerheuvel. Dit aantal zal worden verdeeld over de aanvragen die gedaan worden voor het gebruik van de sorteerfunctie van de rangeerheuvel. Indien het noodzakelijk aantal sporen voor sorteren het aantal beschikbare sporen overstijgt, geldt dat capaciteitsaanvragen voor treinen die herkomst en/of bestemming mainport Rotterdam-Rijnmond of havenindustriële complexen van Amsterdam-IJmond en Vlissingen-Sloe hebben, voor capaciteitsaanvragen gaan voor treinen met een andere dan bovengenoemde herkomst en bestemming.

2. Bij het gebruik van de verdeelsporen ten behoeve van opstellen en rangeren waarbij geen gebruik gemaakt wordt van de sorteerfunctie van de dienstvoorziening geldt dat treingerelateerd opstellen

[170] Een uitzondering geldt voor de sporen 105 t/m 148 op Kijfhoek welke voorzien zijn van heuvelvoorzieningen. Zolang er op Kijfhoek geen voor derden beschikbare sorteerdienst wordt aangeboden geldt dat er geen prioriteit wordt gegeven aan aanvragers die gebruik willen maken van deze sporen voor heuvelen ten opzichte van aanvragers die gebruik willen maken van deze sporen voor opstellen (brief ACM d.d. 21 februari 2022 ACM/UIT/572134 inzake prioriteringscriteria Kijfhoek).

[171] Brief ACM d.d. 21 februari 2022 ACM/UIT/572134 inzake prioriteringscriteria Kijfhoek.

en rangeren boven niet-treingerelateerd opstellen en rangeren gaat. Om dit te kunnen bepalen wordt er rekening gehouden met:
- Aangevraagde treinen voor de jaardienstverdeling.
- Gerealiseerde treinen in de lopende dienstregeling.

Stap 6: Toewijzing aan gerechtigden
Voor emplacementen vindt een ontwerp-toewijzing plaats op 3 juli 2023. Deze staat open voor consultatie tot 4 augustus 2023. Op uiterlijk 22 augustus 2023 volgt de definitieve toewijzing.

Bij het toewijzen van de beschikbare capaciteit voor rangeerheuvel Kijfhoek hanteert ProRail een minimale benodigde wagenovergang van vier uur als ondergrens. De toewijzing van de toegang tot de rangeerheuvel Kijfhoek wordt vastgelegd in een basisplan. In het basisplan wordt door ProRail het geplande gebruik van de aankomst-, heuvel-, verdeel en vertreksporen vastgelegd. De capaciteit van de verdeelsporen wordt aan gerechtigden verdeeld conform het basisplan. Verdeelsporen die bij de jaardienstverdeling niet nodig blijken te zijn om te heuvelen kunnen, indien er aanvragen zijn, worden toegewezen voor enkel opstellen. Voor de verdeelde capaciteit van de verdeelsporen is de gerechtigde de vergoeding voor de dienst opstellen en rangeren (7.3.5.2.1) verschuldigd. Verdeelsporen worden in principe op nummer toegewezen op basis van noodzakelijke gebruikslengte. De daadwerkelijke planning op spoornummer kan op dagplanniveau worden aangepast, waardoor het mogelijk is om op korte termijn spoorgebruik aan te passen als gevolg van defecten en/of onderhoud aan wissels en doorzet- en bijdruksystemen.

7.3.5.3.6 Procedure voor ad-hocaanvragen
Voor aanvragen voor opstel- en rangeercapaciteit in de ad-hocfase geldt het First-Come-First-Servedprincipe. Hierbij is het tijdstip van de aanvraag, ongeacht de aanvraagmethode, leidend. Aanvragen die zonder conflicten in te passen zijn binnen de reeds verdeelde capaciteit worden verdeeld door ProRail. Aanvragen die niet zonder conflicten zijn in te passen binnen de reeds verdeelde capaciteit kunnen alleen worden gehonoreerd indien houders van reeds verdeelde capaciteit wijzigingen toestaan waardoor een nieuw verzoek wel conflictvrij kan worden ingepast. ProRail heeft hierbij een bemiddelende rol maar heeft geen mogelijkheden om benodigde wijzigingen, om een ad-aanvraag te honoreren, af te dwingen. ProRail geeft binnen de in paragraaf 7.3.5.3.4 genoemde termijnen uitsluitsel of een nieuw verzoek in te passen is.

7.3.5.3.7 Niet gebruikte capaciteit en annuleren van toegewezen capaciteit
Er geldt dat voor toegewezen capaciteit op emplacementen die gedurende ten minste één maand voor minder dan een kwart van de uren of een kwart van de totale lengte van de toegewezen sporen op het emplacement is gebruikt, de capaciteitsrechten door ProRail teruggenomen kunnen worden. Uitzondering hierop is als er maar één spoor aan een gerechtigde toegewezen is, dan geldt alleen een kwart van de uren. Zodra de gerechtigde weet dat er geen gebruik gemaakt gaat worden van toegewezen capaciteit meldt de gerechtigde dit onmiddellijk aan ProRail, zodat de vrijgekomen capaciteit door een ander gebruikt kan worden. Dit geldt voor zowel langdurig toegewezen capaciteit (langdurig opstel) als voor direct aan het treinpad gebonden capaciteit (bijvoorbeeld TijdRuimteSlots).

Annuleren van langdurig toegewezen capaciteit kan door het sturen van een bericht naar capaciteitsverdeling@prorail.nl of door het verwijderen van een volume-infra-inzet (VII) in Donna.

Annuleren van direct aan een treinpad gebonden opstel- en/of rangeercapaciteit van op een aantal manieren:
- Met een TSI-path-cancellationbericht (zie paragraaf 5.3.1 en Bijlage 23, onderdeel 27).
- het systeem LOA-Online[172] (zie paragraaf 5.3.1 en Bijlage 23, onderdeel 12).
- Door het treinpad en de daaraan verbonden opstel- en/of rangeercapaciteit in Donna te verwijderen (paragraaf 5.3.1 en Bijlage 23, onderdeel 9).

[172] Voor het annuleren van rangeer-/ opstelcapaciteit op Kijfhoek kan geen gebruik worden gemaakt van LOA-Online. Dit verloopt via telefonisch contact tussen de gerechtigde en de verkeersleidingspost.

- Een bericht aan capaciteitsverdeling@prorail.nl.

7.3.5.3.8 Procedure Stamlijn Theemsweg/Merseyweg (Botlek)
ProRail hanteert voor de toegang tot de TijdRuimteSlots (TRS) van Terminal 60, Terminal 70 en Terminal 80 (stamlijn Theemsweg/ Merseyweg) de '*Normtijden Botlek Theemsweg-Merseyweg*'. Een ovezicht van deze normtijden is te vinden op het Logistiek Portaal. Als onderdeel van deze procedure wordt de dienstregeling van de trein gekoppeld aan het TijdRuimteSlot. Bij verzoeken tot toegang tot de TijdRuimteSlots Terminal 60, Terminal 70 en Terminal 80 (stamlijn Theemsweg/ Merseyweg) dient zowel tijdens het capaciteitsverdeelproces (jaardienst en ad-hocfase) als tijdens het orderacceptatieproces de volgende informatie te worden aangeleverd:
- Treinnummer van aankomst- en/ of vertrektrein.
- De shuttlegegevens.
- Vertrektijd van/ naar terminal (of slottijd).
- De te bedienen terminal.

Verzoeken tot toegang voor Terminal 60, Terminal 70 en/of Terminal 80 die afwijken van de normtijden dienen te zijn voorzien van onderbouwing en worden door ProRail beoordeeld.

Wijziging of annulering van een trein
Bij een aanvraag tot wijziging van een trein dient de spoorwegonderneming aan te geven of dit ook een wijziging voor het gekoppelde TijdRuimteSlot tot gevolg heeft. Bij annulering van een trein gaat ProRail er zonder tegenbericht vanuit dat tevens het gekoppelde Tijd RuimteSlot geannuleerd wordt. Voor zowel het capaciteitsverdeelproces als het orderacceptatieproces geldt dat wanneer de bovenstaande informatie niet wordt aangeleverd het verzoek tot toegang niet in behandeling genomen wordt.

7.3.5.3.9 Procedure gebruik rangeerheuvel Kijfhoekvoor heuvelen
Binnen het vigerende regime van zelfvoorziening voor gebruik van de rangeerheuvel kunnen gebruikerstype 1 en 3, zoals gedefinieerd in paragraaf 7.3.5.2.2 Rangeerheuvel Kijfhoek onder 5.1 Juridische benodigdheden, capaciteit aanvragen voor het gebruik van de rangeerheuvel om te heuvelen door het gebruik van de twee sporen over de heuveltop (spoor 231 en 232). ProRail verdeelt de toegang tot de rangeerheuvel Kijfhoek om te heuvelen in de vorm van slots. Capaciteitsaanvragen voor de rangeerheuvel Kijfhoek kunnen worden gedaan in Donna en in het Orderportaal. Voor het indienen van capaciteitsaanvragen in de ad-hocfase, zie paragraaf 7.3.5.3.6. De specifieke werkwijze en spelregels voor het aanvragen van toegang om te heuvelen zijn te vinden in het document 'Capaciteitsverdeling rangeerheuvel Kijfhoek (heuveltopsporen 231 en 232)' op het Logistiek Portaal.

Prioriteitscriteria
In geval van conflicterende aanvragen tijdens de jaardienstfase volgt ProRail de stappen conform paragraaf 7.3.5.3.5 voor het verdelen van capaciteit van het gebruik van de heuveltop in de vorm van slots en hanteert hierbij de volgende specifieke prioriteitscriteria, die in volgorde van nummering worden toegepast:
1. Heuvelbewegingen van treinen met wagens voor een vertrektrein gaan voor heuvelbewegingen van treinen met wagens die langdurig op Kijfhoek verblijven.
2. Heuvelbewegingen van treinen met wagens voor vertrektreinen die als eerste een vertrektijd hebben krijgen prioriteit, zolang de periode tussen de heuvelbeweging en het moment van vertrek voldoet aan de eerder genoemde ondergrens.
3. In de toewijzing wordt rekening gehouden met de optimalisatie van het spoorgebruik bij de planning van de heuvelbewegingen.
4. In het kader van optimaal benutten van capaciteit wordt er rekening gehouden met eventuele onderbenutting van (een deel van) de volledig toegewezen capaciteit in het verleden (inclusief de redenen hiervoor).

Wijziging of annulering van een trein
Bij een aanvraag tot wijziging van een trein dient de spoorwegonderneming aan te geven of dit ook een wijziging voor de gekoppelde slot (als volume-infra-inzet) tot gevolg heeft. Bij annulering van een

trein gaat ProRail er zonder tegenbericht vanuit dat tevens de gekoppelde volume-infra-inzet geannuleerd wordt.

7.3.6 Onderhoudsdiensten en -voorzieningen[173]

Op een aantal door ProRail beheerde emplacementen zijn voorzieningen voor onderhoud en reparatie van spoorvoertuigen aanwezig. Deze voorzieningen worden beheerd door gespecialiseerde revisie- en onderhoudsbedrijven. Onderhoudsdiensten kunnen eveneens worden geleverd door deze dienstverleners. Een overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen is te vinden op de website van ProRail.

De nadere bepalingen en procedure met betrekking tot het uitvoeren van noodherstel en reparaties zijn opgenomen in paragraaf 6.2.8. De sporen waarop noodherstel en reparaties aan spoorvoertuigen dienen te worden uitgevoerd, de zogenoemde reparatiesporen, zijn terug te vinden op het Logistiek Portaal.

7.3.7 Andere technische diensten en voorzieningen

7.3.7.1 Monitoring spoorvoertuigen

ProRail heeft met het oog op het veilig gebruik van de spoorweginfrastructuur op strategische locaties monitoringssystemen geïnstalleerd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen twee typen monitoringsystemen:

- Hotboxdetectie meet de temperatuur van wielen en aspotten van passerende spoorvoertuigen. Indien een drempelwaarde wordt overschreden, dan wordt de machinist gewaarschuwd. De volgende drempelwaarden zijn van toepassing op Hotboxdetectie:
  - Voor een aspot 90°C (warmmelding) en 110°C (heetmelding).
  - Voor een wiel 290°C (warmmelding) en 375°C (heetmelding).
- Quo-Vadismonitoringsystemen meten de kracht die een wiel op de spoorstaaf uitoefent. Indien een drempelwaarde wordt overschreden, dan wordt de machinist gewaarschuwd. De volgende drempelwaarden zijn van toepassing op Quo Vadis:
  - 700 kN piekkracht (750 kN voor het tracé Zee-Zevenaar).
  - 30 ton aslast (32,5 ton voor het tracé Zee-Zevenaar).
  - 2,33 ratio scheve belading.

In geval van overschrijding van één van de drempelwaarden, moet de aanwijzing van de treindienstleider door de machinist worden opgevolgd.

Hotboxdetectie en Quo-Vadismonitoringsystemen zijn geen veiligheidssystemen maar risico-reducerende systemen ten behoeve van een veilig spoorverkeer. Dat wil zeggen dat een baanvak niet buiten dienst wordt genomen voor spoorverkeer indien een dergelijk systeem niet meer functioneert. De verantwoordelijkheid voor de deugdelijkheid en veiligheid van wielen en aspotten, voor het niet overschrijden van toegestane aslasten en voor het juist beladen van wagens berust bij de spoorwegondernemingen. Deze risicoreducerende systemen laten de aansprakelijkheidsverdeling tussen beheerder en spoorwegondernemingen wat betreft de deugdelijkheid en het juiste gebruik van spoorwegmaterieel door spoorwegondernemingen onverlet.

Het is mogelijk om uit bovengenoemde systemen op verzoek rapportages te genereren met meetgegevens van specifieke spoorvoertuigen of treinen. Deze dienst is beschreven in Bijlage 23 onderdeel 36. Een rapportage van gemeten hoge waarden wordt standaard aan alle spoorwegondernemingen geleverd.

[173] Uitgezonderd dienstvoorzieningen voor groot onderhoud die uitsluitend zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn.

7.3.7.2 Andere technische diensten en voorzieningen[174]

Door gespecialiseerde dienstverleners worden andere technische diensten en voorzieningen geleverd. Een overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen is te vinden in de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.

7.3.8 Zeehaven- en binnenhavendiensten en -voorzieningen

Spoorgerelateerde zeehaven- en binnenhavenvoorzieningen zijn aanwezig bij gespecialiseerde dienstverleners. ProRail biedt hiervoor geen diensten en dienstvoorzieningen aan. Een overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en voorzieningen is te vinden in de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden'* op de website van ProRail.

7.3.9 Hulp- en ondersteuningsdiensten en -voorzieningen

ProRail beschikt over een afdeling Incidentenbestrijding. Diensten en andere informatie in het kader van calamiteitenafhandeling zijn beschreven in paragraaf 5.3.1 punt n en paragraaf 6.2.9.

ProRail biedt verder geen separate hulp- en ondersteuningsvoorzieningen aan. Een overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen is te vinden in de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.

7.3.10 Tankinstallaties

7.3.10.1 Algemene informatie

ProRail biedt op een aantal locaties tankinstallaties aan voor het innemen van diesel in locomotieven en treinstellen. In Bijlage 21 zijn de locaties van de tankinstallaties weergegeven.

Overeen te komen regeling

► De contractuele voorwaarden voor gebruik van de tankinstallaties worden overeengekomen in de Toegangsovereenkomst voor de dienst 'Tankinstallaties'. ◄

7.3.10.2 Tankinstallaties

Tankinstallaties		
1. Algemene informatie		
1.1	Dienst	De dienst betreft de toegang tot en het gebruik van tankinstallaties. De tankinstallatie is een voorziening die behoort tot categorie 2 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Voorziening voor het innemen van brandstof (diesel) in locomotieven en treinstellen. (Voor de levering van brandstof zie tabel 'Levering van brandstof' onder deze tabel).
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	Zie Bijlage 21.
3.1.1	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-24:00 uur.

[174] Met inbegrip van schoonmaak- en wasvoorzieningen.

Tankinstallaties		
3.1.2	Technische karakteristiek	De tankinstallaties zijn beschikbaar in drie configuraties, zie Bijlage 21 van de Netverklaring: • Uitgerust voor (uitsluitend) tanken via de afleverinstallatie die deel uitmaakt van de tankinstallatie. • Uitgerust voor tanken via de afleverinstallatie die deel uitmaakt van de tankinstallatie én voor tanken vanuit een tankauto ('mobiel tanken'). • Uitgerust voor (uitsluitend) tanken vanuit een tankauto ('mobiel tanken'). De tankinstallaties met afleverinstallatie bieden elk tenminste twee afleverings-aansluitingen, één laag-debiet-aansluiting met een vulpistool en één hoog-debiet-aansluiting met een morsvrije koppeling volgens STANAG-3756 (1") met elektrische overvulbeveiliging. Het beleid van ProRail is erop gericht om het gebruik van de vulpistoolaansluitingen te ontmoedigen. Het voornemen tot het buiten gebruik stellen van de vulpistoolaansluitingen op één of meerdere tankinstallaties zal, na overleg met de spoorwegondernemingen, steeds tenminste twee jaar van te voren worden aangekondigd.
3.1.3	Geplande wijzigingen	De geplande wijzigingen zijn opgenomen in Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en -studieprojecten.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van de tankinstallaties met afleverinstallatie wordt door ProRail in rekening gebracht bij de exploitant van die tankinstallatie. De vergoeding voor het gebruik van de tankinstallaties zonder afleverinstallatie is inbegrepen in het tarief voor de dienst opstellen en rangeren (zie paragraaf 7.3.5.2.1 van Netverklaring).
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	De afnemers van de dienst zijn spoorwegondernemingen die beschikken over een geldige Toegangsovereenkomst. Gebruik van de tankinstallatie vindt plaats met inachtneming van de voorschriften in de eventueel van toepassing zijnde omgevingsvergunning milieu. • Gebruik op een andere wijze dan waarvoor de installatie volgens Bijlage 21 van de Netverklaring is ingericht (voor tanken via de afleverinstallatie en/of voor tanken uit een tankauto) is niet toegestaan. • Bij de tankinstallaties die met een afleverinstallatie zijn uitgerust is het tanken via de afleverinstallatie van de tankinstallatie uitsluitend mogelijk op basis van een overeenkomst tussen de spoorwegonderneming en de exploitant van de tankinstallatie(s). De exploitant is, op basis van een overeenkomst met ProRail, verplicht om de levering van brandstoffen via die installaties op niet-discriminerende wijze aan te bieden aan alle spoorwegondernemingen. VIVENS kan u informeren over de diverse exploitanten. De exploitant van de tankinstallatie(s) kan aanvullend voorwaarden stellen omtrent het gebruik van de tankinstallatie(s), met betrekking tot bijvoorbeeld vooraanmelding en tijdvakken waarin aflevering kan plaatsvinden. • De voorwaarden met betrekking tot bodembescherming zijn opgenomen in paragraaf 2.4.2.4 van Netverklaring.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	De spoorvoertuigen beschikken over de juiste vulmonden voor het innemen van brandstof.
5.3	Zelfstandig gebruik	De tankinstallatie is zelfstandig te gebruiken door de vervoerders.
5.4	IT-systemen	N.v.t.

Tankinstallaties		
5.5	Gedragsregels voor mobiel tanken	1. Het is de spoorwegonderneming toegestaan om te tanken op andere plaatsen dan de daarvoor ingerichte plaatsen bedoeld in Artikel 12 van de Algemene Voorwaarden (zie ook Bijlage 21 voor de locaties), in de volgende gevallen: a. Zelfrijdende werktreinen, aanwezig en actief voor de uitvoering van werkzaamheden op de spoorwegen, die door de aard van de spoorwerkzaamheden niet in staat zijn om een van de door de beheerder aangewezen plaatsen, zoals bedoeld in Artikel 12 van de Algemene Voorwaarden te bereiken (zie ook Bijlage 21 voor de locaties). b. Niet zelfrijdende werktuigen, aanwezig en actief voor de uitvoering van werkzaamheden op de spoorwegen, die worden ingezet op een bouwplaats. c. Als de tankinstallatie waar een geplande tankbeurt zou plaatsvinden, gestoord is of door stremming van de spoorweginfrastructuur niet kan worden bereikt. 2. Bij toepassing van de uitzonderingen gelden de volgende voorwaarden: a. Voor aanvang van de werkzaamheden met de werktreinen en werktuigen moet de brandstoftank van de werktreinen en werktuigen geheel zijn gevuld. b. Bij het tanken van een werktuig is het niet van belang of het werktuig direct wordt voorzien van brandstof of dat de brandstof wordt getankt in een aggregaat teneinde het werktuig te voorzien van elektriciteit. c. Bij het tanken op andere plaatsen dan de plaatsen bedoeld in Artikel 12 van de Algemene Voorwaarden (zie ook Bijlage 21 voor de locaties), moet een combinatie van voorzieningen en maatregelen bodem beschermende maatregelen zoals uitgeschreven in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) en/of de desbetreffende bepalingen voor tijdelijke stationaire installaties en afleverinstallaties uit de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 30[175] worden toegepast. Voor het aanvragen van een vergunning dient gebruikt te worden gemaakt van het BBT-document[176] “Bodembescherming: combinaties van voorzieningen en maatregelen” (BB-CVM[177]). Indien tanken plaatsvindt op een emplacement waarvoor een omgevingsvergunning milieu van kracht is, dient overeenkomstig de daartoe strekkende voorschriften te worden gehandeld.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Het gebruik van de tankinstallaties is gekoppeld aan de capaciteitstoewijzing van het betreffende spoor waarlangs de voorziening is gelegen. Het proces voor aanvraag toegang tot en toewijzing van dit spoor is beschreven in paragraaf 7.3.5.3 van de Netverklaring.

7.3.10.3 Levering van brandstof

De dienst brandstoflevering wordt uitgevoerd door VIVENS. Zie voor meer informatie over de levering van brandstof de ‘*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*’ op de website van ProRail.

[175] PGS 30: Richtlijn voor het veilig vullen, opslaan, afleveren van vloeibare brandstoffen in en vanuit bovengrondse tanks en het verwijderen van bovengrondse opslagtanks.
[176] Best Beschikbare Technieken voor bodembescherming
[177] BodemBescherming, Combinaties van Voorzieningen en Maatregelen

Bijlage 1 Algemene overzichtskaart met netwerkconfiguratie (paragraaf 2.2.1)

In aanvulling op de in de overzichtskaart op de vorige bladzijde vermelde spoorwegen, zijn de volgende spoorwegen aangewezen als hoofdspoorweg:[178]

- Velperbroek Aansluiting – Arnhem Goederenstation
- IJsselbrug Westzijde – Arnhem Goederenstation
- Nootdorp Aansluiting – Leidschendam Werkplaats
- Amersfoort – Leusden
- Amsterdam Singelgracht Aansluiting – Amsterdam Westhaven
- Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Westhaven
- Apeldoorn – Apeldoorn Zuid
- Lage Zwaluwe – Oosterhout
- Lage Zwaluwe – Moerdijk
- Sittard – Born

De in onderstaande tabel vermelde stamlijnen zijn hoofdspoorwegen.[179]

Locatie	Naam stamlijn
Haven van Rotterdam	Waalhaven
Haven van Rotterdam	Eemhaven
Haven van Rotterdam	Pernis
Haven van Rotterdam	Botlek
Haven van Rotterdam	Europoort
Haven van Rotterdam	Maasvlakte
Haven van Amsterdam	Westelijk Havengebied
Haven van Amsterdam	Hemhaven
Haven van Amsterdam	Houtrakpolder
Moerdijk	Industrieschap
Utrecht	Industrieterrein Lage Weide
Delfzijl	stamlijn Havenschap
Dordrecht	Zeehaven
Dordrecht	Industrieterrein De Staart
Maastricht	Beatrixhaven
Roodeschool	Eemshaven
Vlissingen	Sloehaven
Zwijndrecht	Groote Lindt
Oosterhout	Industrieterrein Weststad
Roosendaal	Industrieterrein
Alphen aan den Rijn	Industrieterrein Rijnhaven
Born	Franciscushaven
Axel	Axelse Vlakte
Venlo	Tradeport
Almelo	Dollegoor
Almelo	Bedrijvenpark Twente
Oss	Elzenburg

De infrastructuurgegevens van stamlijnen zijn ook in het Register van Infrastructuur (RINF) te vinden.

178 Bijlage 1 alsmede bijlage 2 onderdeel a bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.
179 Bijlage 2 onderdeel b bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

Bijlage 2 Lijst van begrippen

Naam begrip	Definitie
Ad-hocaanvraag	Capaciteitsaanvraag voor spoorweginfrastructuur ten behoeve van vervoer en voor beheer, als ook voor het afhandelen van verstoringen in de vorm van mutaties op het verdelingsplan dat binnen de ad-hocfase actueel is. *Toelichting:* Dit zijn aanvullingen op de capaciteitsverdeling die vastgelegd zijn in het verdelingsplan van de Jaardienst.
Aslast	Aslast is het gewicht (in tonnen) per as van een spoorvoertuig, inclusief belading.
Baanvak	Een baanvak is een opeenvolging van aaneengesloten dienstregelpunten en vrije banen, beginnend en eindigend in een dienstregelpunt. *Toelichting:* De begrippen baanvak en traject worden in de praktijk doorgaans beide en soms ook door elkaar gebruikt.
Besloten personenvervoer	Besloten personenvervoer is personenvervoer per trein, niet zijnde openbaar vervoer (zie Besluit Capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur).
Betuweroute	Onder de goederenspoorweg Betuweroute wordt verstaan: • de spoorweg Maasvlakte – Kijfhoek – Zevenaar en de daaraan gelegen emplacementen; • met inbegrip van de emplacementen Feijenoord en IJsselmonde en de sporen die die emplacementen verbinden met de genoemde spoorweg; • met inbegrip van de stamlijnen die verbonden zijn aan de bedoelde emplacementen. De begrenzing van de sporen die onderdelen van de Betuweroute verbinden met het Gemengde net ligt ter plaatse van de punten zoals vermeld in onderstaande tabel:

Locatie	spoor-ID	in verbinding		punt
IJsselmonde	EF	Brdv	Rtst	km 42.000
	wsl 135 - wsl 911A	Brdv	Rtst	tussen wsl 135 en de kruising met het spoor tussen wsl 903 en wsl 907B
	267e	Rtz	IJsm	sein 960
	266c	Rtz	IJsm	sein 962
Zwijndrecht	57	Zwd	Kfh	km 33.700
	67	Kfhz	Zwd	sein 1380
	68	Kfhz	Zwd	sein 1382
	69	Kfhz	Zwd	sein 1384
Meteren	CC	BRMet	Gdm	km 147.000
	DD	Gdm	BRMet	km 247.000
	EE	BRMet	Zbm	km 346.600
	FF	Zbm	BRMet	km 346.600
Elst	KK	CUP	Nm	km 290.000
	HH	CUP	Est	km 190.000
	GG	Est	CUP	km 190.000
Zevenaar	ZN	BRValo	Zv	km 107.200
	ZM	BRValo	Zv	km 107.200
	KL	Zv	BRValo	km 107.200

Naam begrip	Definitie
Buitengewoon Vervoer	Buitengewoon Vervoer is vervoer waarbij afmetingen, gewicht of aard van de lading of het spoorvoertuigtype bijzondere technische of exploitatieve maatregelen vergen en waarvoor een regeling Buitengewoon Vervoer vereist is.
Capaciteitsovereen-komst	Een capaciteitsovereenkomst is een toegangsovereenkomst waarin alleen de capaciteit waarop de gerechtigde aanspraak kan maken, is vastgelegd zonder recht op toegang en gebruik van de spoorweginfrastructuur. *Toelichting:* Een capaciteitsovereenkomst kan worden gesloten met een partij die volgens de wet gerechtigd is tot het sluiten van een toegangsovereenkomst (bijvoorbeeld een provincie die vervoerconcessies verleent, of een verlader), maar die niet beschikt over een bedrijfsvergunning.
Centraal bediend gebied	Een centraal bediend gebied is een gebied op de spoorweginfrastructuur waarbinnen de samenhang van rijweginstelling en spoorbezetting vanuit één systeem wordt bewaakt en waar de bediening van individuele infraobjecten en de rijweginstelling plaatsvindt vanuit één centraal punt.
Dienstregeling	Een dienstregeling is een overzicht van het geplande railverkeersproduct van alle spoorwegondernemingen in termen van vertrek-, doorkomst- en aankomsttijden van treinen op dienstregelpunten. Een dienstregeling heeft altijd een bepaalde geldigheid. *Toelichting:* Een dienstregeling/Infraplan wil zeggen dat er op de “infra” een plan wordt gemaakt waarmee het treinverkeer voor een vaste periode is geregeld. De bijbehorende processen en activiteiten om tot het plan te komen vallen niet onder de definitie dienstregeling.
Dienstvoorziening	De installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten van een of meer diensten als bedoeld in Richtlijn 2012/34/EU, bijlage II, punten 2 tot en met 4.
Emplacement	Een emplacement is een gebied van de spoorweginfrastructuur dat bestemd en ingericht is om treinen te doen stoppen, beginnen, eindigen, inhalen, kruisen, opstellen of rangeren en voorzien van ten minste één wissel. In artikel 39 van de Regeling spoorverkeer wordt een emplacement als volgt aangeduid: tot een emplacement behoren: a. alle sporen, aangeduid met een cijfer; b. de spoorgedeeltes van het wisselcomplex; c. alle aan de sporen als bedoeld sub a en b grenzende sporen tot een maximale afstand van 200 meter voor het toegangssein van dat emplacement of tot de maximale afstand voor het toeleidende sein zoals aangegeven in de Netverklaring (zie paragraaf 7.3.5.1).
ERTMS	ERTMS is het Europese gestandaardiseerde beveiligingssysteem voor het treinverkeer. *Toelichting:* Zie ook de begrippen ETCS en GSM-R. ERTMS kent 3 niveaus (levels): 1. Puntsgewijze treinbeveiliging met vaste blokken en conventionele treindetectie. Deze is qua functionaliteit vrijwel gelijk met ATB-NG. 2. Cabinesignalering gebaseerd op radiocommunicatie, conventionele treindetectie, vaste blokken. 3. Cabinesignalering gebaseerd op radiocommunicatie, de trein geeft zelf zijn positie door, vaste of bewegende blokken.
ESBS	Eerstvolgend Stoptonend Bediend Sein
ETCS	ETCS is een onlosmakelijk onderdeel van ERTMS en heeft betrekking op de signalering, zowel naast het spoor als in de cabine.
First- Come-First-Served-principe	Als meerdere partijen dezelfde capaciteit aanvragen krijgt de partij die het eerste de aanvraag heeft ingediend de capaciteit toegewezen.

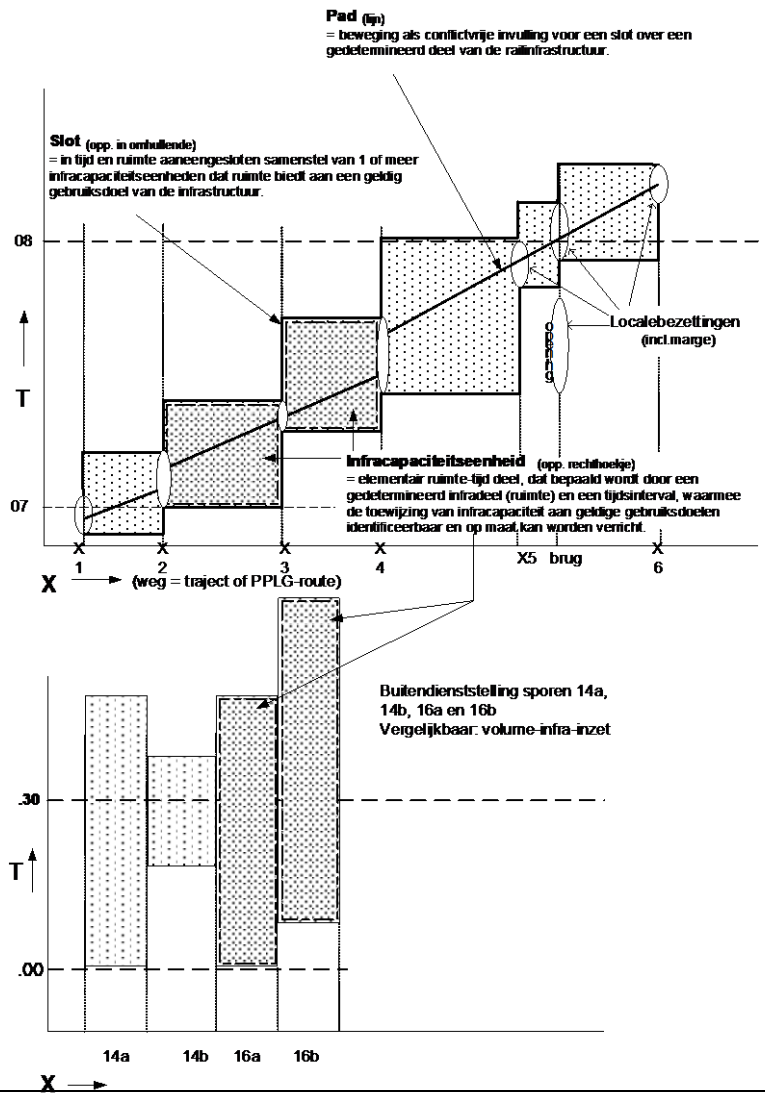
Naam begrip	Definitie
Gebruiksbeperking	Een gebruiksbeperking is een afwijking van de normale gebruikswaarde van de spoorweginfrastructuur. Zoals: • Tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB's) • Toelatingsnormen en vervoersregelingen • Materieel-spooruitsluiting • Materieel-wisseluitsluiting • Belastingbeperking • Beperking stroomafname • Beperking omgevingsvergunning • Vervoersbeperking • Geluidbeperking
Gebruiksvergoeding	De term 'gebruiksvergoeding' is het verzamelbegrip voor de diverse vergoedingen die spoorwegondernemingen aan ProRail betalen in verband met de diensten die zij van ProRail afnemen voor het verwerven van capaciteitsrechten en de toegang tot en het gebruik van de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur en voorzieningen, alsmede de daarbij te leveren diensten. Gebruiksvergoeding bestaat uit de volgende elementen: 1. De vergoeding voor het minimumtoegangspakket (categorie 1 diensten)[180], eventueel aangevuld met een heffing als bedoeld in artikel 62 lid 2 en 6 onder a[181] en b[182] Spoorwegwet. 2. De vergoeding van categorie 2, 3 en 4 diensten (voor zover deze worden aangeboden door ProRail).[183] 3. Heffingen, kortingen, bijtelling dan wel aftrek als bedoeld in artikel 62, lid 6, onder c, d[184], e, f en g Spoorwegwet.
Gemengde net	Het Gemengde net omvat de door ProRail beheerde spoorwegen met uitzondering van de Betuweroute.
Gerechtigde	Volgens de Spoorwegwet is een gerechtigde een natuurlijk persoon of een rechtspersoon die bevoegd is tot het sluiten van een toegangsovereenkomst en een kaderovereenkomst met ProRail. Zie voor een nadere duiding artikel 57 van de Spoorwegwet en paragraaf 3.2.1 van de Netverklaring.
Gevaarlijke stoffen	Gevaarlijke stoffen zijn stoffen, die door hun eigenschappen in geringe hoeveelheid al gevaar opleveren voor mens, dier of milieu, zoals bedoeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.
Goederencorridor	Een goederencorridor is een door de EU aangewezen reeks baanvakken gelegen op het grondgebied van meer lidstaten om een efficiënter goederenvervoer per spoor te bevorderen.
GSM-R	GSM-R is het draadloze telecommunicatienetwerk voor de spoorsector. *Toelichting:* GSM-R wordt gebruikt als communicatiemedium zowel spraak (machinist en treindienstleider) als data (tussen de beveiligingssystemen aan wal en in de trein) maar ook voor andere spoorgerelateerde voice- en datacommunicatiebehoeftes.
Kinematisch referentieprofiel	Referentieprofiel van spoorvoertuigen vermeerderd met schommel-, rol- en slingerbewegingen.

180 Zie bijlage II, punt 1, bij de Richtlijn.
181 Zie Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfratructuur.
182 Zie Uitvoeringsverordening 2015/429 tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder.
183 Zie bijlage II, punt 2, 3 en 4 bij de Richtlijn. Categorie 2 diensten betreffen de (toegang tot) dienstvoorzieningen en tot de diensten verleend in die voorzieningen, categorie 3 diensten betreffen aanvullende diensten, categorie 4 diensten betreffen ondersteunende diensten.
184 Zie Besluit HSL-heffing.

Naam begrip	Definitie
Knooppunt	Een knooppunt is een dienstregelpunt of een verzameling (naburige) dienstregelpunten waarbinnen enkele logistieke- en plannings-technische processen van de treindienst zich in één geheel concentreren respectievelijk worden afgehandeld. Er zijn drie soorten knooppunten: • infraknooppunt: proces = planning, verdeling en vrijgeven van infra. Een infraknooppunt is een knooppunt, waar minimaal drie vrije banen samenkomen. • materieelknooppunt: proces = planning en uitvoering van materieelbehandelingen en rangeren. • personeelknooppunt: proces = planning en besturing van de personeelsdiensten.
KPI	Een KPI (Key Performance Indicator of Kritische Prestatie Indicator) is een ratio tussen ambitie en realisatie van een te leveren prestatie. *Toelichting* Het is een managementinstrument.
Late request	Late-Requestaanvragen zijn de aanvragen die na de sluitingsdatum voor de jaardienstverdeling binnenkomen maar nog voor het moment dat de capaciteit definitief verdeeld is. De infrastructuurbeheerder mag een toegewezen treinpad herschikken als dat noodzakelijk is om alle aangevraagde treinpaden zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen en als de aanvrager aan wie dat pad is toegewezen, daarmee akkoord gaat. De infrastructuurbeheerder werkt de ontwerpdienstregeling uiterlijk één maand vóór de wijziging van de dienstregeling bij en neemt daarbij alle treinpaden op die in de hierboven beschreven periode zijn toegewezen.
Linehaul	Rechtstreekse verbinding voor goederenvervoer tussen twee knooppunten of terminals.
Macrotopologie	De macrotopologie is de weergave van het netwerk van de spoorweginfrastructuur op het niveau van dienstregelpunten (stations, haltes, aansluitingen, bruggen enzovoort) en de vrije banen. Hierin fungeren de dienstregelpunten als knopen en de vrije banen als de takken. Hierin is een extra verfijning aan te brengen door de takken (hier de vrije banen) nader te preciseren tot de afzonderlijke vrijebaansporen. Deze verfijning is voor sommige plannings- en capaciteitsverdelingsfuncties nuttig wegens het iets verhoogde detailniveau, ter voorkoming van conflictsituaties. Zie ook de definitie van ‘vrije baan’.
Netwerkconfiguratie	De netwerkconfiguratie (macrotopologie) is de weergave van het netwerk van de spoorweginfrastructuur op het niveau van dienstregelpunten (stations, haltes, aansluitingen, bruggen, enzovoort) en de vrije banen. Hierin fungeren de dienstregelpunten als knopen en de vrije banen als de takken.Hierin is een extra verfijning aan te brengen door de takken (hier de vrije banen) nader te preciseren tot de afzonderlijke vrijebaansporen. Deze verfijning is voor sommige plannings- en capaciteitsverdelingsfuncties nuttig wegens het iets verhoogde detailniveau, ter voorkoming van conflictsituaties. Zie ook de definitie van ‘vrije baan’.
Niet-centraal bediend gebied	Een niet centraal bediend gebied (NCBG) is een gebied op de spoorweginfrastructuur waarbinnen de bediening van individuele infraobjecten en de rijweginstelling lokaal plaatsvindt onder de supervisie van de treindienstleider met minimale bevoegdheid.
Nuttige perronlengte	De maximale doorlopende lengte van een perron waaraan een trein in normale omstandigheden moet stoppen om passagiers te laten in- en uitstappen, rekening houdend met een passende stoptolerantie. Normale exploitatie betekent dat er geen sprake is van gestoord bedrijf (namelijk normale adhesie, werkende seinen, alle systemen functioneren naar behoren).
Omgrenzingsprofiel spoorvoertuigen (OPS)	Het maximaal toelaatbare ruimtebeslag van een spoorvoertuig - inclusief ruimtebeslag van spoorvoertuigen in bogen - dat op geen enkel moment overschreden mag worden, tenzij sprake is van een Buitengewoon-Vervoer-regeling. Dit omgrenzingsprofiel is bepaald met de kinematische methode conform NEN-EN15273-3 en voor het van toepassing zijnde referentieprofiel.

Naam begrip	Definitie
Openbaar vervoer	Voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling (met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig). (Zie Wet personenvervoer 2000).
Opstelspoor	Een opstelspoor is een spoor bedoeld voor het opstellen (zie paragraaf 7.3.5.2.1) van spoorvoertuigen.
Overloop	Een overloop is een voorziening om op een vrije baan van spoor te wisselen via (minimaal twee) wissels. *Toelichting:* De toepassing van een overloop is de Infratechnische Voorziening voor Onderhoud, deze wordt in de vervoersplanning gezien als een dienstregelpunt.
Pad	Een pad is een beweging als uitvoerbare invulling voor een slot. Volgens Richtlijn 2012/34/EU is een treinpad: de capaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden. *Synoniem:* Treinpad
Perronspoor	Spoor langs het perron. **Spoor** Een spoor is een ononderbroken, benaamd deel van een spoortak, eenduidig begrensd door daarvoor geldige spoorgrenzen en bedoeld als van- of naar-locatie voor een beweging, dan wel als opstelplaats voor spoorvoertuigen. *Toelichting:* Een meer populaire definitie is: Twee (evenwijdige) spoorstaven, zodanig geconstrueerd, dat er railvoertuigen op kunnen rijden. Dit is echter eerder de omschrijving van ‘rails’. **Perron** Een perron is een verhoging langs het spoor bij een station of halte, waar reizigers in- en uit- kunnen stappen en/of waar goederen kunnen worden aangenomen en afgeleverd.
Prestatieregeling	Een regeling inzake de wederkerige prestaties van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming; een vergoedingssysteem kan daarvan deel uitmaken.
Productstap	Een frequentieverhoging op een corridor, een spoorwegonderneming die met nieuwe of langere spoorvoertuigen wil rijden, sneller wil rijden of een betere aansluiting wil verkrijgen.
Rangeren	Rangeren is het uitvoeren van een rangeerbeweging. Rangeren: alle in hun geheel binnen een emplacement plaatsvindende verkeersbewegingen met treinen (of spoorvoertuigen).[185] **Rangeerbeweging** Een rangeerbeweging is een beweging zonder oogmerk van vervoer, waarbij de restrictie geldt dat geen vrije baan wordt bereden, dus binnen de grenzen van een emplacement of materieelknooppunt.
Referentieprofiel	Met behulp van referentieprofielen kunnen de maximale afmetingen (ofwel het maximum constructieprofiel) van een voertuig worden berekend. De referentieprofielen zijn internationaal vastgesteld (zie de TSI-INF).
Remslof Verdeelsporen Kijfhoek	De Remslof Verdeelsporen Kijfhoek is een alleen op de verdeelsporen van Kijfhoek in gebruik zijnde remslof van het type ‘Stangen – Hemmschuhe’, het zogenoemde ‘Zwitsers model’ (zie het ‘*Gebruiksvoorschrift Remslof Verdeelsporen Kijfhoek GVS00109*’ op het Logistiek Portaal).

[185] Artikel 29 Besluit spoorverkeer.

Naam begrip	Definitie
RNE	RailNetEurope is een Europees samenwerkingsverband van infrastructuurbeheerders op het gebied van capaciteitsverdeling en operatie. Binnen RNE worden onder andere de internationale dienstregelingsaanvragen gecoördineerd en afgestemd. (www.rne.eu)
Rode Meetgebied	De maximale extra vrije ruimte buiten het omgrenzingsprofiel. Het Rode Meetgebied is vastgelegd in bijlage 8 bij de Regeling spoorverkeer, zoals bepaald in artikel 10 lid 3 sub a Besluit spoorverkeer en artikel 40a Regeling spoorverkeer. Zie ook Bijlage 12 van deze Netverklaring.
Rolling Planning	Gereserveerde capaciteit in bandbreedtes voor een bepaald tijdsvenster of in de vorm van systeempaden die aangevraagd kunnen worden met in achtneming van specifieke aanvraagtermijnen.
Slot	Een slot is een in tijd en ruimte aaneengesloten samenstel van één of meer infracapaciteitseenheden, dat ruimte biedt aan een geldig infragebruiksdoel van de spoorweginfrastructuur. *Synoniem:* TijdRuimteSlot *Toelichting* (figuur):  	

Naam begrip	Definitie
Spooraansluiting	Een spooraansluiting is een aansluiting van het terrein van één bedrijf door middel van een spoor en een wissel aan de hoofdspoorweginfrastructuur.
Spoorwegonderne-ming	Spoorwegonderneming als bedoeld in artikel 3, onderdeel 1, van richtlijn 2012/34/EU, alsmede iedere andere onderneming die gebruik maakt of beoogt te maken van de spoorweg en daarvoor de beschikking heeft over tractie. [186] *Synoniem:* Vervoerder
Spoor- en baanvakgeometrie	Spoor- en baanvakgeometrie is de ligging van sporen en baanvakken uitgedrukt in meetkundige termen.
Stamlijn	Een stamlijn is het spoor en de wissels, waarop meer spooraansluitingen zijn aangesloten ter ontsluiting van een bedrijvenpark aan de hoofdspoorweg.
Station	Een station is een gebouw of werk dat blijkens zijn constructie en inrichting geheel of gedeeltelijk is bestemd voor aankomst en vertrek van spoorvoertuigen met het oog op het in-, uit- of overstappen van reizigers.
STM	Een Specifieke TransmissieModule (STM) is treinapparatuur die informatie uit een conventioneel lokaal beveiligingssysteem converteert naar voor het ETCS begrijpelijke informatie. *Toelichting:* Voor Nederland is de STM-ATB relevant, voor de grensovergang met België de STM-Memor en voor Duitsland de STM-PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung).
Storing	Niet- of niet juist werkende functionaliteit van de spoorweginfrastructuur.
Systeempad	Een systeempad is een treinpad dat gemaakt is op basis van parameters en bedoeld is voor een bepaald soort trein. Er zijn systeempaden voor standaard goederenvervoer, maar ook voor bijvoorbeeld besloten personenvervoer of de Thalys.
Tankinstallatie	Een tankinstallatie is een installatie voor de opslag van brandstof, inclusief de mogelijkheden om spoorvoertuigen van brandstof te voorzien op een milieuverantwoorde wijze. *Toelichting:* Conform de omgevingsvergunning / (milieu)wet- en regelgeving.
TijdRuimteSlot	*Synoniem*: zie slot
Toegangsovereen-komst	Een toegangsovereenkomst is een overeenkomst tussen ProRail en een gerechtigde over het gebruik van capaciteit en bevat in ieder geval bedingen over: a. De door ProRail te bieden kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur; b. De vergoeding. *Toelichting:* Zie artikel 59 van de Spoorwegwet Zie ook: Capaciteitsovereenkomst.
Tonmetergewicht	Een tonmetergewicht is het gewicht in tonnen dat een trein gemiddeld per strekkende meter weegt.
Traject	Verbinding tussen twee plaatsen met betrekking tot voer- of vaartuigen die die weg geregeld afleggen.
Treinpad	*Synoniem:* zie pad

[186] Zie ook Artikel 1 Spoorwegwet.

Naam begrip	Definitie
Verkeersgebruik	Verkeersgebruik is het gebruik van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur voor verkeer. Dit in tegenstelling tot het gebruik van de infrastructuur voor beheer. *Toelichting:* Verkeer is te onderscheiden in rijdend en stilstaand verkeer. Beheer is het maken, onderhouden en vernieuwen van de spoorweginfrastructuur. Binnen de spoorbranche: • Rijdend gebruik is het rijden van de trein, in- en uitstappen resp. laden en lossen, rangeerhandelingen ten behoeve van het samenstellen van treinen. • Stilstaand gebruik is het opstellen en verzorgen van spoorvoertuigen: inspecties, bevoorrading verbruiksmaterialen, hygiënische verzorging in- en uitwendig, kleine herstellingen.
Verkeersleiding	Het ProRail bedrijfsonderdeel bestaande uit Verkeersregie, Treindienstleiding en Incidentenbestrijding. Verkeersregie Organisatie van mensen en systemen, die gericht is op het: • Toedelen en verdelen van capaciteit in de operationele fase. • Verstrekken van informatie van deze toedeling. • Evalueren van de afhandeling van verstoring. • (Her)verdelen van capaciteit gedurende de bijsturingsfase op netwerkniveau (dienstregeling en infra-onttrekkingen). • Aanspreekpunt en loket zijn voor vervoerders en assetmanagement gedurende de bijsturingsfase op netwerkniveau. Treindienstleiding Organisatie van mensen en systemen, die gericht is op het: • Zorgen voor spoorwegveiligheid. • Vrijgeven van infracapaciteit aan spoorwegondernemingen. • Bij verschil tussen gevraagde en beschikbare rijwegen het procesplan rijwegen opnieuw vaststellen en hierover informatie verstrekken. • Bij een calamiteit het nemen van de juiste maatregelen en vervolgens melding maken van de calamiteit. Incidentenbestrijding Organisatie van mensen en systemen, die gericht is op het: • Voorkomen, evalueren en afhandelen van calamiteiten op of rond het spoor.
Verkeersluwe periode	Met een verkeersluwe periode worden zowel voor goederen- als reizigersverkeer officiële feestdagen en de tussenliggende dag tussen een officiële feestdag en een weekeind bedoeld. Voor reizigersvervoer vallen hier de schoolvakanties ook nog onder.
Verstoring	Een verstoring is een afwijking van een trein op het verdelingsplan op een dienstregelpunt boven een vastgestelde normwaarde. Er zijn drie soorten verstoringen: 1. Vertragingen groter dan of gelijk aan de onregelmatigheidvertragingsnorm. 2. Opheffing waarvoor geen order normale treindienst is ingediend. 3. Omleiding waarvoor geen order normale treindienst is ingediend.
Vervoer	Het gebruik van capaciteit waarbij daadwerkelijk passagiers of lading wordt vervoerd.
Vrije baan	Een vrije baan is een gebied dat twee dienstregelpunten of twee primaire procesleidingsgebieden (PPLG´s) met elkaar verbindt. *Toelichting* Binnen een vrije baan is voor een beweging geen afslagmogelijkheid; er bevinden zich geen door de Procesleider Rijwegen bedienbare wissels. Een vrije baan bestaat uit één of meer vrije-baansporen. Er zijn twee zienswijzen op het vrije baan-begrip (zie ook "Macrotopologie"): • De PPLG-zienswijze: hier zijn de PPLG´s de knopen, en is een vrije baan een verbindende pijp zonder afslagmogelijkheid. • De Dienstregelpunt-zienswijze: onderkent meer knopen dan de PPLG-zienswijze; daarin zijn de dienstregelpunten de knopen, zodat een iets fijnmaziger netwerk ontstaat.

Verkorting	Betekenis
ACM	Autoriteit Consument & Markt
ATB	Automatische treinbeïnvloeding
ATBEG	Automatische treinbeïnvloeding eerste generatie
ATBNG	Automatische treinbeïnvloeding nieuwe generatie
ATB-Vv	Automatische treinbeïnvloeding verbeterde versie
ATB-e	Automatische treinbeïnvloeding eenvoudig
AUP	Alternatief uurpatroon
AVV/GCU	Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen/General Contract of Use for Wagons
Bal	Besluit activiteiten leefomgeving
BB-CVM	BodemBescherming, Combinaties van Voorzieningen en Maatregelen, zie de site van Rijkswaterstaat.
BBT	Best Beschikbare Technieken voor bodembescherming, zie de site van Rijkswaterstaat.
BLEVE(-vrij)	Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion, benaming van een type explosie dat zich kan voordoen als bijvoorbeeld een propaan- of LPG-tank bezwijkt. Deze aanduiding wordt gebruikt in relatie tot treinen met gevaarlijke stoffen. Bij de samenstelling van deze treinen moet een bepaalde combinatie van gevaarlijke stoffen voorkomen worden, zodat er er bij beschadiging van wagons geen ontploffingsgevaar kan ontstaan.
BOV	(Kosten voor) Beheer, onderhoud en vervanging
BP	Buiten profiel
Buta	Buitentermijn aanvraag
BTD	Buitendienststelling
BV	Buitengewoon Vervoer
CBG	Centraal bediend gebied
CCS (TSI)	Command Control Signalling, Europese regelgeving voor subsystemen besturing en seingeving. Zie Verordening 2016/919/EU.
CER	Community of European Railway and Infrastructure Companies
CIEBR	Coöperatieve Inkoopvereniging Elektriciteit Betuweroute U.A. (uitgesloten aansprakelijkheid)
CIS	Charging Information System, een systeem vam RNE voor prijsinformatie over de vergoeding.
CIT	International rail Transport Committee
CUI	Uniform Rules concerning the Control of Use of Infrastructure in International Rail traffic, ofwel de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer
DAS	Driver Advisory System (rijadviessysteem voor machinisten)
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ESC	ETCS System Compatibility: ETCS-systeemcompatibiliteit (zie ook ETCS)
ESC-check	Check op ETCS-systeemcompatibiliteit
ETCS	European Traffic Control System
EU	Europese Unie
EVA	EnergieVerzamelApplicatie
GEVI	Gevaarsindentificatienummer, een getal dat wordt gebruikt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor ter indicatie van het gevaar.
GMS	Generieke MMI (MMI = Mens Machine Interface) voor Spoorse partners van ProRail. Dit systeem vormt één portaal voor eindgebruikers waarbinnen diverse functionaliteiten gericht op de operatie (zoals WLIS en het Orderportaal) kunnen worden opgestart en afgehandeld.
GPS	Global Positioning System
GPRS	General Packet Radio Service, een techniek in het GSM-netwerk die het mogelijk maakt om meer en sneller informatie te verzenden en te ontvangen.
GRS-spoorstroomloop	General-Railway-Signalling-spoorstroomloop - laagfrequente spoorstroomloop type GRS.
GSM-R	Global System for Mobile Communications for Railways.
GTI	Goederen Treinen Inchecken

Verkorting	Betekenis
IAM	Informatie Aan Machinisten, publicatie
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
ICM	International Contingency Management ofwel Internationale Bijsturing
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
JADE-spoorstroomloop	Toonfrequente spoorstroomloop fabricaat Alstom
KPI	Key Performance Indicator of Kritische Prestatie Indicator
LOA-Online	Lokale OrderAanvraag Online, applicatie
LTSA	Langetermijn Spooragenda
Memor/Krokodil	Een treinbeïnvloedingssysteem dat in gebruik is in Frankrijk, Luxemburg en op twee Belgisch-Nederlandse grensbaanvakken.
MTPS	Materieel- en Treinpositie Service
NCBG	Niet centraal bediend gebied
OBU	On Board Unit
OCCR	Operationeel Controle Centrum Rail
OPE (TSI)	Traffic Operation and management, Exploitatie en verkeersleiding. Zie Uitvoeringsverordening 2019/773/EU.
OSS	One-Stop-Shop
OvD-I	Officier van Dienst Incidenten
OvD-R	Officier van Dienst Rail (Algemeen Leider)
PCS	Path Coordination System, een systeem van RNE voor het aanvragen en afstemmen van internationale dienstregelingen
PGS 30	PublicatiereeksGevaarlijkeStoffen 30; Richtlijn voor het veilig vullen, opslaan, afleveren van vloeibare brandstoffen in en vanuit bovengrondse tanks en het verwijderen van bovengrondse opslagtanks.
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PPLG	Primair procesleidinggebied
PREI	ProRail ERTMS Integratielab
PRL	Procesleiding rijwegen (systeem)
PRM (TSI)	Persons with reduced mobilily, Europese regelgeving voor toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met beperkte mobiliteit. Zie Verordening 1300/2014/EU.
PTCL	ProRail Test Control Log
PSSSL	Prikspanningspoorstroomloop
PZB/Indusi	Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB), Induktive Zugsicherung (Indusi): een treinbeïnvloedingssysteem dat onder andere wordt toegepast in Duitsland
RD-gegevens	Rijksdriehoeksgegevens
RIC (1)	Reglement voor het wederzijds gebruik van rijtuigen en bagagewagens in internationaal verkeer
RIC (2)	Railinfracatalogus, applicatie van ProRail waarin eigen regelgeving, bestemd voor opdrachtnemers, wordt beheerd en ontsloten.
RICS-code	Railway Interchange Coding System, is een 4 digit code die wordt gebruikt in diverse applicaties om een vervoerder te identificeren. Deze Company code wordt uitgegeven door UIC, zie https://uic.org/support-activities/it/rics voor meer informatie.
RID	Reglement betreffende het internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen
RINF	Register van Infrastructuur
RIV	Reglement voor het wederzijds gebruik van goederenwagens in internationaal verkeer
RMS (Client)	RailManagementSysteem (Client), applicatie
RNE	RailNetEurope
STM	Specifieke Transmissie Module
STS	Stoptonend sein
STT	Specialist Techniek en Transport (ProRail Incidentenbestrijding).
TAF/TAP (TSI)	Telematic Application for Freight / Telematic Application for Passengers, Europese regelgeving voor telematicatoepassingen voor het goederen- en reizigersvervoer. Zie Verordening 1305/2014/EU en Verordening 454/2011/EU.
TCL	Test Control Logging

Verkorting	Betekenis
TEN-T	Trans-Europese Transportnetwerkern. Uitvoeringsverordening 1315/2013/EU schrijft voor dat transportverbindingen in Europa aan bepaalde eisen voldoen en geharmoniseerd zijn.
TIS	Trein InformatieSysteem, een systeem van RNE voor inzicht in de actuele uitvoering van de dienstregeling van internationale reizigerstreinen en nationale en internationale goederentreinen
TNR	Treinnummerlijst
TRS	TijdRuimteSlot
TSB	Tijdelijke snelheidsbeperking
TSI	Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit
TTR	Time Table Redesign: herontwerp van het capaciteitsverdelingsproces op Europees niveau
(Pre-)VAB-proces	Verkeeraanpassingen als gevolg van Buitendienststellingen (Beheer). ProRail voert regie over aanpassingen in de treindienst als gevolg van van buitendienststellingen. • In het PreVAB-proces wordt vanaf circa 28 weken voor uitvoering een alternatief uurpatroon ontworpen. • In het VAB-proces wordt vanaf acht weken voor uitvoering de detailuitwerking van treinpaden als gevolg van een tijdelijke capaciteitsbeperkingen (incidentele onttrekkingen) uitgewerkt op basis van het alternatieve uurpatroon.
VIVENS	Coöperatief Verenigd Inkoop en Verbruik van Energie op het Nederlandse Spoorwegnet U.A. (uitgesloten aansprakelijkheid)
VSG	Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen
VOS	Verkeersleiding Ondersteunend Systeem
VVRV	Veiligheid & Vakmanschap Railvervoer
WLIS	Wagenlading InformatieSysteem
WVK	Wegwijzers voor krachtvoertuigpersoneel, publicatie
ZBO	(Een publiekrechtelijk) Zelfstandig Bestuursorgaan met eigen rechtspersoonlijkheid

- Een overzicht van de verkortingen van geografisch gerelateerde infra, waaronder dienstregelpunten en stationsnamen, kan geraadpleegd worden op het Logistiek Portaal van ProRail (‘*BID00011 – Lijst van Verkortingen*’).
- Op de website van RailNetEurope is een uitgebreide Engelstalige begrippenlijst te raadplegen met begrippen die gerelateerd zijn aan de Netverklaring (‘*RNE Glossary of Terms Related to NSs and CIDs*’). Let op de disclaimer in deze begrippenlijst, waarin wordt benadrukt dat de definities uitsluitend bestemd zijn voor informatieve doeleinden.

Bijlage 3 Consultatie (paragraaf 1.5.3)

De Netverklaring 2024 is door ProRail opgesteld na overleg met de betrokken gerechtigden en andere belanghebbenden. In deze bijlage is het proces van consultatie beschreven over de Netverklaring 2024, alsmede de uitkomst daarvan.

Overleg met spoorwegondernemingen
Onderwerpen voor aanpassing van de Netverklaring zijn aan de orde geweest aan de tafels van overleg of in andere vormen van overleg waarvoor alle spoorwegondernemingen zijn uitgenodigd voor deelname. De uitkomsten van dit overleg, alsmede andere gegevens om de Netverklaring te actualiseren en te verbeteren, zijn verwerkt in de ontwerp-Netverklaring 2024.

Start van consultatie
De ontwerp-Netverklaring 2024 is op 26 augustus 2022 beschikbaar gesteld aan:

- Alle spoorwegondernemingen die op dat moment actief waren op de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur.
- Alle bestuursinstanties die bevoegd zijn tot het verlenen van concessies voor openbaar vervoer per trein.

Deze gerechtigden ontvingen per e-mail een nieuwsbrief met daarin een verwijzing naar de aanbiedingsbrief, de ontwerp-Netverklaring 2024 en de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden'*. Tevens is ter vergelijking een document bijgevoegd waarin de verschillen tussen de ontwerp-Netverklaring 2024 en de Netverklaring 2023 zijn gemarkeerd. Daarnaast zijn gerechtigden in april 2022 uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst over de voorgenomen wijzigingen in de ontwerp-Netverklaring 2024. Tijdens deze bijeenkomst zijn gerechtigden in de gelegenheid gesteld inhoudelijke vragen te stellen en konden zij suggesties doen ter verbetering van het proces. Partijen in de spoorgoederenketen (havenbedrijven, verladers, operators, en dergelijke) zijn ook benaderd om hen te informeren over de mogelijkheid om te reageren op de ontwerp-Netverklaring 2024.

Vragen en opmerkingen van gerechtigden en belanghebbenden
Gerechtigden en belanghebbenden hebben tot en met 7 oktober 2022 de gelegenheid gekregen om schriftelijk te reageren op de (wijzigingen van de) ontwerp-Netverklaring 2024. ProRail heeft inhoudelijke reacties ontvangen van NS, European Sleeper, Arriva, OV- en Spoortafel Noord-Nederland, Provincie Overijssel, RTB Cargo, Havenbedrijf Amsterdam, Havenbedrijf Rotterdam, Lineas, DB Cargo en RailGood.

Reactie ProRail
ProRail heeft de ontvangen vragen en opmerkingen opgenomen in een overzicht. In dat overzicht is tevens per vraag of opmerking gemotiveerd aangegeven welk gevolg ProRail daaraan verbindt. Een deel van de ontvangen vragen en opmerkingen gaf ProRail aanleiding om wijzigingen en aanvullingen door te voeren ten opzichte van de ontwerp-Netverklaring 2024. Alle inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van de ontwerp-Netverklaring 2024 zijn verantwoord in het overzicht.

Alle inzenders die schriftelijk gereageerd hebben, hebben van ProRail het overzicht ontvangen van alle vragen en opmerkingen die de gerechtigden en andere belanghebbenden hebben ingezonden, met de reactie van ProRail daarbij. ProRail stelt het overzicht op verzoek ook voor andere gerechtigden beschikbaar.

Bijlage 4 Klachten- en geschillenregelingen (paragraaf 1.3.3)

1. Algemene klachten- en geschillenregeling

Artikel 1.

1. Indien een partij meent dat de andere partij de Toegangsovereenkomst of de Capaciteitsovereenkomst niet of niet juist nakomt en getracht is om het vermeende al dan niet nakomen van de Toegangsovereenkomst of de Capaciteitsovereenkomst door mondeling overleg met de wederpartij te verhelpen, kan deze partij een schriftelijke klacht indienen bij de persoon van de wederpartij die verantwoordelijk is voor dat deel van de uitvoering van de Toegangsovereenkomst of de Capaciteitsovereenkomst waarop de klacht betrekking heeft. Bij ProRail wordt een klacht ingediend bij de afdeling Accountmanagement.
2. Na ontvangst van de klacht als bedoeld in het vorige lid reageert de ontvangende partij schriftelijk binnen veertien dagen met, indien de klacht gegrond wordt geacht, een voorstel ter oplossing van de klacht waarbij tevens aangegeven wordt binnen welke termijn de klacht opgelost wordt.
3. Een klacht is naar tevredenheid afgehandeld indien beide partijen instemmen met de gekozen oplossing van de klacht.
4. Indien een klacht niet naar tevredenheid wordt opgelost is sprake van een geschil indien zulks schriftelijk aan de wederpartij gemeld wordt. In de schriftelijke melding van het geschil wordt het geschil en de ontstaansgeschiedenis van het geschil omschreven waarbij wordt aangegeven wat de standpunten van beide partijen met betrekking tot het geschil zijn. Bij ProRail wordt het geschil ingediend bij de afdeling Accountmanagement.
5. De partij die de melding als bedoeld in het vorige lid ontvangen heeft, dient binnen vijf werkdagen na ontvangst daarvan het geschil in behandeling te nemen.
   Afhandeling van geschillen geschiedt bij ProRail op het niveau van afdelingsmanagement en bij de Gerechtigde op een daartoe door de Gerechtigde gekozen managementniveau. Indien partijen ervoor kiezen kan een geschil aan een ander managementniveau worden voorgelegd.
6. Een geschil wordt afgesloten indien beide partijen kunnen instemmen met de gekozen oplossing.
7. Indien sprake is van een klacht en/of geschil spannen beide partijen zich in om tot een oplossing van de klacht en/of het geschil te komen.

Artikel 2.

1. Alle geschillen, met uitzondering van de geschillen als bedoeld in de geschillenregeling capaciteitsverdeling, welke mochten ontstaan naar aanleiding van de Toegangsovereenkomst of de Capaciteitsovereenkomst en die niet op grond van Artikel 1 van deze Algemene Klachten- en Geschillenregeling minnelijk geschikt kunnen worden, worden beslecht overeenkomstig Artikel 29 van de Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst.
2. Deze klachten- en geschillenregeling laat het recht van partijen onverlet om in spoedeisende zaken een geschil direct aanhangig te maken bij de daartoe in Artikel 29 van de Algemene Voorwaarden aangewezen instantie.

Artikel 3.

1. Indien een belanghebbende meent, dat ProRail hem oneerlijk heeft behandeld, gediscrimineerd of anderszins heeft benadeeld omtrent de toegang tot de spoorweginfrastructuur en -diensten of bij de vaststelling van de Netverklaring, in het bijzonder bij de verwerking van de zienswijze, die hij naar aanleiding van het ontwerp van de Netverklaring aan ProRail heeft kenbaar gemaakt, kan deze belanghebbende een schriftelijke klacht indienen bij de afdeling Accountmanagement van ProRail. Klachten die zien op de in artikel 58 lid 5 Spoorwegwet genomen onderdelen dienen uiterlijk binnen twee weken na de publicatie van de Netverklaring of van een wijziging van de betreffende onderdelen van de Netverklaring te worden ingediend.
2. Na ontvangst van de klacht als bedoeld in het vorige lid reageert ProRail schriftelijk binnen veertien dagen met, indien de klacht gegrond wordt geacht, een voorstel ter oplossing van de klacht waarbij tevens aangegeven wordt binnen welke termijn de klacht opgelost wordt.
3. Een klacht is naar tevredenheid afgehandeld indien klager en ProRail instemmen met de gekozen oplossing van de klacht.
4. Indien een klacht niet naar tevredenheid wordt opgelost is sprake van een geschil indien zulks schriftelijk aan ProRail gemeld wordt. In de schriftelijke melding van het geschil wordt de het geschil en de ontstaansgeschiedenis van het geschil omschreven waarbij wordt aangegeven wat de standpunten van beide partijen met betrekking tot het geschil zijn.
5. ProRail dient binnen vijf werkdagen na ontvangst van de melding als bedoeld in het vorige lid het geschil in behandeling te nemen.
6. Een geschil is opgelost indien beide partijen kunnen instemmen met de gekozen oplossing.

7. Indien sprake is van een klacht en/of geschil spannen beide partijen zich in om tot een oplossing van de klacht en/of het geschil te komen.

Artikel 4.

1. Alle geschillen omtrent de toegang tot de spoorweginfrastructuur en -diensten of omtrent de Netverklaring, welke niet op grond van artikel 3 minnelijk geschikt kunnen worden, kunnen, met inachtneming van het bepaalde in artikel 58 lid 5 Spoorwegwet, overeenkomstig artikel 71, lid 1 Spoorwegwet worden voorgelegd aan de ACM.
2. Deze klachten- en geschillenregeling laat het recht van partijen onverlet om in spoedeisende zaken een geschil direct aanhangig te maken bij de daartoe in artikel 71, lid 1 Spoorwegwet aangewezen ACM.

2. Klachten- en geschillenregeling stationsportfolio

Artikel 1.

1. Indien een partij meent dat de andere partij enige overeenkomst afgesloten met ProRail en/of NS Stations, betreffende de toegang tot een dienstvoorziening dan wel de levering van een dienst in die dienstvoorziening als bedoeld in artikel 18 van het Besluit implementatie Richtlijn 2012/34/EU, niet of niet juist nakomt en getracht is om het vermeende al dan niet nakomen van die overeenkomst door mondeling overleg met de wederpartij te verhelpen, kan deze partij een schriftelijke klacht indienen via het contactformulier van ProRail en NS Stations: https://stations.nl/contact.
2. Na ontvangst van de klacht als bedoeld in het vorige lid reageert de ontvangende partij schriftelijk binnen tien werkdagen met, indien de klacht gegrond wordt geacht, een voorstel ter oplossing van de klacht waarbij tevens aangegeven wordt binnen welke termijn de klacht opgelost wordt.
3. Een klacht is naar tevredenheid afgehandeld indien beide partijen instemmen met de gekozen oplossing van de klacht.
4. Indien een klacht niet naar tevredenheid wordt opgelost is sprake van een geschil indien zulks schriftelijk aan de wederpartij gemeld wordt. In de schriftelijke melding van het geschil wordt het geschil en de ontstaansgeschiedenis van het geschil omschreven waarbij wordt aangegeven wat de standpunten van beide partijen met betrekking tot het geschil zijn.
5. De partij die de melding als bedoeld in het vorige lid ontvangen heeft, dient binnen vijf werkdagen na ontvangst daarvan het geschil in behandeling te nemen. Afhandeling van geschillen geschiedt bij ProRail en NS Stations bij het management van ProRail respectievelijk van het management NS Stations en bij de Spoorwegonderneming op een daartoe door de spoorwegonderneming gekozen managementniveau. Indien partijen ervoor kiezen kan een geschil aan een ander managementniveau worden voorgelegd.
6. Een geschil wordt afgesloten indien beide partijen kunnen instemmen met de gekozen oplossing.
7. Indien sprake is van een klacht en/of geschil spannen beide partijen zich in om tot een oplossing van de klacht en/of het geschil te komen.

Artikel 2.

1. Indien een belanghebbende meent dat ProRail en/of NS Stations hem oneerlijk heeft behandeld, gediscrimineerd of anderszins heeft benadeeld met betrekking tot het doen van een aanbod voor toegang tot dienstvoorzieningen en/of de levering in die dienstvoorziening, vallend onder het stationsportfolio (als bedoeld in artikel 18 van het Besluit implementatie Richtlijn 2012/34/EU), kan deze belanghebbende een schriftelijke klacht indienen bij de Directie van NS Stations en/of de Raad van Bestuur ProRail.
2. Na ontvangst van de klacht als bedoeld in het vorige lid reageert de ontvangende partij schriftelijk binnen tien werkdagen met, indien de klacht gegrond wordt geacht, een voorstel ter oplossing van de klacht waarbij tevens aangegeven wordt binnen welke termijn de klacht opgelost wordt.
3. Een klacht is naar tevredenheid afgehandeld indien de belanghebbende en de ontvangende partij instemmen met de gekozen oplossing van de klacht.
4. Indien een klacht niet naar tevredenheid wordt opgelost is sprake van een geschil indien zulks schriftelijk aan de wederpartij bij de klacht gemeld wordt. In de schriftelijke melding van het geschil wordt het geschil en de ontstaansgeschiedenis van het geschil omschreven waarbij wordt aangegeven wat de standpunten van beide partijen bij de klacht met betrekking tot het geschil zijn.
5. De partij die de melding als bedoeld in het vorige lid ontvangen heeft, dient binnen vijf werkdagen na ontvangst daarvan het geschil in behandeling te nemen.
6. Een geschil wordt afgesloten indien beide partijen bij de klacht kunnen instemmen met de gekozen oplossing.
7. Indien sprake is van een klacht en/of geschil spannen beide partijen bij de klacht zich in om tot een oplossing van de klacht en/of het geschil te komen.

Artikel 3.

1. Alle geschillen betreffende het stationsportfolio als bedoeld in artikel 18 van het Besluit Implementatie Richtlijn 2012/34/EU, welke mochten ontstaan naar aanleiding van een of meer tussen de Spoorwegonderneming en NS Stations gesloten overeenkomsten of een met ProRail gesloten Toegangsovereenkomst betreffende de in het stationsportfolio aangeboden diensten, worden beslecht door de daartoe bevoegde burgerlijke rechter te Rotterdam indien deze geschillen niet in der minne geschikt kunnen worden door Partijen zelf dan wel een door Partijen daartoe benoemde commissie waarin elk der Partijen een gelijk aantal leden benoemt en die beproeft of tussen Partijen een minnelijke schikking tot stand kan komen, tenzij er met de spoorwegonderneming een (huur) overeenkomst is gesloten, waarin een andere wijze van geschilbeslechting is overeengekomen.
2. In afwijking van het vorige lid kunnen partijen bij een met NS Stations gesloten overeenkomst of een met ProRail gesloten Toegangsovereenkomst nader overeenkomen dat de in dit lid bedoelde geschillen worden beslecht overeenkomstig het alsdan geldende reglement van het Nederlands Arbitrage Instituut. Het scheidsgerecht, dat beslist naar de regelen des rechts, kan uit één of drie arbiters bestaan. De plaats van arbitrage is Utrecht.
3. Deze geschillenregeling laat artikel 71 Spoorwegwet onverlet.

Bijlage 5 Model-Toegangsovereenkomst en Algemene Voorwaarden (paragraaf 3.3)

1 Model-Toegangsovereenkomst

De model-Toegangsovereenkomst 2024 sluit aan op het aanbod van diensten in de Netverklaring die door ProRail worden geleverd. De model-Toegangsovereenkomst 2024 is vanaf 1 juli 2023 in twee versies te raadplegen via de website van ProRail:

- Een model-Toegangsovereenkomst 2024 te sluiten tussen ProRail en de gerechtigde gekwalificeerd als spoorwegonderneming.
- Een model-Toegangsovereenkomst 2024 (nader aangeduid als ‘model-Capaciteitsovereenkomst 2024’) te sluiten tussen ProRail en de gerechtigde niet gekwalificeerd als spoorwegonderneming.

Algemene Voorwaarden

Inhoudsopgave

Titel I. Algemene bepalingen 163~~162~~
Artikel 1. Definities 163~~162~~
Artikel 2. Toegangsovereenkomst, Algemene Voorwaarden en Operationele Voorwaarden 164~~163~~
Artikel 3. Wijzigingsprocedure Toegangsovereenkomst, Operationele Voorwaarden en/of Algemene Voorwaarden 164~~163~~
Artikel 4. Vernietiging bepalingen 164~~163~~

Titel II. Informatie en geheimhouding 165~~163~~

Artikel 5. Informatieverstrekking 165~~163~~
Artikel 6. Geheimhouding 165~~164~~

Titel III. Rechten en verplichtingen van Beheerder en Gerechtigden 166~~165~~

Artikel 7. Toegang tot en gebruik van Spoorwegen door Spoorwegonderneming 166~~165~~
Artikel 8. Toegang tot en gebruik van Informatiediensten 167~~166~~
Artikel 9. Verdeling van capaciteit 167~~166~~
Artikel 10. Gebruik Spoorvoertuigen door Spoorwegonderneming 168~~167~~
Artikel 11. Milieu en veiligheid 169~~168~~
Artikel 12. Overslaan vloeistoffen ten behoeve van het laten rijden van Spoorvoertuigen 170~~169~~
Artikel 13. Maatregelen voor herstel van het treinverkeer 170~~169~~
Artikel 14. Medewerking van Spoorwegonderneming 170~~169~~
Artikel 15. Betreden Spoorwegen 171~~170~~
Artikel 16. Controle en aanwijzingen 171~~170~~

Titel IV. Aansprakelijkheid 171~~170~~

Artikel 17. Algemene bepalingen met betrekking tot aansprakelijkheid 171~~170~~
Artikel 18. Aansprakelijkheid Beheerder jegens Spoorwegonderneming 172~~171~~
Artikel 19. Aansprakelijkheid Spoorwegonderneming jegens Beheerder 174~~172~~
Artikel 20. Onderlinge aansprakelijkheid Spoorwegondernemingen 175~~174~~
Artikel 21. Toerekenbaar tekortschieten 176~~175~~
Artikel 22. Beperking aansprakelijkheid, verjaring en overmacht 176~~175~~

Titel V. Financiële bepalingen 177~~175~~

Artikel 23. Vergoedingen 177~~175~~
Artikel 24. Betalingsvoorwaarden 177~~176~~

Titel VI. Opschorting en beëindiging Toegangsovereenkomst 177~~176~~

Artikel 25. Opschorting Toegangsovereenkomst 177~~176~~
Artikel 26. Beëindiging door Beheerder 178~~177~~
Artikel 27. Beëindiging door Gerechtigde 178~~177~~
Artikel 28. Schadevergoeding bij beëindiging Toegangsovereenkomst 179~~178~~
Artikel 29. Toepassingsbereik, toepasselijk recht en beslechting geschillen 179~~178~~

Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst ProRail 2024 (definitieve versie 31 mei 2023)

Titel I. Algemene bepalingen

Artikel 1. Definities

Voor de toepassing van de Algemene Voorwaarden wordt verstaan onder:

1. “(Aanvullende) vergunning voor indienststelling”: de vergunning zoals bedoeld in artikel 123a, eerste lid, Spoorwegwet.
2. “Algemene Voorwaarden”: deze algemene voorwaarden.
3. “Bedrijfsprestatiegegevens”: de door een Partij in het kader van de uitvoering van de Toegangsovereenkomst verkregen waarden en gegevens inzake betrouwbaarheid, beschikbaarheid, operationele kwaliteit, veiligheid, gezondheid en omgevingsimpact van processen en systemen van de wederpartij.
4. “Bedrijfsvergunning”: de vergunning als bedoeld in artikel 28 Spoorwegwet.
5. “Behandelingskosten”: extra bureau- en communicatiekosten, administratiekosten ter afhandeling van het Schadegeval, kosten van herplanning van de bedrijfsproductie en de kosten van personeel dat extra benodigd is gedurende de tijd dat het schadeveroorzakend voorval de normale bedrijfsproductie belemmert.
6. “Beheerder”: de houder van een concessie zoals bedoeld in artikel 16, eerste lid Spoorwegwet,of de instantie die in Nederland bij wet is aangewezen als infrastructuurbeheerder als bedoeld in artikel 3 lid 2 van richtlijn 2012/34/EU
7. “Concessie”: de concessie als bedoeld in artikel 16, eerste lid Spoorwegwet.
8. “CUI”: de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer (CUI – Aanhangsel E bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF), Tractatenblad 277 2011 d.d. 28 december 2011) zoals geldend.
9. “Derde”: elke andere natuurlijke – en/of rechtspersoon dan Beheerder, Gerechtigde dan wel hun Hulppersonen.
10. “Gebruiksvergoeding”: de vergoeding zoals bedoeld in artikel 62, eerste lid, Spoorwegwet.
11. “Gerechtigde”: een gerechtigde als bedoeld in artikel 57 Spoorwegwet, zijnde de wederpartij van Beheerder bij de Toegangsovereenkomst.
12. “Hulppersoon”: de ondergeschikte of andere natuurlijke – en/of rechtspersoon, van wier diensten Gerechtigde of Beheerder gebruik maakt als bedoeld in boek 6 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW).
13. “Inzetcertificaat”: het certificaat als bedoeld in artikel 36, vierde lid, Spoorwegwet, zoals dit luidde op 19 juli 2008.
14. “Netverklaring”: de geldende netverklaring als bedoeld in artikel 58 Spoorwegwet, inclusief de Aanvullingen op die Netverklaring die zijn bekendgemaakt tot en met de dag vóór de dag van ondertekening van de Toegangsovereenkomst.
15. “Informatiediensten”: informatiediensten behorende tot het minimumtoegangspakket alsmede informatiediensten als bedoeld in paragraaf 5.5.1 en 5.5.2 van de Netverklaring.
16. Operationele Voorwaarden”: de Operationele Voorwaarden zoals opgenomen in paragraaf 3.4 en 6.2 van de Netverklaring.
17. “Partij”: Beheerder of Gerechtigde.
18. “Partijen”: Beheerder en Gerechtigde.
19. “Schadegeval”: een schade of een reeks van schades als gevolg van één en dezelfde oorzaak.
20. “Spoorvoertuig”: een voertuig bestemd voor het verkeer over spoorwegen.
21. “Spoorwegen”: spoorwegen en daartoe behorende spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 1 Spoorwegwet in beheer bij Beheerder, alsmede andere infrastructurele voorzieningen die gerelateerd zijn aan het spoorverkeer en in beheer bij Beheerder, omschreven in de Netverklaring paragraaf 2.2.1.
22. “Spoorwegonderneming”: de Gerechtigde, voor zover deze handelt als spoorwegonderneming als bedoeld in artikel 1 Spoorwegwet.
23. “Spoorwegwet”: wet van 23 april 2003 houdende nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Staatsblad 2003, 264) zoals geldend.
24. “Toegangsovereenkomst”: de overeenkomst, inclusief de daarbij behorende bijlagen, als bedoeld in artikel 59 Spoorwegwet.
25. “Toerekenbaar”: te wijten aan schuld of aan een oorzaak die krachtens wet, rechtshandeling, regelgeving of in het verkeer geldende opvattingen voor rekening en risico komt van de schadeveroorzakende partij.
26. “Veiligheidscertificaat”: het certificaat als bedoeld in artikel 32 Spoorwegwet.
27. “Voertuigvergunning”: de vergunning zoals bedoeld in artikel 26k van de Spoorwegwet.
28. “Wet personenvervoer 2000”: wet van 6 juli 2000, houdende nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Staatsblad 2000, 314) zoals geldend.

Artikel 2. Toegangsovereenkomst, Algemene Voorwaarden en Operationele Voorwaarden

1. De contractuele rechtsverhouding tussen Partijen betreffende de toegang tot en het gebruik van de Spoorwegen is schriftelijk vastgelegd in de Toegangsovereenkomst, de Algemene Voorwaarden en de Operationele Voorwaarden.
2. Door Partijen overeengekomen aanvullingen en/of afwijkingen op de Algemene Voorwaarden en/of op de Operationele Voorwaarden binden Partijen slechts voor zover deze schriftelijk in de Toegangsovereenkomst zijn vastgelegd.
3. In de Toegangsovereenkomst wordt opgenomen wie namens Gerechtigde en wie namens Beheerder optreedt als contractbeheerder. Partijen kunnen in de Toegangsovereenkomst tevens categorieën van functionarissen benoemen die bevoegd zijn namens hen uitvoering te geven aan de Toegangsovereenkomst.
4. In de Toegangsovereenkomst kan de wijze waarop wordt omgegaan met klachten over operationele aangelegenheden nader overeengekomen worden.
5. Indien en voor zover Gerechtigde op grond van een daartoe met Beheerder gesloten overeenkomst van aanneming van werk of opdracht handelt als Hulppersoon van Beheerder ter uitvoering van de aan Beheerder verleende Concessie en daarbij schade ontstaat aan een buitendienst gesteld gedeelte van de Spoorwegen en/of het buitendienst gestelde gedeelte van de Spoorwegen niet voor Gerechtigde beschikbaar is en/of schade ontstaat bij Gerechtigde tijdens het gebruik van het buitendienst gestelde deel van de Spoorwegen, zijn op die schade en/of de niet beschikbaarheid de aansprakelijkheidsbepalingen van de hiervoor bedoelde overeenkomst van toepassing, met uitsluiting van toepasselijkheid van de aansprakelijkheidsbepalingen van Toegangsovereenkomst, Algemene Voorwaarden en Operationele Voorwaarden.

Artikel 3. Wijzigingsprocedure Toegangsovereenkomst, Operationele Voorwaarden en/of Algemene Voorwaarden

1. Een verzoek tot wijziging van de Toegangsovereenkomst, Algemene Voorwaarden en/of Operationele Voorwaarden welk wijzigingsvoorstel niet dwingend voortvloeit uit wet- en/of regelgeving dan wel een gerechtelijke of arbitrale uitspraak, wordt schriftelijk gedaan en bevat in ieder geval een beschrijving van de voorgestelde wijziging(en) en de gevolgen van de wijziging(en) voor de rechten en plichten van Partijen. Beheerder beoordeelt in ieder geval of door Gerechtigde voorgestelde wijziging(en) non-discriminatoir is (zijn) jegens andere Gerechtigden.
2. Partijen spannen zich in om uiterlijk binnen dertig kalenderdagen na ontvangst van een wijzigingsvoorstel tot overeenstemming te komen.
3. Wijziging van de Toegangsovereenkomst, Algemene Voorwaarden en/of Operationele Voorwaarden kan uitsluitend plaatsvinden door middel van een door Partijen ondertekende schriftelijke aanvulling op de Toegangsovereenkomst.
4. Indien krachtens wet- of regelgeving, de Concessie of gerechtelijke of arbitrale uitspraak de Toegangsovereenkomst, de Algemene Voorwaarden en/of de Operationele Voorwaarden dienen te worden gewijzigd, voert Beheerder, indien daartoe in staat gesteld, vooraf overleg met de wet- of regelgever of de concessieverlener, c.q. voert verweer in de gerechtelijke of arbitrale procedure, en spant zich daarbij in om de voor Partijen mogelijk nadelige gevolgen zoveel als mogelijk te voorkomen of te beperken. In geval van een wijziging doet Beheerder daarvan schriftelijk mededeling aan Gerechtigde onder toevoeging van een voorstel voor wijziging. Beheerder doet dit voorstel met inachtneming van de redelijke belangen van Gerechtigde en spant zich in om eventuele voor Gerechtigde nadelige gevolgen van de wijziging zoveel als mogelijk te voorkomen of te beperken. Indien Gerechtigde niet instemt met de voorgestelde wijziging is Beheerder desondanks gerechtigd de voorgestelde wijziging eenzijdig vast te stellen.
5. In spoedeisende gevallen kan bij toepassing van het voorafgaande lid het in dit lid voorgeschreven overleg en voorstel tot wijziging achterwege blijven. Indien hieraan toepassing gegeven wordt, geeft Beheerder achteraf een toelichting.

Artikel 4. Vernietiging bepalingen

Bij een rechtens onaantastbare vernietiging van één of meerdere bepalingen uit de Toegangsovereenkomst, de Algemene Voorwaarden, dan wel de Operationele Voorwaarden door een daartoe bevoegde instantie, dien(en)t deze bepaling(en) te worden vervangen door een bepaling of bepalingen die zoveel mogelijk overeenkom(en)t met de oorspronkelijke bedoeling van Partijen. Vernietiging van één of meerdere bepalingen tast de geldigheid van de overige bepalingen niet aan.

Titel II. Informatie en geheimhouding

Artikel 5. Informatieverstrekking

1. Partijen stellen elkaar in kennis van elke gebeurtenis die nakoming van de essentiële verplichtingen uit de Toegangsovereenkomst zou kunnen verhinderen, waaronder in elk geval moet worden verstaan iedere relevante wijziging, schorsing en intrekking van de Concessie van Beheerder dan wel het Veiligheidscertificaat en/of de Bedrijfsvergunning van Spoorwegonderneming.
2. Partijen komen in de Toegangsovereenkomst overeen op welke wijze (waaronder mede begrepen tijdstip en frequentie) Spoorwegonderneming de gegevens levert als bedoeld in paragraaf 3.4.6 van de Netverklaring alsmede welke overige informatie en/of gegevens zij elkaar leveren in het kader van de uitoefening van hun werkzaamheden.
3. Partijen informeren elkaar tijdig indien zij over andere informatie dan bedoeld in het vorige lid beschikken en waarvan zij weten of in redelijkheid behoren te weten dat Gerechtigde dan wel Beheerder deze informatie nodig heeft voor het naar behoren uitvoeren van de Toegangsovereenkomst. Deze verplichting ziet in ieder geval ook op alle relevante veiligheidsinformatie als bedoeld in artikel 4 van Verordening (EU) Nr. 1078/2012.
4. Indien één der Partijen schade lijdt als gevolg van gedragingen van een Derde of een Hulppersoon verlenen Partijen elkaar, indien mogelijk en voor zover redelijkerwijs te verlangen, medewerking bij het achterhalen van de identiteit van deze Derde of Hulppersoon.
5. Gerechtigde verstrekt aan Beheerder om niet informatie die Beheerder nodig heeft:
   a. voor het opstellen van een ontwerp-geluidbelastingkaart als bedoeld in artikel 7 van richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, *PbEG* 2002, L 189, met betrekking tot de geluidsbelasting vanwege de hoofdspoorwegen;
   b. om de voor Nederland geldende verplichtingen na te leven van Verordening (EU) nr. 2018/643 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 april 2018 betreffende de statistieken van het spoorvervoer, *PbEG* 2018, L 112;
   c. voor het opstellen van het nalevingsverslag geluidproductieplafonds als bedoeld in artikel 11.22 Wet milieubeheer;
      Na inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt sub c vervangen door:
      voor het opstellen van het nalevingsverslag geluidproductieplafonds als bedoeld in artikel 11.22 Wet milieubeheer zoals dit luidde vóór inwerkingtreding van de Omgevingswet of voor het opstellen van het verslag van de monitoring als bedoeld in artikel 10.42b van het Omgevingsbesluit dit voor zover en voor zolang genoemde wet en besluit nawerken.
6. Partijen dragen er zorg voor dat persoonsgegevens, welke ter uitvoering van de Toegangsovereenkomst worden verstrekt, alleen worden verwerkt in overeenstemming met relevante wet- en regelgeving waaronder (maar niet beperkt tot) de (U)AVG.

Artikel 6. Geheimhouding

1. Algemene bepalingen met betrekking tot geheimhouding
   a. Partijen zijn verplicht tot geheimhouding van de gegevens die volgens de bepalingen van dit artikel als vertrouwelijk zijn aangemerkt.
   b. Als vertrouwelijk gelden de Toegangsovereenkomst, de gegevens die Partijen in het kader van de uitvoering van de Toegangsovereenkomst aan elkaar verstrekken alsmede de gegevens die volgens de bepalingen van dit artikel of door verstrekker uitdrukkelijk als vertrouwelijk zijn aangemerkt.
   c. Partijen nemen passende maatregelen voor de bescherming van vertrouwelijke gegevens die zijn opgenomen in informatiesystemen.
   d. Informatie die onder de geheimhoudingsbepalingen van dit artikel valt kan zonder toestemming van de wederpartij dan wel van de rechthebbende aan een Derde verstrekt en door deze gebruikt worden, indien dit bij of krachtens wettelijke regeling of een in kracht van gewijsde gegane gerechtelijke of arbitrale uitspraak bepaald is.
   e. Partijen verplichten hun Hulppersonen tot naleving van de tussen Partijen geldende geheimhoudings-verplichtingen.
   f. Na beëindiging van de Toegangsovereenkomst blijven de verplichtingen ingevolge dit artikel bestaan.

2. Bepalingen met betrekking tot vertrouwelijkheid van aan elkaar verstrekte en van elkaar ontvangen informatie
   a. Partijen gebruiken de in het kader van de uitvoering van de Toegangsovereenkomst van de wederpartij verstrekte en ontvangen informatie alleen voor de doeleinden waarvoor zij werd verstrekt en verstrekken die informatie niet aan Derden zonder toestemming van de wederpartij, behoudens in de gevallen die dit artikel zijn vermeld.

3. Bepalingen met betrekking tot de vertrouwelijkheid van bij Partijen beschikbare informatie met betrekking tot de wederpartij
   a. Partijen behandelen Bedrijfsprestatiegegevens als vertrouwelijke informatie en verstrekken die niet aan Derden zonder toestemming van de wederpartij, behoudens in de gevallen die dit artikel zijn vermeld.

b. Beheerder is gerechtigd andere Gerechtigden die deze Algemene Voorwaarden aanvaarden, alsmede beheerders van aansluitende spoorweginfrastructuur toegang te geven tot informatie over de door Gerechtigde aangevraagde capaciteit, op voorwaarde dat zij deze informatie als vertrouwelijk behandelen.
c. Beheerder is gerechtigd informatie met betrekking tot de aan Gerechtigde verdeelde capaciteit alsmede met betrekking tot de actuele treindienstafwikkeling van Spoorwegonderneming als vertrouwelijke informatie te leveren aan andere spoorwegondernemingen die deze Algemene Voorwaarden aanvaarden, alsmede aan beheerders van aansluitende spoorweginfrastructuur.
d. Beheerder is gerechtigd de in TSI TAP[187] bedoelde dienstregelingsgegevens, treinritinformatie en -prognose van reizigerstreinen van Spoorwegonderneming beschikbaar te stellen aan spoorweg-ondernemingen, stationsbeheerders[188] en beheerders van aangrenzende spoorweginfrastructuur ten behoeve van reisinformatiedienstverlening. Beheerder is gerechtigd[189] realtime-informatie over de aankomst en het vertrek van treinen (anders dan historische en toeristische treinen) te verstrekken aan spoorwegondernemingen, verkopers van vervoerbewijzen, touroperators en stationsbeheerders.
e. Beheerder is gerechtigd om de waarden van de informatie- en prestatie-indicatoren zoals bedoeld in de Spoorwegwet of de Concessie, artikel 7 lid 3 sub a en b, beschikbaar te stellen aan de concessieverlener, tenzij in de Spoorwegwet, in de Toegangsovereenkomst of op grond van artikel 7 lid 5 van de Concessie anders is bepaald. Beheerder is niet gerechtigd om bij deze waarden behorende achterliggende gegevens aan de concessieverlener te verstrekken, omdat het bedrijfsvertrouwelijke gegevens betreft en Spoorwegonderneming deze gegevens tevens als vertrouwelijk in de zin van artikel 6 lid 1 sub b van dit artikel aanmerkt.
f. Beheerder is gerechtigd informatie over de afwikkeling van het treinverkeer beschikbaar te stellen aan zijn Hulppersonen, uitsluitend ten behoeve van gebruik in het kader van de tussen Beheerder en zijn Hulppersoon gesloten overeenkomst tot het uitvoeren van werkzaamheden met betrekking tot het beheer van de Spoorwegen voor zover die Hulppersoon die informatie behoeft in het kader van aan hem door Beheerder opgedragen werkzaamheden voor het beheer van de Spoorwegen. Voor de toepassing van dit artikel wordt Infraspeed Maintenance B.V. aangemerkt als Hulppersoon van de Beheerder.

4. Bepalingen m.b.t. informatie over andere gerechtigden (derdenbelang)
   a. Voor zover Gerechtigde via informatiesystemen van Beheerder of in het kader van door Beheerder georganiseerd overleg toegang krijgt tot informatie met betrekking tot de capaciteitsaanvragen, de capaciteitsverdeling, de treindienstafwikkeling en/of tot Bedrijfsprestatiegegevens inzake andere Gerechtigden behandelt Gerechtigde die informatie vertrouwelijk. Deze informatie mag niet gebruikt worden als bewijs in juridische procedures tussen Gerechtigde en andere gerechtigden.
   b. Gerechtigde aanvaardt dat informatie over haar capaciteitsaanvragen, de capaciteitsverdeling, de treindienstafwikkeling en/of Bedrijfsprestatiegegevens via informatiesystemen van Beheerder beschikbaar komen bij beheerders van aansluitende spoorweginfrastructuur en bij andere Gerechtigden die deze Algemene Voorwaarden aanvaarden.

Titel III. Rechten en verplichtingen van Beheerder en Gerechtigden

Artikel 7. Toegang tot en gebruik van Spoorwegen door Spoorwegonderneming

1. Gerechtigde heeft, uitsluitend indien en voor zover hij bevoegd is op te treden als Spoorwegonderneming, toegang tot de Spoorwegen en het recht tot gebruik daarvan onder de voorwaarden en op de wijze als bepaald in:
   a. de toepasselijke nationale en internationale wettelijke bepalingen en de daaruit voortvloeiende aan Beheerder opgelegde voorschriften en in kracht van gewijsde gegane gerechtelijke en/of arbitrale uitspraken;
   b. de Toegangsovereenkomst.
2. Voorafgaand aan de ondertekening van de Toegangsovereenkomst heeft Spoorwegonderneming de hierna vermelde documenten aan Beheerder overgelegd:
   a. een geldige Bedrijfsvergunning of elk gelijkwaardig document als bedoeld in artikel 30, eerste lid, Spoorwegwet;
   b. een geldig Veiligheidscertificaat;
   c. een bewijs dat is voldaan is aan het gestelde in artikel 55 Spoorwegwet.

   Spoorwegonderneming doet onverwijld, doch in elk geval binnen 5 werkdagen, schriftelijk melding aan Beheerder van elke gebeurtenis die de geldigheid van de genoemde documenten beperkt of beëindigt. Spoorwegonderneming meldt Beheerder schriftelijk elke wijziging in haar aansprakelijkheidsverzekering

[187] Verordening (EU) nr. 454/2011, *PbEU* 2011, L 123.
[188] Zoals bepaald in Verordening (EG) nr. 2021/782, *PbEU* 2021, L 172.
[189] Zoals bepaald in artikel 10 Verordening (EU) nr. 2021/782, *PbEU* 2021, L 172.

voordat deze van kracht wordt, voor zover redelijkerwijs moet worden aangenomen dat zij gevolgen heeft of kan hebben voor de Bedrijfsvergunning.

3. Het is Spoorwegonderneming niet toegestaan Spoorwegen te wijzigen, te beschadigen, te verontreinigen of op een andere manier te gebruiken dan waarvoor zij bedoeld, ingericht of beschikbaar gesteld zijn. Onder verontreinigen als bedoeld in dit lid wordt niet verstaan het storten of doen storten van vaste stoffen of vloeistoffen die vrijkomen bij de normale bedrijfsvoering van Spoorvoertuigen als bedoeld in artikel 19 eerste lid onder b van de Spoorwegwet. *Na inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt de tweede zin geschrapt.*
4. Partijen dragen er zorg voor dat hun Hulppersonen voor zover zij betrokken zijn bij de uitvoering van de Toegangsovereenkomst, daaromtrent voldoende geïnstrueerd zijn en dat zij over de daarvoor benodigde kennis en vaardigheden beschikken. Hulppersonen die blijken niet te beschikken over de benodigde kennis en vaardigheden worden –al dan niet op verzoek van een der Partijen- onverwijld van de aan hen opgedragen werkzaamheden ontheven.
5. Spoorwegonderneming is jegens Beheerder verantwoordelijk voor gedragingen van afzenders en geadresseerden als bedoeld in het vervoerrecht die werkzaamheden (doen) verrichten op openbare laad- en losplaatsen en/of emplacementen voor zover Spoorwegonderneming in staat is om de gedragingen feitelijk dan wel juridisch te beïnvloeden.
6. Indien door gedragingen als bedoeld in het vorige lid schade wordt veroorzaakt, is Spoorwegonderneming hiervoor slechts aansprakelijk als de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan het gedrag van een Derde en Spoorwegonderneming feitelijk en/of juridisch in staat was om de schadeveroorzakende gebeurtenis te vermijden en de gevolgen daarvan te verhinderen. Deze bepaling laat de aansprakelijkheid van geadresseerden en afzenders voor de door hen te verrichten activiteiten op deze openbare laad- en losplaatsen en/of emplacementen onverlet.

Artikel 8. Toegang tot en gebruik van Informatiediensten

1. Beheerder voert de door haar te verrichten werkzaamheden in verband met toegang tot en gebruik van Informatiediensten uit volgens de in de Toegangsovereenkomst opgenomen niveaus van dienstverlening, of laat deze door een Hulppersoon uitvoeren.
2. Indien de verplichtingen uit hoofde van het eerste lid niet volgens de overeengekomen niveaus van dienstverlening kunnen worden nagekomen, stelt Beheerder Gerechtigde daarvan onverwijld op de hoogte en stelt hij al het redelijke in het werk om alsnog aan de overeengekomen niveaus van dienstverlening te voldoen.
3. Gerechtigde zal de in verband met de in het eerste lid door Beheerder ter beschikking gestelde programmatuur en apparatuur naar behoren behandelen en uitsluitend gebruiken voor het doel waarvoor zij door Beheerder ter beschikking zijn gesteld en deze inhoudelijk niet aanpassen. Indien hiervoor handleidingen of instructies door Beheerder beschikbaar zijn gesteld, dient Gerechtigde en/of diens Hulppersonen deze onverkort toe te passen.
4. Werkzaamheden die Beheerder dient te verrichten als gevolg van gebreken en/of stagnatie van programmatuur en/of apparatuur door onzorgvuldig gebruik, door gebruik afwijkend van de door Beheerder gegeven instructies of door gebruik anders dan door Partijen overeengekomen maken geen onderdeel uit van deze Toegangsovereenkomst.
5. Het intellectueel eigendomsrecht van door Beheerder in verband met toegang tot en gebruik van de Informatiediensten aan Gerechtigde verstrekte programmatuur berust bij Beheerder. Het intellectueel eigendomsrecht van de gegevens die in verband met toegang tot en gebruik van die Informatiediensten door Beheerder aan Gerechtigde worden geleverd berust bij Beheerder. Door middel van de Toegangsovereenkomst verstrekt Beheerder aan Gerechtigde een licentie om de hiervoor bedoelde programmatuur en gegevens voor de overeengekomen Informatiediensten te gebruiken op de door Beheerder voorgeschreven wijze.
6. Het vermenigvuldigen en/of openbaar maken en/of commercieel exploiteren van door Beheerder in verband met toegang tot en gebruik van Informatiediensten geleverde programmatuur en apparatuur, dan wel gebruik door of ten behoeve van derden of andere diensten of systemen van Gerechtigde en/of diens Hulppersonen is zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Beheerder niet toegestaan.

Artikel 9. Verdeling van capaciteit

1. Beheerder draagt zorg voor de verdeling van capaciteit conform de daartoe in de Netverklaring, paragraaf 4.2, 4.3, 4.5, 4.8 en 7.3.5.3 en in de Toegangsovereenkomst opgenomen procedures en met inachtneming van het gestelde in het besluit als bedoeld in artikel 61, eerste lid, en artikel 67 van de Spoorwegwet.
2. Voor zover de capaciteit in de vorm van paden wordt verdeeld, worden zulke paden voor maximaal de duur van één dienstregelingperiode verdeeld.
3. In het geval dat de Gerechtigde een aan hem verdeelde capaciteit overeenkomstig richtlijn 2012/34/EU, artikel 38, eerste lid, laatste alinea, overdraagt aan een spoorwegonderneming en daarvan schriftelijk kennis geeft aan de Beheerder, worden alle tussen Gerechtigde en Beheerder overeengekomen rechten en verplichtingen met betrekking tot de overgedragen capaciteit onherroepelijk beëindigd, met uitzondering van de ten tijde van de overdracht bestaande betalingsverplichtingen in verband met de overgedragen capaciteit. Beheerder en Spoorwegonderneming aan wie de capaciteit is overgedragen aanvaarden de overgedragen

capaciteit onder de tussen Spoorwegonderneming en Beheerder gesloten Toegangsovereenkomst, tenzij Spoorwegonderneming binnen vijf werkdagen schriftelijk aan Beheerder meldt, de overgedragen capaciteit niet te aanvaarden.

4. Het is Spoorwegonderneming niet toegestaan de met haar overeengekomen capaciteit over te dragen aan een Derde.
5. In geval van nood en indien dit absoluut noodzakelijk is ten gevolge van een storing of een op korte termijn dreigende storing die de Spoorwegen tijdelijk onbruikbaar maakt volgens de procedure als bedoeld in paragraaf 4.3.4 onder a van de Netverklaring, vervalt de verdeelde capaciteit. In geval van een op korte termijn dreigende storing dient Beheerder deze concreet aan te duiden en te motiveren dat herstel op korte termijn noodzakelijk is om te voorkomen dat daadwerkelijk een storing optreedt die de veilige berijdbaarheid van de Spoorwegen en/of een ongestoord verloop van het treinverkeer zou kunnen aantasten. Beheerder spant zich in om capaciteit voor een omleidingsroute te verdelen.
6. Indien Gerechtigde gedurende een periode van tenminste een maand, te weten 30 aaneengesloten dagen (startend op elke willekeurige datum) binnen één dienstregelingsjaar voor minder dan de in de Netverklaring paragraaf 4.8.3 of paragraaf 7.3.5.3.6 te noemen drempelwaarde de desbetreffende verdeelde capaciteit heeft gebruikt, levert Gerechtigde dan wel trekt Beheerder de desbetreffende verdeelde capaciteit in gedurende de resterende looptijd van dat dienstregelingsjaar, tenzij dit te wijten is aan niet economische redenen buiten de wil van Gerechtigde. Beheerder neemt hierbij een termijn van twee weken in acht.
7. Beheerder behoudt zich het recht voor verdeelde capaciteit te onttrekken of te wijzigen:
   a. op last van het bevoegd overheidsgezag dan wel ter voorkoming van een dergelijke last indien de last schriftelijk aan Beheerder is medegedeeld voor een voldoende concreet aangeduide situatie; Als rechtsmiddelen open staan, zal Beheerder deze zo nodig gebruiken. Hierbij raadpleegt Beheerder betrokken Gerechtigde(n) tijdig
   b. in het belang van de openbare orde;
   c. naar aanleiding van een melding als bedoeld in artikel 7, tweede lid, van deze Algemene Voorwaarden dan wel na ontvangst van het besluit van de Minister tot intrekking van de in artikel 7 tweede lid vermelde documenten of indien een geldig verzekeringsbewijs in de zin van artikel 55 Spoorwegwet niet kan worden overgelegd door Spoorwegonderneming. Beheerder zal verdeelde capaciteit pas onttrekken of wijzigen nadat Beheerder mededeling heeft gedaan aan Gerechtigde dat en op welke grond onttrekking of wijziging plaatsvindt;
   d. voor zover het capaciteit betreft die verdeeld is ten behoeve van de uitvoering van diensten voor personenvervoer per trein, maar Gerechtigde niet langer overeenkomstig de Wet personenvervoer 2000 of een openbaredienstcontract als bedoeld in artikel 2 sub i van Verordening 1370/2007 gerechtigd is die diensten te verrichten.
8. Indien Beheerder gebruik maakt van de bevoegdheid bedoeld in het vorige lid, spant Beheerder zich in om de nadelige gevolgen daarvan zoveel als mogelijk in duur en omvang voor Gerechtigde te beperken. Indien Beheerder van de bevoegdheid bedoeld in het vorige lid gebruik wenst te maken ter voorkoming van een last van een bevoegd gezag, zal hij daarover vooraf overleg voeren met Gerechtigde.

Artikel 10. Gebruik Spoorvoertuigen door Spoorwegonderneming

1. Beheerder is gerechtigd in verband met de aan Beheerder op grond van de relevante nationale en internationale wettelijke bepalingen opgelegde voorschriften en/of de uitvoering van de Concessie en/of een gerechtelijke dan wel arbitrale uitspraak een aanvullende beoordeling van (herstelde) Spoorvoertuigen uit te voeren ten aanzien van die aspecten die in het onderzoek voor het Inzetcertificaat, de (Aanvullende) vergunning voor indienststelling of de Voertuigvergunning buiten beschouwing zijn gebleven.
2. Beheerder kan naar aanleiding van de in het eerste lid bedoelde aanvullende beoordeling aanwijzingen geven en/of voorwaarden en/of beperkingen verbinden aan het gebruik van Spoorwegen of het gebruik van Spoorwegen door de betreffende Spoorvoertuigen uitsluiten. Het resultaat van de beoordeling wordt schriftelijk aan Spoorwegonderneming meegedeeld.
3. Tot de in het tweede lid bedoelde voorwaarden en beperkingen kunnen onder andere behoren:
   a. het stellen van een herbeoordelingstermijn;
   b. een herbeoordeling bij wijziging van het Spoorvoertuig;
   c. het (tijdelijk) toepassen van een klassenindeling;
   d. het (tijdelijk) toepassen van redelijkerwijs noodzakelijke maatregelen aan de infrastructuur op kosten van Spoorwegonderneming.
4. Spoorwegonderneming stelt aan Beheerder de gegevens beschikbaar met betrekking tot identificatie en inzetmogelijkheden en –beperkingen van de door Spoorwegonderneming ingezette Spoorvoertuigen.
5. Op eerste verzoek van Beheerder toont Spoorwegonderneming van het door haar te gebruiken Spoorvoertuig een geldige EG-keuringsverklaring en/of, voor spoorvoertuigen zoals bedoeld in artikel 122a Spoorwegwet, een geldig Inzetcertificaat en/of een ontheffing als bedoeld in artikel 26 k, vijfde lid Spoorwegwet of in artikel 46 Spoorwegwet zoals dit luidde tot 1 april 2012, een (Aanvullende) vergunning voor indienststelling of een Voertuigvergunning.

6. De verantwoordelijkheid van Spoorwegonderneming voor een Spoorvoertuig dat Spoorwegonderneming heeft aangebracht, vervalt als een andere spoorwegonderneming dat voertuig vervoert of verplaatst, of aan Beheerder heeft medegedeeld de verantwoordelijkheid voor het voertuig over te nemen.
7. Indien Spoorwegonderneming, behoudens een verkregen ontheffing als bedoeld in artikel 26k, vijfde lid, van de Spoorwegwet, het verbod als bedoeld in artikel 26k, eerste lid, van de Spoorwegwet overtreedt of niet in het bezit is van een geldig Inzetcertificaat, een (Aanvullende) vergunning voor indienststelling, een Voertuigvergunning en/of Spoorwegen niet gebruikt overeenkomstig de beoordeling als bedoeld in dit artikel, is Beheerder gerechtigd Spoorwegonderneming terstond het gebruik van het desbetreffende Spoorvoertuig op Spoorwegen te ontzeggen en daadwerkelijk te beëindigen. De hiermee verband houdende kosten komen voor rekening van Spoorwegonderneming. Beheerder is eveneens gerechtigd tot gebruiksontzegging ten aanzien van Spoorvoertuigen die voor wat betreft de aspecten waarop zij in het kader van de toelating zijn beoordeeld, niet meer voldoen aan de daarbij toepasselijke technische specificaties. Zulke Spoorvoertuigen mogen, indien verblijvend op de Spoorwegen, uitsluitend na verkregen toestemming van Beheerder en onder daarbij te stellen voorwaarden worden verplaatst door Spoorwegonderneming, onder verantwoordelijkheid van Spoorwegonderneming.

Artikel 11. Milieu en veiligheid

1. Spoorwegonderneming die van een door Beheerder beheerde emplacement gebruik maakt en daar een vergunningplichtige activiteit uitvoert, mag dat alleen doen binnen de kaders van een voor die activiteit afgegeven omgevingsvergunning. Spoorwegonderneming moet Beheerder in de gelegenheid stellen om vooraf te beoordelen of voorgenomen activiteiten op emplacementen passen binnen de verplichtingen van de Wet milieubeheer, Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de toepasselijke omgevingsvergunning. De Spoorwegonderneming die op emplacementen activiteiten uitvoert of wil uitvoeren die vallen onder de vergunningsverplichting, moet zich op de hoogte stellen van de beperkingen en voorschriften die uit de vergunning voortvloeien en deze in acht nemen. Beheerder draagt zorg voor adequate ontsluiting van de verleende vergunningen. *Na inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt de tweede zin vervangen door:* Spoorwegonderneming moet Beheerder in de gelegenheid stellen om vooraf te beoordelen of voorgenomen activiteiten op emplacementen passen binnen de verplichtingen van de Omgevingswet en de toepasselijke omgevingsvergunning.
2. Spoorwegonderneming neemt bij het gebruik van Spoorwegen de in paragraaf 2.4 en bijlage 9 van de Netverklaring vermelde gebruiksbeperkingen en –voorschriften in acht.
3. Spoorwegonderneming past een milieuzorgsysteem toe dat de naleving van gebruiksbeperkingen en –voorschriften vanwege aan Beheerder verleende omgevings- en gebruiksvergunningen ondersteunt. Spoorwegonderneming stelt de in dat milieuzorgsysteem opgenomen gegevens beschikbaar voor Beheerder. Spoorwegonderneming aanvaardt dat Beheerder die naleving ook anderszins controleert met methoden die op niet-discriminerende wijze een representatief beeld van de beschouwde situatie geven.
4. Indien het gevaar bestaat dat schade door Spoorwegonderneming aan Spoorwegen en/of het milieu wordt toegebracht of reeds is toegebracht en/of de veiligheid van Derden en/of het spoorwegverkeer in gevaar komt of reeds is gekomen door Spoorwegonderneming, dient Spoorwegonderneming zodra zij hiermee bekend is, Beheerder daarvan zo spoedig mogelijk in kennis te stellen. De in kennisstelling laat de wettelijke en contractuele verplichtingen van Spoorwegonderneming onverlet.
5. Beheerder is bevoegd om op grond van relevante nationale en internationale wettelijke bepalingen, de daaruit voortvloeiende aan Beheerder opgelegde voorschriften en gerechtelijke en/of arbitrale uitspraken te bepalen, dat op Spoorwegen of op een gedeelte daarvan, door Beheerder aangewezen spoorgebonden bedrijfsprocessen van Spoorwegonderneming niet, dan wel uitsluitend op door hem daarvoor aangewezen plaatsen en/of onder door hem te geven voorwaarden en/of met gebruikmaking van de daarvoor ter plaatse aanwezige voorzieningen, mogen worden uitgevoerd.
   Onder bedrijfsprocessen wordt onder meer verstaan:
   a. in- en uitwendige reiniging van Spoorvoertuigen;
   b. beproeving van Spoorvoertuigen;
   c. innemen van brandstoffen;
   d. opstellen van Spoorvoertuigen;
   e. afvoer van afval van bedrijfsprocessen en van afval uit Spoorvoertuigen;
   f. het plegen van inspectie, onderhoud en/of herstellingen aan Spoorvoertuigen.
6. Spoorwegonderneming onthoudt zich van handelen dat overschrijding van de krachtens de Wet milieubeheer geldende geluidproductieplafonds of overtreding van de van belang zijnde voorschriften behorende bij de krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht verleende vergunningen tot gevolg heeft.
   Na inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt lid 6 vervangen door:
   Spoorwegonderneming onthoudt zich van handelen dat overschrijding van de krachtens de Wet milieubeheer dan wel Omgevingswet geldende geluidproductieplafonds of overtreding van de van belang zijnde voorschriften behorende bij de krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht dan wel de Omgevingswet verleende omgevingsvergunningen tot gevolg heeft.

7. Bij dreigende overschrijding van de in het vorige lid bedoelde geluidproductieplafonds of dreigende overtreding van de in vorige lid bedoelde voorschriften, kan Beheerder aanwijzingen geven aan Spoorwegonderneming.
8. Indien het bevoegd gezag dat is belast met het toezicht op de naleving van een aan Beheerder volgens wettelijk voorschrift verleende vergunning of een voor het gebruik van de Spoorwegen geldend wettelijk voorschrift, een overtreding vaststelt van het bij die vergunning of dat wettelijk voorschrift bepaalde en daarvan schriftelijk kennis geeft aan Beheerder, stelt Beheerder, bij een vermoeden dat die overtreding feitelijk is begaan door Spoorwegonderneming, Spoorwegonderneming zo spoedig mogelijk en in ieder geval binnen drie werkdagen na het ontstaan van dat vermoeden schriftelijk in kennis van de ontvangst van die kennisgeving.
9. Spoorwegonderneming en Beheerder treden in overleg met betrekking tot de in de kennisgeving omschreven overtreding zoals bedoeld in het achtste lid en het mogelijk daartegen te voeren verweer.
10. Indien Spoorwegonderneming van oordeel is dat een ander dan Spoorwegonderneming de in het achtste lid bedoelde overtreding feitelijk begaan heeft of dat de overtreding in het geheel niet begaan is, deelt zij dat binnen tien werkdagen na ontvangst van de in kennisstelling schriftelijk en gemotiveerd mede aan de Beheerder. Constateringen van het bevoegd gezag die de Beheerder tot de zijne maakt gelden als bewijs van niet naleving van de voorschriften als bedoeld in dit artikel, tenzij Spoorwegonderneming in haar schriftelijk reactie aan Beheerder ten behoeve van verweer door Beheerder die constateringen uitdrukkelijk en gemotiveerd weerspreekt.
11. Spoorwegonderneming vergoedt de aan Beheerder opgelegde boete dan wel de door Beheerder verbeurde dwangsom ter zake van een overtreding als bedoeld in het achtste lid, tenzij Beheerder nagelaten heeft verweer te voeren tegen die boete of dwangsom in gevallen waarin Spoorwegonderneming Beheerder verzocht had dit te doen en/of nagelaten heeft Spoorwegonderneming in de gelegenheid te stellen verweer te voeren tegen die boete of dwangsom.
12. Spoorwegonderneming stelt aan Beheerder tijdig de nodige gegevens beschikbaar om verweer te kunnen voeren met betrekking tot de in de kennisgeving omschreven overtreding zoals bedoeld in het achtste lid. Beheerder behoudt zich het recht voor, af te zien van in het voeren van verweer indien verweer evident zinloos is dan wel Spoorwegonderneming Beheerder niet van de benodigde gegevens voorziet in welke gevallen Spoorwegonderneming de verbeurde dwangsom of de opgelegde boete aan Beheerder vergoedt. Beheerder informeert Spoorwegonderneming over het verloop van het ingestelde verweer.
13. De kosten van het verweer ter zake van overtredingen zoals bedoeld in het achtste lid komen ten laste van Spoorwegonderneming, met uitzondering van gevallen waarin Beheerder medebelanghebbend is bij het verweer vanwege de mogelijke uitwerking op de gebruiksmogelijkheden van de Spoorwegen of waarin Partijen in overleg zijn overeengekomen verweer te voeren tegen de kwalificatie van de geconstateerde feiten als overtreding en daarbij een andere kostenverdeling zijn overeengekomen.

Artikel 12. Overslaan vloeistoffen ten behoeve van het laten rijden van Spoorvoertuigen

Het is Spoorwegonderneming uitsluitend toegestaan voor het milieu schadelijke vloeistoffen ten behoeve van de tractie van Spoorvoertuigen en het in werking stellen en hebben van werktuigen, over te slaan op de daartoe bestemde en door Beheerder aangewezen plaatsen, zoals genoemd in paragraaf 7.3.10 en bijlage 21 van de Netverklaring (tankinstallaties).

Artikel 13. Maatregelen voor herstel van het treinverkeer

1. Bij een verstoring van het treinverkeer stellen Partijen alles wat redelijkerwijs verwacht kan worden in het werk om zo spoedig mogelijk de verstoring op te heffen en de nadelige gevolgen daarvan zoveel als mogelijk te beperken.
2. Met het oog hierop kan Beheerder onder andere treinen ophouden, langzamer of sneller laten doen rijden, omleiden, inleggen of paden opheffen. Beheerder past daarbij de regelingen zoals vermeld in paragraaf 6.3 van de Netverklaring toe.
3. Indien Beheerder in gevallen zoals bedoeld in het tweede lid en in artikel 9, zevende lid, een vervangend treinpad aanbiedt, is de Gebruiksvergoeding voor het vervangende pad niet hoger dan die voor het oorspronkelijke treinpad.

Artikel 14. Medewerking van Spoorwegonderneming

1. Op aanwijzing van Beheerder is Spoorwegonderneming gehouden tot het verlenen van bijstand bij het opheffen van een verstoring ongeacht de oorzaak daarvan. Indien naar het oordeel van Beheerder noodzakelijk, stelt Spoorwegonderneming hem daarvoor geschikt materieel en/of daartoe geschikte ondergeschikte Hulppersonen ter beschikking.
2. De kosten van de in het eerste lid bedoelde bijstand die worden gemaakt door Spoorwegonderneming die de verstoring niet zelf heeft veroorzaakt, komen ten laste van Beheerder.
3. Voor zover een verstoring voor rekening en risico van Spoorwegonderneming komt, is Spoorwegonderneming gehouden om de in het tweede lid bedoelde kosten en andere kosten die Beheerder ter opheffing van de verstoring heeft moeten maken, op eerste verzoek aan Beheerder te vergoeden.

4. Indien de bijstand verlenende spoorwegonderneming, ondanks het in acht nemen van de benodigde zorgvuldigheid bij het verlenen van bijstand, schade veroorzaakt bij de bijstand ontvangende spoorwegonderneming en/of bij Beheerder of zelf schade lijdt, komt deze schade voor rekening en risico van de Partij voor wiens rekening en risico de verstoring komt.
5. Indien de bijstand verlenende spoorwegonderneming, ondanks het in acht nemen van de benodigde zorgvuldigheid bij het verlenen van bijstand, schade veroorzaakt bij een Derde niet zijnde de andere bij de verstoring betrokken partijen dan komt deze schade voor rekening en risico van de veroorzaker van de verstoring. De veroorzaker van de storing vrijwaart, indien noodzakelijk, de andere bij de verstoring betrokken partijen voor aanspraken tot schadevergoeding van deze Derde(n).
6. Spoorwegonderneming is gehouden tot deelname aan de calamiteitenorganisatie overeenkomstig de in de Toegangsovereenkomst vastgelegde regelingen zoals vermeld in paragraaf 6.2.9 en 6.3.4 van de Netverklaring.

Artikel 15. Betreden Spoorwegen

1. Voor zover Spoorwegonderneming (Hulp)personen toestaat de Spoorwegen te betreden, geschiedt dit voor risico van Spoorwegonderneming.
2. Spoorwegonderneming draagt er zorg voor dat de in het eerste lid bedoelde (Hulp)personen voldoende geïnstrueerd zijn met het oog op het ordentelijk en veilig betreden van de Spoorwegen.
3. Hulppersonen van Spoorwegonderneming die werkzaam zijn op Spoorwegen dienen zich via dienstkaart of schriftelijke opdracht te kunnen legitimeren als Hulppersoon van Spoorwegonderneming.

Artikel 16. Controle en aanwijzingen

1. Beheerder is gerechtigd om, met het oog op de door hem uit te voeren taken en zijn verantwoordelijkheden ingevolge toepasselijke nationale en internationale wettelijke bepalingen, de daaruit voortvloeiende aan Beheerder opgelegde voorschriften en in kracht van gewijsde gegane gerechtelijke en/of arbitrale uitspraken, controles uit te voeren en/of noodzakelijke aanwijzingen te geven aan (de Hulppersoon van) Spoorwegonderneming die deze aanwijzingen onverwijld dient op te volgen. In de Toegangsovereenkomst worden de functionarissen van Beheerder aangeduid aan wie de uitoefening van de hier bedoelde bevoegdheid toekomt.
2. De bevoegdheid van Beheerder als bedoeld in het eerste lid kan uitsluitend worden gebruikt met het oog op de bescherming van Spoorwegen, het voorkomen dan wel beheersen van hinder die andere gebruikers van Spoorwegen en de omgeving ondervinden en het veilig en doelmatig gebruik van Spoorwegen.
3. De controles en aanwijzingen dienen de normale bedrijfsvoering van Spoorwegonderneming zo min mogelijk te hinderen en, indien mogelijk, voor Spoorwegonderneming op de minst bezwarende wijze worden uitgevoerd respectievelijk gegeven. Beheerder heeft uitsluitend toegang tot de voor controle relevante Spoorvoertuigen, installaties en uitrustingen van Spoorwegonderneming.
4. Spoorwegonderneming is gehouden gevolg te geven aan de aanwijzingen die Beheerder op grond van het eerste lid geeft. Bij het niet onverwijld opvolgen van een rechtmatig gegeven aanwijzing als bedoeld in deze Algemene Voorwaarden, verbeurt Spoorwegonderneming een direct opeisbare boete van € 1.000,- voor de eerste overtreding, € 2.500,- voor de tweede overtreding en € 5.000,- voor elke volgende overtreding per dienstregelingsjaar, onverminderd het recht van Beheerder om schadevergoeding te vorderen. Indien een serie van overtredingen bestaat uit het niet opvolgen van één en dezelfde aanwijzing, dan is het recht van Beheerder om een direct opeisbare boete per overtreding te vorderen beperkt tot maximaal € 25.000,- voor die serie van overtredingen. In spoedeisende gevallen wordt uitgegaan van het vermoeden van de rechtmatigheid van de aanwijzing. Indien achteraf blijkt dat de aanwijzing niet rechtmatig gegeven is, vervalt de door het niet opvolgen van de aanwijzing op grond van dit lid gegeven contractuele boete van rechtswege.
5. Indien Spoorwegonderneming geen gevolg geeft aan een door Beheerder gegeven aanwijzing en het direct opvolgen van de aanwijzing door Beheerder noodzakelijk wordt geacht in verband met het voorkomen van schade, dreigend gevaar, beëindigen van een onrechtmatige situatie, overlast en/of spoedige herstel van het treinverkeer als bedoeld in artikel 13, eerste lid, van deze Algemene Voorwaarden, kan Beheerder de uit de aanwijzing voortvloeiende handelingen en/of werkzaamheden voor rekening en risico van Spoorwegonderneming zelf uitvoeren.

Titel IV. Aansprakelijkheid

Artikel 17. Algemene bepalingen met betrekking tot aansprakelijkheid

1. Het bepaalde in CUI, titel III, is van overeenkomstige toepassing op de Toegangsovereenkomst gesloten tussen Spoorwegonderneming en Beheerder, voor zover daarvan in deze titel IV van de Algemene Voorwaarden niet is afgeweken.
2. De in deze titel IV omschreven beperkingen van de aansprakelijkheid van een Partij zijn niet van toepassing, indien de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van die partij, geschied hetzij met de opzet die

schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zal voortvloeien.

3. Beheerder en Spoorwegonderneming zijn aansprakelijk voor hun Hulppersonen.
4. Elke vordering van Hulppersonen van Spoorwegonderneming wegens aansprakelijkheid jegens Beheerder met betrekking tot door Beheerder veroorzaakte schade, alsmede elke vordering van Hulppersonen van Beheerder wegens aansprakelijkheid jegens Spoorwegonderneming met betrekking tot door Spoorwegonderneming veroorzaakte schade kan, ongeacht de rechtsgrond, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en beperkingen van de Algemene Voorwaarden.
5. De Behandelingskosten zijn gerelateerd aan het schadebedrag, dat voor de bepaling van de hoogte van de Behandelingskosten bestaat uit de in artikel 18, eerste lid, onderdelen a, b en c en artikel 19, eerste lid, onderdelen a, b en c genoemde schadeposten, en wel zoals in navolgende tabel is aangegeven:

Schadebedrag	Behandelingskosten
van € 0,-- tot € 100.000,--	2,5% van het schadebedrag
van € 100.000,-- tot € 250.000,--	2,0% van het schadebedrag
van € 250.000,-- tot € 1.000.000,--	1,5% van het schadebedrag
van € 1.000.000,-- tot € 5.000.000,--	1,0% van het schadebedrag
van € 5.000.000,--	werkelijke kosten

In gevallen dat de schade uitsluitend vermogensschade omvat kunnen de Behandelingskosten bepaald worden op basis van werkelijk gemaakte kosten. Daarbij worden de administratiekosten ter afhandeling van het Schadegeval aan de hand van de volgende tabel vastgesteld, waarbij de referentieschade bestaat uit extra bureau- en communicatiekosten, kosten van herplanning van de bedrijfsproductie en de kosten van personeel dat extra benodigd is gedurende de tijd dat het schadeveroorzakend voorval de normale bedrijfsproductie belemmert:

Referentieschade			administratiekosten
€ 5.000,--	tot	€ 10.000,--	€ 350,--
€ 10.000,--	tot	€ 30.000,--	€ 375,--
€ 30.000,--	tot	€ 50.000,--	€ 475,--
€ 50.000,--	tot	---------	1% van de referentieschade

6. Indien aansprakelijkheid voor het Schadegeval prompt zonder discussie wordt erkend en prompt betaling van de schade volgt, worden de administratiekosten beperkt tot 50% van de in bovenstaande tabel genoemde bedragen.

Artikel 18. Aansprakelijkheid Beheerder jegens Spoorwegonderneming

1. Beheerder is jegens Spoorwegonderneming aansprakelijk:
   a. voor personenschade, te weten dood, verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel;
   b. voor zaakschade, te weten vernieling of beschadiging van roerende en onroerende zaken;
   c. voor vermogensschade

   waarvan de oorzaak in de Spoorwegen ligt en toegebracht aan Spoorwegonderneming of haar Hulppersonen gedurende het gebruik van de Spoorwegen.
   Tenzij in de Toegangsovereenkomst anders is overeengekomen geldt dezelfde aansprakelijkheid ook bij het gebruik van door Beheerder beheerde dienstvoorzieningen en bij door Beheerder geleverde diensten, met inachtneming van het zesde lid ten aanzien van de daar genoemde diensten en/of software.
2. De in het eerste lid bedoelde aansprakelijkheid voor vermogensschade is beperkt tot uitsluitend de hierna te noemen schadecomponenten, steeds onder de daarbij per component vermelde voorwaarden en met uitdrukkelijke uitsluiting van omzet- en winstderving:
   a. voor de vermogensschade bestaande uit schadevergoedingen die Spoorwegonderneming verschuldigd is aan wederpartijen bij haar vervoerovereenkomsten of aan andere Derden:
      - uitsluitend de schadevergoedingen die Spoorwegonderneming op grond van de wettelijke, Europeesrechtelijke of verdragsrechtelijke regelgeving en binnen de grenzen en voorwaarden van die regelgeving gehouden is uit te keren aan wederpartijen bij haar vervoerovereenkomst(en) of aan andere Derden;
   b. voor de vermogensschade bestaande uit de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten van berging en bereddering met inbegrip van de kosten van tijdelijke faciliteiten voor het daarbij betrokken personeel, uit de kosten van deskundigen, uit Behandelingskosten en uit de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten voor de vaststelling van de aansprakelijkheid en de omvang van de schade:
      - alle daarvoor gemaakte kosten;
   c. voor de vermogensschade bestaande uit de kosten van vervangend vervoer alsmede de Behandelingskosten, evenwel uitsluitend in het geval dat door een aan Beheerder Toerekenbare oorzaak Spoorweg-

onderneming gedurende een tijdvak van meer dan 8 (acht) aaneengesloten uren gerekend vanaf het begin van het optreden van die oorzaak geen of slechts gedeeltelijk gebruik kon maken van de aan haar verdeelde capaciteit:
- de kosten van vervangend vervoer, alsmede de Behandelingskosten;

d. voor de vermogensschade bestaande uit de kosten van railvervangend vervoer ten behoeve van de direct bij het schadeveroorzakend voorval betrokken reizigers en goederenzendingen:
- de kosten van vervangend vervoer voor die reizigers en goederenzendingen, waarbij onder 'direct bij het schadeveroorzakend voorval betrokken reizigers en goederenzendingen' wordt verstaan de reizigers en/of de goederenzendingen die gebruik maken van een Spoorvoertuig dat bij het schadeveroorzakend voorval is betrokken alsmede de reizigers en de goederenzendingen die gebruik maken van Spoorvoertuigen die een zelfde mate van hinder ondervinden van het schadeveroorzakend voorval in die zin dat de gevolgen voor de betrokken reizigers en/of goederenzendingen in die Spoorvoertuigen dezelfde zijn en op dezelfde manier zijn verholpen. De kosten van railvervangend vervoer worden berekend tot de eerstvolgende locatie dat weer gebruik kan worden gemaakt van vervoer per trein, dan wel tot een andere locatie waarvandaan weer gebruik kan worden gemaakt van vervoer per trein indien deze kosten lager zijn.

e. voor de vermogensschade bestaande uit de kosten van tijdelijke vervanging van een spoorvoertuig dat als het gevolg van het schadeveroorzakend voorval tijdelijk of blijvend niet inzetbaar is:
- uitsluitend de in redelijkheid gemaakte kosten van huur van een spoorvoertuig gedurende de periode waarin Spoorwegonderneming in redelijkheid geen ander spoorvoertuig ter beschikking heeft om het geplande vervoer uit te voeren.

3. Beheerder is van de in het eerste lid bedoelde aansprakelijkheid ontheven:
   a. in geval van personenschade en vermogensschade voortvloeiend uit de door Spoorwegonderneming krachtens de Uniforme Regelen CIV verschuldigde schadevergoeding:
      1. indien de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door omstandigheden buiten de bedrijfsuitoefening van Beheerder, die Beheerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen;
      2. voor zover de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan schuld van de persoon die de schade heeft geleden;
      3. indien de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan het gedrag van een Derde, dat Beheerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen;
   b. in geval van zaakschade en vermogensschade voortvloeiend uit de door Spoorwegonderneming krachtens de Uniforme Regelen CIM verschuldigde schadevergoeding, wanneer de schade is veroorzaakt door schuld van Spoorwegonderneming of door een opdracht van Spoorwegonderneming die niet aan Beheerder kan worden toegerekend of door omstandigheden die Beheerder niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen;
   c. in geval van andere vermogensschade dan hiervoor bij sub a en b bedoeld:
      1. wanneer de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door schuld van Spoorwegonderneming of door een opdracht gegeven door Spoorwegonderneming die niet Toerekenbaar is aan Beheerder;
      2. wanneer de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door omstandigheden, zoals overmacht of het gedrag van een Derde die Beheerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon voorkomen.
4. Beheerder is niet aansprakelijk voor schade die Spoorwegonderneming lijdt vanwege een door Beheerder op grond van de Toegangsovereenkomst rechtmatig en met inachtneming van het bepaalde in artikel 16 van de Algemene Voorwaarden gegeven aanwijzing en voor de gevolgen van toepassing van artikel 9, vijfde lid, van de Algemene Voorwaarden.
5. Spoorwegonderneming dient geen verzoeken tot schadevergoeding in bij Beheerder voor vergoedingen kleiner dan € 5.000,- per Schadegeval, met uitzondering van de gevallen:
   a. waarin Beheerder aansprakelijk is op de voet van artikel 6:175 BW;
   b. waarin de schade ontstaat bij het in welke vorm dan ook aan Beheerder Toerekenbaar overtreden van een van overheidswege aan het gebruik van Spoorwegen verbonden voorschrift;
   c. als bedoeld in lid 2 onder de letter a, uitsluitend ten aanzien van uit te keren schadevergoedingen aan wederpartijen bij haar vervoerovereenkomst(en) op grond van CIM en/of titel 8.18 BW en waarvan de oorzaak ligt in de Spoorwegen;

   en met dien verstande dat vergoeding van overige vermogensschade als bedoeld in lid 2 onder de letter a, alleen wordt verzocht voor zover die vermogensschade groter is dan € 5.000,- per Schadegeval.
6. Beheerder is aansprakelijk voor schade die voortvloeit uit niet tijdig, inhoudelijk incorrect en/of onvolledig geleverde informatie in het kader van een door Beheerder geleverde Informatiedienst en/of software, voor zover deze schade het gevolg is van het toerekenbaar niet-voldoen door Beheerder aan de overeengekomen niveaus van dienstverlening voor de desbetreffende informatielevering, als bedoeld in artikel 8 lid 1 van deze Algemene Voorwaarden.
   Beheerder is echter niet aansprakelijk:

a. voor indirecte schade, daaronder begrepen gevolgschade, gederfde winst, gemiste besparingen en schade door bedrijfsstagnatie;
b. voor zover de schade hoger is dan het bedrag dat Partijen in de Toegangsovereenkomst als tegenprestatie voor de desbetreffende informatiedienstverlening zijn overeengekomen.

Artikel 19. Aansprakelijkheid Spoorwegonderneming jegens Beheerder

1. Spoorwegonderneming is ten opzichte van Beheerder aansprakelijk:
   a. voor personenschade, te weten dood, verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel;
   b. voor zaakschade, te weten vernieling of beschadiging van roerende en onroerende zaken;
   c. voor vermogensschade

   toegebracht aan Beheerder of zijn Hulppersonen gedurende het gebruik van Spoorwegen door de gebruikte Spoorvoertuigen of door de vervoerde personen of goederen.
   Tenzij in de Toegangsovereenkomst anders is overeengekomen geldt dezelfde aansprakelijkheid ook bij gebruik van door Beheerder beheerde dienstvoorzieningen en bij door Beheerder geleverde diensten.
2. De in het eerste lid bedoelde aansprakelijkheid voor vermogensschade is beperkt tot uitsluitend de hierna te noemen schadesoorten, steeds onder de daarbij vermelde voorwaarden en met uitdrukkelijke uitsluiting van schade door omzet- en winstderving:
   a. voor de vermogensschade bestaande uit schadevergoedingen die Beheerder verschuldigd is aan Derden:
      - uitsluitend de schadevergoedingen die Beheerder op grond van de nationale en/of communautaire wetgeving of het internationale recht en binnen de grenzen en voorwaarden van die wetgeving of dat recht gehouden is uit te keren aan Derden;
   b. voor de vermogensschade bestaande uit de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten van berging en bereddering met inbegrip van de kosten van tijdelijke faciliteiten voor het daarbij betrokken personeel, uit de kosten van deskundigen, uit Behandelingskosten en uit de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten voor de vaststelling van de aansprakelijkheid en de omvang van de schade:
      - alle daarvoor gemaakte kosten;
   c. voor de vermogensschade, uitsluitend in het geval dat door een aan Spoorwegonderneming Toerekenbare oorzaak het verkeer over de Spoorwegen of een gedeelte daarvan gedurende een tijdvak van tenminste acht aaneengesloten uren gerekend vanaf het begin van het optreden van die oorzaak niet of slechts gedeeltelijk kon plaatsvinden:
      - de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten van annulering en herplanning van werkzaamheden die gepland waren uitgevoerd te worden gedurende de tijd dat het schadeveroorzakend voorval de normale bedrijfsproductie belemmert en die Toerekenbaar aan dat voorval geen doorgang konden vinden, alsmede de Behandelingskosten.
3. Spoorwegonderneming is van de in het eerste lid bedoelde aansprakelijkheid ontheven:
   a. in geval van personenschade:
      1. indien de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door omstandigheden buiten de bedrijfsuitoefening van Spoorwegonderneming, die Spoorwegonderneming, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan zij de gevolgen niet kon verhinderen;
      2. voor zover de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan schuld van de persoon die de schade heeft geleden;
      3. indien de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan het gedrag van een Derde, dat Spoorwegonderneming, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan zij de gevolgen niet kon verhinderen;
   b. in geval van zaakschade, wanneer de schade is veroorzaakt door schuld van Beheerder of door een opdracht van Beheerder die niet aan Spoorwegonderneming kan worden toegerekend of door omstandigheden die Spoorwegonderneming niet kon vermijden en waarvan zij de gevolgen niet kon verhinderen;
   c. in geval van vermogensschade:
      1. wanneer de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door schuld van Beheerder of door een opdracht gegeven door Beheerder die niet Toerekenbaar is aan Spoorwegonderneming;
      2. wanneer de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door omstandigheden, zoals overmacht of het gedrag van een Derde die Spoorwegonderneming, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan zij de gevolgen niet kon voorkomen.
4. Beheerder dient geen verzoek tot schadevergoeding in bij Spoorwegonderneming voor vergoedingen kleiner dan € 5.000,- per Schadegeval, met uitzondering van gevallen:
   a. waarin Spoorwegonderneming aansprakelijk is op de voet van artikel 6:175 BW jo. 8:1670 e.v. BW;
   b. waarin de schade ontstaat bij het in welke vorm dan ook aan Toerekenbaar overtreden van een van overheidswege aan het gebruik van de Spoorwegen verbonden voorschrift;

   en met dien verstande dat vergoeding van vermogensschade als bedoeld in lid 2 onder de letter a, alleen wordt verzocht als die vermogensschade groter is dan € 5.000,- per Schadegeval.

5. Spoorwegonderneming vrijwaart Beheerder voor alle schade die ontstaat bij het in welke vorm dan ook aan Spoorwegonderneming Toerekenbaar overtreden van een van overheidswege aan het gebruik van de Spoorwegen verbonden voorschrift.
6. Ingeval van zaakschade aan Spoorwegen wordt enkel en alleen voordeeltoerekening toegepast indien Beheerder daadwerkelijk voordeel ondervindt van het herstel van de zaakschade. Daarvan is alleen sprake indien het herstel van de zaakschade de eerstvolgende gehele vernieuwing van het deel (niet zijnde een enkele component) van de Spoorwegen waarvan de herstelde zaak onderdeel is, met meer dan vijf jaar uitgesteld kan worden ten opzichte van de vóór het Schadegeval door Beheerder gehanteerde planning. Op verzoek van Spoorwegonderneming verstrekt Beheerder de relevante planningen aan Spoorweg-onderneming. Bij een beroep op voordeeltoerekening dient Beheerder bewijs bij te brengen van deze planning(en).

Artikel 20. Onderlinge aansprakelijkheid Spoorwegondernemingen

1. Spoorwegonderneming is jegens een andere spoorwegonderneming aansprakelijk:

a. voor personenschade
b. voor verlies van of schade aan eigendommen, ongeacht de eigendomspositie
c. voor vermogensschade

toegebracht aan een andere spoorwegonderneming of haar Hulppersonen gedurende het gebruik van de Spoorwegen door gebruikte Spoorvoertuigen of door vervoerde personen of goederen.
Tenzij in de Toegangsovereenkomst anders is overeengekomen geldt dezelfde aansprakelijkheid ook bij gebruik van door Beheerder beheerde dienstvoorzieningen en door Beheerder geleverde diensten.

2. De in het eerste lid bedoelde aansprakelijkheid voor vermogensschade is beperkt tot uitsluitend de hierna te noemen schadesoorten, steeds onder de daarbij vermelde voorwaarden en met uitdrukkelijke uitsluiting van schade door omzet- en winstderving:

a. voor de vermogensschade bestaande uit schadevergoedingen die de andere spoorwegonderneming verschuldigd is aan wederpartijen bij haar vervoerovereenkomsten of aan andere Derden:
   - uitsluitend de schadevergoedingen die de andere spoorwegonderneming op grond van de nationale en/of communautaire wetgeving of het internationale recht en binnen de grenzen en voorwaarden van die wetgeving of dat recht gehouden is uit te keren aan wederpartijen bij haar vervoerovereenkomsten of aan andere Derden;
b. voor de vermogensschade bestaande uit de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten van berging en bereddering met inbegrip van de kosten van tijdelijke faciliteiten voor het daarbij betrokken personeel, uit de kosten van deskundigen, uit Behandelingskosten en uit de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten voor de vaststelling van de aansprakelijkheid en de omvang van de schade:
   - alle daarvoor gemaakte kosten.
c. voor de vermogensschade bestaande uit de kosten van vervangend vervoer binnen Nederland alsmede de Behandelingskosten, uitsluitend in het geval dat door een aan Spoorwegonderneming Toerekenbare oorzaak het verkeer over de Spoorwegen of een gedeelte daarvan gedurende een tijdvak van tenminste acht aaneengesloten uren gerekend vanaf het begin van het optreden van die oorzaak niet of slechts gedeeltelijk kon plaatsvinden: de voor dat vervangend vervoer (door derden) in rekening gebrachte kosten:
   - de kosten van vervangend vervoer, alsmede de Behandelingskosten.
d. voor de vermogensschade bestaande uit de kosten van railvervangend vervoer in Nederland ten behoeve van de direct bij het schadeveroorzakend voorval betrokken reizigers en goederenzendingen:
   - de kosten van vervangend vervoer voor die reizigers en goederenzendingen, waarbij onder ‘direct bij het schadeveroorzakend voorval betrokken reizigers en goederenzendingen’ wordt verstaan de reizigers en/of de goederenzendingen die gebruik maken van een Spoorvoertuig dat bij het schadeveroorzakend voorval is betrokken alsmede de reizigers en de goederenzendingen die gebruik maken van Spoorvoertuigen die een zelfde mate van hinder ondervinden van het schadeveroorzakend voorval in die zin dat de gevolgen voor de betrokken reizigers en/of goederenzendingen in die Spoorvoertuigen dezelfde zijn en op dezelfde manier zijn verholpen;
e. voor de vermogensschade bestaande uit de kosten van tijdelijke vervanging van een spoorvoertuig dat als het gevolg van het schadeveroorzakend voorval tijdelijk of blijvend niet inzetbaar is:
   - uitsluitend de in redelijkheid gemaakte kosten van huur van een spoorvoertuig gedurende de periode waarin de andere spoorwegonderneming in redelijkheid geen ander spoorvoertuig ter beschikking heeft om het geplande vervoer uit te voeren.

3. Spoorwegonderneming is van de in het eerste lid bedoelde aansprakelijkheid ontheven indien de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door:

a. schuld van de andere spoorwegonderneming of door een opdracht gegeven door de andere spoorwegonderneming die niet toerekenbaar is aan Spoorwegonderneming;
b. omstandigheden, zoals overmacht of het gedrag van een Derde partij die de Spoorwegonderneming, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kan voorkomen.

4. Spoorwegonderneming dient geen verzoek tot schadevergoeding bij een andere spoorwegonderneming in voor vergoedingen kleiner dan € 5.000,- per Schadegeval, met uitzondering van de gevallen:

a. waarin aansprakelijkheid op de voet van artikel 6:175 BW jo. 8:1670 e.v. BW aan de orde is;
b. waarin de schade ontstaat bij het in welke vorm dan ook aan de andere spoorwegonderneming Toerekenbaar overtreden van een van overheidswege aan het gebruik van de Spoorwegen verbonden voorschrift.

5. Dit artikel is een derdenbeding als bedoeld in artikel 6:253 BW. Spoorwegonderneming aanvaardt dat een andere spoorwegonderneming die deze Algemene Voorwaarden eveneens heeft aanvaard zich jegens haar rechtstreeks kan beroepen op het bepaalde in deze Algemene Voorwaarden voor zover dat relevant is voor de relatie tussen Spoorwegonderneming en de andere spoorwegonderneming.

Artikel 21. Toerekenbaar tekortschieten

Onverminderd het in deze titel IV bepaalde is een Partij in geval van een Toerekenbare niet-nakoming van zijn verplichtingen, waarbij hij eerst in gebreke is gesteld waarbij een, gegeven de feitelijke omstandigheden, redelijke termijn is gesteld om verplichtingen alsnog na te komen, maar nakoming desondanks geheel of gedeeltelijk uitbleef, aansprakelijk voor de door de andere Partij geleden schade, met dien verstande dat, behoudens in geval van opzet of bewuste roekeloosheid, de door de andere Partij geleden omzet- of winstderving niet voor vergoeding in aanmerking komt. De artikelen 18, vijfde lid, en 19, vierde lid, van de Algemene Voorwaarden zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 22. Beperking aansprakelijkheid, verjaring en overmacht

1. De aansprakelijkheid van Partijen in welke vorm dan ook is beperkt tot de in titel IV opgenomen bepalingen onverlet het recht van Partijen om nakoming van het bepaalde in Toegangsovereenkomst en/of deze Algemene Voorwaarden te vorderen.
2. Op de Toegangsovereenkomst en/of deze Algemene Voorwaarden gebaseerde rechtsvordering(en) van Gerechtigde of Beheerder verjaart/verjaren door verloop van drie jaren na de gebeurtenis die de rechtsvordering(en) heeft doen ontstaan.
3. In het geval van overlijden van personen bedraagt de verjaringstermijn drie jaar vanaf de dag volgend op de dag van het overlijden, maar niet meer dan vijf jaar vanaf de dag volgend op de dag van het ongeval.
4. Indien de rechtsvordering van Beheerder ziet op een gebeurtenis, ter zake waarvan Gerechtigde regres kan nemen op de wederpartij bij een door Gerechtigde gesloten vervoerovereenkomst, verjaart de vordering van Beheerder op Gerechtigde één maand vóór het verstrijken van de verjaringstermijn die krachtens wettelijke en/of verdragsrechtelijke regeling van kracht is ten aanzien van de vordering van gerechtigde op de wederpartij bij de door gerechtigde gesloten vervoerovereenkomst.
5. Indien de rechtsvordering van Gerechtigde ziet op een gebeurtenis die wordt beheerst door een door gerechtigde gesloten vervoerovereenkomst ter zake van welke vordering gerechtigde regres neemt op Beheerder verjaart de vordering van Gerechtigde op Beheerder één maand na het verstrijken van de verjaringstermijn die krachtens wettelijke en/of verdragsrechtelijke regeling van kracht is ten aanzien van de vordering die wordt beheerst door de vervoerovereenkomst.
6. De verjaring wordt opgeschort wanneer één der Partijen het geschil voorlegt aan een instantie zoals bedoeld in artikel 29 of de zaak aanhangig maakt bij een scheidsgerecht.
7. Beheerder en/of Gerechtigde zijn in geval van overmacht niet aansprakelijk voor schade in welke vorm dan ook. Onder overmacht in de zin van deze Algemene Voorwaarden wordt verstaan hetgeen daaromtrent in wet en jurisprudentie wordt begrepen. Tevens wordt onder overmacht begrepen niet door Beheerder veroorzaakte stroomstoringen, zelfdodingen of pogingen daartoe, gedragingen van dieren, landelijke of regionale, al dan niet georganiseerde, stakingen of werkonderbrekingen in het bedrijf van Beheerder en/of in het bedrijf van Gerechtigde.
8. Het bepaalde in lid 7 laat de verplichting van Beheerder voortvloeiende uit artikel 5 van de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur onverlet.
9. Voor het geval een Hulppersoon in zijn hoedanigheid van Hulppersoon schade lijdt, die zowel aan Beheerder als aan Gerechtigde toerekenbaar is, vrijwaren Beheerder en Gerechtigde elkaar reeds nu voor alsdan over en weer tegen aanspraken van de desbetreffende Hulppersoon tot vergoeding van die schade, voor zover de schade aan Beheerder respectievelijk Gerechtigde toerekenbaar is. Deze vrijwaring geldt eveneens voor aanspraken tot vergoeding van schade die geheel toerekenbaar is aan Beheerder en waarvoor de Hulppersoon Gerechtigde aanspreekt, en vice versa.
10. Voor het geval tussen Beheerder en Gerechtigde een regeling van kracht is ten aanzien van de vergoeding van schade als gevolg van een bepaalde schadeveroorzakende gebeurtenis, vrijwaren Beheerder en Gerechtigde elkaar reeds nu voor alsdan over en weer voor aanspraken van door Beheerder respectievelijk Gerechtigde ingeschakelde Hulppersonen, die verband houden met de desbetreffende schadeveroorzakende gebeurtenis.

Titel V. Financiële bepalingen

Artikel 23. Vergoedingen

1. De Gebruiksvergoedingen en andere vergoedingen en heffingen voor de toegang tot en het gebruik van de Spoorwegen, de daarmee verbonden dienstvoorzieningen en voor de daarbij door Beheerder geboden diensten worden berekend met inachtneming van het daaromtrent bepaalde in de Netverklaring.
2. Voor het gebruik van de Spoorwegen in verband met de uitvoering van door Beheerder gegeven opdrachten ten behoeve van het beheer van Spoorwegen wordt een Gebruiksvergoeding van nihil toegepast. Voor treinen waarvoor op basis van deze bepaling een Gebruiksvergoeding van nihil verschuldigd is wordt door de One-Stop-Shop van Beheerder geen ondersteuning geboden bij het dienstregelingontwerp.
3. Ten behoeve van de vaststelling van de Gebruiksvergoeding voor de dienst als bedoeld in punt 1, onderdeel e, dan wel de vergoedingen voor punt 3, onderdeel a, van bijlage II van richtlijn 2012/34/EU verschaft Gerechtigde of de door Gerechtigde gemachtigde energie-inkooporganisatie Beheerder de data met betrekking tot de gebruikte hoeveelheid tractie-energie. Gerechtigde machtigt Beheerder om bij de leverancier tractie-energie te verifiëren of met de aangeboden data het totaal van alle door die leverancier geleverde tractie-energie bestreken is.
4. Beheerder factureert de Gebruiksvergoeding en andere in lid 1 bedoelde vergoedingen per kalendermaand. Indien Beheerder een voorlopige factuur zendt wordt deze binnen 6 maanden gevolgd door een definitieve factuur.
5. De eindafrekening van verschuldigde bedragen op grond van een prestatieregeling wordt gefactureerd binnen 2 maanden na afloop van de periode waarop de prestatieregeling betrekking heeft.
6. De verschuldigde (Gebruiks)vergoeding is niet vatbaar voor verrekening als bedoeld in artikel 6:127, tweede lid BW, met uitzondering van de verrekening van onbetwiste vorderingen en van vorderingen op grond van een gerechtelijke of arbitrale uitspraak.
7. Beheerder kan bij gerede twijfel aan de financiële gegoedheid van Gerechtigde te allen tijde verlangen dat Gerechtigde een financiële garantie zoals bedoeld in de Uitvoeringsverordening (EU) 2015/10 stelt om te garanderen dat Gerechtigde aan haar uit de Toegangsovereenkomst en Algemene Voorwaarden voortvloeiende betalingsverplichtingen met betrekking tot de vergoedingen als bedoeld in dit artikel zal voldoen.
8. De kosten van de in het vorige lid bedoelde zekerheidsstelling zijn voor rekening van Gerechtigde.

Artikel 24. Betalingsvoorwaarden

1. Gerechtigde en Beheerder voldoen de op grond van de Toegangsovereenkomst en deze Algemene Voorwaarden verschuldigde bedragen uiterlijk 30 dagen na ontvangst van de factuur. Bij girale betalingen geldt als datum van betaling de datum waarop het bedrag is ontvangen bij de bank van de ontvanger.
2. Indien Beheerder of Gerechtigde ingevolge de Toegangsovereenkomst en deze Algemene Voorwaarden verschuldigde betalingen niet, niet tijdig of niet volledig verricht en de vertraging het gevolg is van een omstandigheid waarvoor Beheerder of Gerechtigde verantwoordelijk is, is tevens verschuldigd de wettelijke rente volgens artikel 6:119a BW over het verschuldigde bedrag met ingang van de dag na de dag waarop de betaling uiterlijk had moeten geschieden.
3. Alle bedragen welke op grond van de Toegangsovereenkomst en/of deze Algemene Voorwaarden verschuldigd zijn, zijn exclusief BTW en uitgedrukt in Euro.
4. Bezwaren tegen de hoogte van een definitieve factuur worden schriftelijk en binnen twee maanden na ontvangst van de factuur ingediend. Na voornoemde termijn vervalt de mogelijkheid op beroep tegen de hoogte van de factuur waarmee de hoogte van de factuur in rechte vaststaat. Systematische gebreken die bij de behandeling van een tijdig ingediend bezwaar tegen een factuur aan het licht komen worden echter ook verrekend voor eerdere facturen waarvoor de bezwaartermijn reeds is verstreken. Dit lid is niet van toepassing op facturen die ingediend worden in het kader van schadeloosstellingen.
5. Na een bezwaar als bedoeld in het vierde lid, zijn Partijen bevoegd de betaaltermijn op te schorten totdat de wederpartij mededeling heeft gedaan over de gegrondheid van het bezwaar. In geval van gedeeltelijke betwisting van de factuur dient het onbetwiste gedeelte van de factuur binnen de betaaltermijn te worden voldaan.
6. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid worden facturen voor bedragen die verschuldigd zijn wegens schadevergoeding als bedoeld in titel IV voldaan uiterlijk 30 dagen nadat het bedrag van de schadeloosstelling vaststaat en is medegedeeld aan en erkend door de schuldenaar. In afwijking van het tweede lid is over bedragen die verschuldigd zijn bij wijze van schadeloosstelling de wettelijke rente volgens artikel 6:119 BW verschuldigd.

Titel VI. Opschorting en beëindiging Toegangsovereenkomst

Artikel 25. Opschorting Toegangsovereenkomst

1. Beheerder dan wel Gerechtigde kan de uitvoering van de Toegangsovereenkomst op grond van artikel 6:52 BW geheel of gedeeltelijk opschorten.

2. Beheerder kan de uitvoering van de Toegangsovereenkomst geheel of gedeeltelijk opschorten na ontvangst van een melding zoals bedoeld in artikel 7, tweede lid dan wel na ontvangst van het besluit van de Minister tot intrekking van de in artikel 7 tweede lid vermelde documenten of indien een geldig verzekeringsbewijs in de zin van artikel 55 Spoorwegwet niet kan worden overgelegd door Spoorwegonderneming. Beheerder zal pas gebruik maken van het opschortingsrecht nadat Beheerder mededeling heeft gedaan aan Gerechtigde dat en op welke grond opschorting plaatsvindt.
3. In geval van betaling door Gerechtigde na de in artikel 24, eerste lid van deze Algemene Voorwaarden bedoelde termijn kan Beheerder het recht tot opschorting van de uitvoering van de Toegangsovereenkomst slechts uitoefenen indien Gerechtigde voor twee achtereenvolgende periodieke betalingen of voor twee betalingen binnen twaalf maanden de betalingstermijn heeft overschreden.
4. Gedurende de termijn van opschorting is Gerechtigde dan wel Beheerder verplicht gepaste maatregelen te nemen ter voorkoming en beperking van schade.
5. De opschorting wordt beëindigd nadat de aanleiding tot de opschorting vervallen is en de opschortende Partij daarvan een melding ontvangt van de andere Partij. Gerechtigde kan weer volledig aanspraak maken op de overeengekomen capaciteiten vanaf uiterlijk de vierde dag na beëindiging van de opschorting.

Artikel 26. Beëindiging door Beheerder

1. Beheerder kan door een aangetekend schrijven de Toegangsovereenkomst zonder voorafgaande ingebrekestelling en zonder rechterlijke tussenkomst, onverwijld beëindigen indien:
   a. Beheerder geen infrastructuurbeheerder in Nederland meer is als bedoeld in artikel 3 tweede lid van richtlijn 2012/34/EU;
   b. Gerechtigde in staat van faillissement wordt verklaard;
   c. Gerechtigde surseance van betaling wordt verleend;
   d. Gerechtigde gedurende tenminste één jaar geen gebruik heeft gemaakt van aan haar verdeelde capaciteitsrechten;
   e. Gerechtigde niet langer bevoegd is aan het spoorverkeer deel te nemen;
   f. Gerechtigde betalingsachterstanden heeft, ter grootte van:
      i. gedurende twee opeenvolgende betalingstermijnen en voor een bedrag groter dan de in artikel 23 bedoelde vergoedingen over één maand;
      ii. voor meer dan twee betalingstermijnen en voor een bedrag ter grootte van de in artikel 23 bedoelde vergoedingen over twee maanden;
   g. Gerechtigde in verzuim is van een wezenlijke contractuele verplichting, wanneer deze verplichting betrekking heeft op de veiligheid van personen of zaken waaronder ladingen;
   h. de in te zetten Hulppersonen of de te gebruiken Spoorvoertuigen niet langer aan de daaraan te stellen veiligheidseisen voldoen.
2. Bij aangetekend schrijven kan Beheerder de Toegangsovereenkomst met inachtneming van een opzegtermijn van twee maanden beëindigen indien:
   a. een dwingende verandering in de relevante Regelgeving, waarvan de gevolgen niet konden worden voorzien, die de verplichtingen van Beheerder aantast en die Beheerder verhindert om zijn verplichtingen uit te voeren;
   b. Gerechtigde in opzettelijk verzuim of grove nalatigheid is ten aanzien van andere essentiële contractuele verplichtingen dan bedoeld onder lid 1 sub g.
3. Indien op grond van artikel 25, eerste lid, van deze Algemene Voorwaarden de uitvoering van de Toegangs-overeenkomst is opgeschort, kan Beheerder, na een redelijke termijn gesteld te hebben waarbinnen Gerechtigde het verzuim kon zuiveren, de Toegangsovereenkomst beëindigen als Gerechtigde hiermee in gebreke is gebleven.

Artikel 27. Beëindiging door Gerechtigde

1. Gerechtigde kan door een aangetekend schrijven de Toegangsovereenkomst zonder voorafgaande ingebrekestelling en zonder rechterlijke tussenkomst, onverwijld beëindigen indien:
   a. Beheerder geen infrastructuurbeheerder in Nederland meer is als bedoeld in artikel 3 lid 2 van richtlijn 2012/34/EU
   b. Beheerder in staat van faillissement wordt verklaard;
   c. Beheerder surseance van betaling wordt verleend;
   d. Beheerder in verzuim is van een wezenlijke contractuele verplichting, wanneer deze verplichting betrekking heeft op de veiligheid van personen of zaken waaronder ladingen.
2. Gerechtigde kan de Toegangsovereenkomst beëindigen met een opzegtermijn van twee maanden indien:
   a. een dwingende verandering in de relevante Regelgeving, waarvan de gevolgen niet konden worden voorzien, de verplichtingen van Gerechtigde aantasten en deze Gerechtigde verhinderen om haar verplichtingen uit te voeren;
   b. Beheerder in opzettelijk verzuim of grove nalatigheid is ten aanzien van andere essentiële contractuele verplichtingen.

3. In gevallen anders dan bedoeld in het eerste en tweede lid kan Gerechtigde de Toegangsovereenkomst bij aangetekend schrijven en met inachtneming van de in de Toegangsovereenkomst opgenomen opzegtermijn beëindigen.
4. Indien op grond van artikel 25, eerste lid, van de Algemene Voorwaarden de uitvoering van de Toegangsovereenkomst is opgeschort, kan Gerechtigde, na een redelijke termijn gesteld te hebben waarbinnen Beheerder het verzuim kon zuiveren, de Toegangsovereenkomst beëindigen als Beheerder hiermee in gebreke is gebleven.
5. Indien Beheerder de Toegangsovereenkomst en/of Algemene Voorwaarden wijzigt, kan Gerechtigde, in het geval Gerechtigde het niet met de wijziging eens is, de Toegangsovereenkomst met inachtneming van 3 maanden na het moment van wijziging beëindigen.

Artikel 28. Schadevergoeding bij beëindiging Toegangsovereenkomst

Bij beëindiging van de Toegangsovereenkomst op grond van titel VI is, behalve bij beëindiging vanwege surseance van betaling, faillissement en Toerekenbaar tekortschieten, geen schadevergoeding in welke vorm dan ook verschuldigd.

Artikel 29. Toepassingsbereik, toepasselijk recht en beslechting geschillen

1. De Algemene Voorwaarden zijn van toepassing op Toegangsovereenkomsten.
2. Op de Toegangsovereenkomst en de Algemene Voorwaarden is Nederlands recht van toepassing, met inbegrip van de volgens de Nederlands recht geldende internationale verdragen waaronder ook in het bijzonder het COTIF 1999 en de daaraan verbonden Aanhangsels.
3. Alle geschillen, met uitzondering van geschillen voortkomend uit artikel 61 Spoorwegwet en de op dat artikel gebaseerde Algemene Maatregel van Bestuur, voortvloeiende uit de Toegangsovereenkomst en/of deze Algemene Voorwaarden, worden beslecht door de daartoe bevoegde burgerlijke rechter te Rotterdam indien deze geschillen niet in der minne geschikt kunnen worden door Partijen zelf dan wel een door Partijen daartoe benoemde commissie waarin elk der Partijen een gelijk aantal leden benoemt en die beproeft of tussen Partijen een minnelijke schikking tot stand kan komen.
4. In afwijking van het derde lid kunnen Partijen nader overeenkomen dat de in dit lid bedoelde geschillen worden beslecht overeenkomstig het alsdan geldende reglement van het Nederlands Arbitrage Instituut. Het scheidsgerecht, dat beslist naar de regelen des rechts, kan uit één of drie arbiters bestaan. De plaats van arbitrage is Utrecht.
5. De leden 1 tot en met 4 van dit artikel laten artikel 71 Spoorwegwet onverlet.

Bijlage 6 Overzicht gerelateerde documenten op het Logistiek Portaal

1. Aandachtspunten omgevingsvergunning Milieu
2. Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden
3. Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden RID-wagens
4. Aanvraagformulier diensten en dienstvoorzieningen op emplacementen
5. Aanvullende overeenkomst over lokale bijzonderheden voor het grensbaanvak Gronau – Enschede
6. Afwegingskader Versperringen 2022
7. Bepaling nuttige lengte sporen en perrons
8. Calamiteitenplannen/Veiligheidsinformatie tunnels
9. Capaciteitsreservering ten behoeve van besloten personenvervoer in de ad-hocfase
10. Capaciteitsverdeelbrief Beheer
11. Capaciteitsverdeling rangeerheuvel Kijfhoek (heuveltopsporen 231 en 232)
12. Checklist Milieu
13. Corridorboeken
14. Format te leveren informatie gebruik rangeerheuvel en verdeelsporen Kijfhoek
15. Format te leveren kenmerken materieel

~~17.~~16. Formulierenboek

~~18.~~17. Gebruiksvoorschrift Buitengewoon Vervoer GVS00094

~~19.~~18. Gebruiksvoorschrift Remslof Verdeelsporen Kijfhoek GVS00109

~~20.~~19. Gebruikersprocessen 'rijden met treinen' op dual signalling-baanvakken Asd - Ut en de Hanzelijn RLN60561-6

~~21.~~20. Grondslagen gebruiksbeperkingen

~~22.~~21. Handboek Incidentmanagement Rail

~~23.~~22. Handleiding aanleveren beladinggegevens VL-PRC331

~~24.~~23. Handleiding depotvoeding

~~25.~~24. Handleiding vulhydrant

~~26.~~25. Incidentele Onttrekkingen Jaardienst 2024

~~27.~~26. Informatie (met betrekking tot de infrastructuur) die bij ProRail kan worden opgevraagd

~~28.~~27. Infratekeningen met beschikbare opstelterreinen en bijbehorende voorzieningen

~~29.~~28. Lijst van Verkortingen (BID00011)

~~30.~~29. Lokale bijzonderheden Donna

~~31.~~30. Lokale bijzonderheden emplacementen

~~32.~~31. Matrix TreinIncident Scenario's (TIS)

~~33.~~32. Memo TvV pilot TTR in jaardienst 2024

~~34.~~33. Middellangetermijnproces (MLT)

~~35.~~34. Normtijden Botlek Theemsweg-Merseyweg

~~36.~~35. Omgevingsvergunningen en -meldingen Milieu

~~37.~~36. Overzicht Functionaliteitswijzigingen en Indienststellingsdata infraprojecten

~~38.~~37. Overzicht Niet-Centraal Bediende Gebieden (NCBG)

~~39.~~38. Perron- en spoorlengten

~~40.~~39. Plaatselijke regelgeving / regelingen voor het gebruik van niet-centraal bediende baanvakken

~~41.~~40. Plannormen Dienstregeling 2024

~~42.~~41. Procedure aanvragen internationaal ad hoc treinnummer

~~43.~~42. Procedure voor het uitvoeren van noodherstel aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur

~~44.~~43. Procedure vrijstelling taalniveau B1 voor machinisten op grensoverschrijdende baanvakken

~~45.~~44. Procedureboek Capaciteit voor Beheer

~~46.~~45. Reparatiesporen

~~47.~~46. Richtlijnen gedragsregels op spoorwegterreinen RLN00300

~~48.~~47. Risicomodel Perronveiligheid

~~49.~~48. Spooraansluitingen

~~50.~~49. Startdocument jaardienstverdeling 24 x 7 patroonplanning

~~51.~~50. TijdRuimteSlots (TRS) Afrekensporen

Bijlage 7 Bedrijfsvergunningen en vervoermarkttoegang (paragraaf 3.2.3)

Bedrijfsvergunningen
Op grond van de Spoorwegwet moeten ondernemingen die gebruik willen maken van de hoofdspoorwegen beschikken over een bedrijfsvergunning.[190] Afhankelijk van de aard van de bedrijfsactiviteiten van de betrokken spoorwegonderneming kunnen bij de verlening van de bedrijfsvergunning bepaalde vereisten buiten toepassing blijven, zoals in onderstaande tabel weergegeven.

Type bedrijfsvergunning	Van toepassing zijnde vereisten met betrekking tot:		
	Beroeps-bekwaamheid	Goede naam	Financiële draagkracht
Bedrijfsvergunning, geldend als vergunning zoals bedoeld in Richtlijn 2012/34/EU, hoofdstuk III	ja	ja	ja
Beperkte bedrijfsvergunning ten behoeve van uitsluitend: • Rangeerwerkzaamheden. • Het verrichten van eigen vervoer. • Verkeersdeelname zonder vervoer te verrichten.[191]	ja	nee	nee
Beperkte bedrijfsvergunning ten behoeve van uitsluitend[192]: • Het gebruik van de hoofdspoorweg voor uitsluitend stationsfaciliteiten of overgavefaciliteiten binnen de begrenzing van een spoorwegemplacement. • Het gebruik van de buitendienstgestelde hoofd-spoorweg met zelfrijdend gereedschap of een ander daarmee vergelijkbaar spoorvoertuig voor het verrichten van werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen.	nee	nee	nee

Vervoervergunningen
Op basis van wettelijke voorschriften zijn voor het aanbieden en leveren van vervoerdiensten per spoor markttoegangsbepalingen van kracht.

Deze bepalingen zijn hieronder per vervoermarktsegment samengevat. Gezien de geografische ligging van Nederland is de opgave voor grensoverschrijdend vervoer beperkt tot vervoer van/naar andere EU-lidstaten of landen die zich conformeren aan de EU-regelgeving en verbonden zijn met het Europese spoornetwerk.

a. Openbaar vervoer:
   - Openbaar vervoer per trein, met treinen die uitsluitend in Nederland gelegen stations bedienen:
     - Vervoerconcessie conform Wet Personenvervoer 2000 vereist, waarbij het recht om vervoerdiensten aan te bieden beperkt is tot de in de concessie omschreven vervoerdiensten.

[190] Artikel 27 lid 2 sub a Spoorwegwet.
[191] Artikel 8 lid 1 Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen
[192] Artikel 8 lid 2 Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen

- Openbaar vervoer per trein, door een passagiersvervoerdienst die geen deel uitmaakt van een concessie als bedoeld in artikel 20 eerste en vierde lid van de Wet personenvervoer 2000:
  - Uiterlijk achttien maanden voor het begin van het dienstregelingsjaar waarin het vervoer zal aanvangen moet de spoorwegonderneming het voornemen om capaciteit aan te vragen voor dat vervoer aanmelden bij de Autoriteit Consument & Markt en bij ProRail; de aanmeldverplichting geldt overeenkomstig voor wijzigingen van het vervoer.[193]
  - Het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur kan door de Autoriteit Consument & Markt beperkt worden voor passagiersvervoer tussen een bepaald vertrekpunt en een bepaalde bestemming wanneer:
    a. Voor dezelfde route of voor een alternatieve route een of meer concessies zijn verleend, en
    b. De uitoefening van het toegangsrecht het economisch evenwicht van de betreffende concessie of concessies in gevaar zou brengen.
  - De passagiersvervoerdienst kan worden beperkt indien de Autoriteit Consument & Markt op de voet van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 869/2014 op aanvraag besluit, dat die vervoerdienst het economisch evenwicht in het gedrang brengt van vervoerdiensten die worden uitgevoerd onder uit een concessie als bedoeld in artikel 20, eerste of vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000.

b. Personenvervoer, anders dan openbaar vervoer met een regelmatige dienstregeling:
  - Open markttoegang, geen beperkingen voor vervoer tussen in Nederland gelegen stations of voor grensoverschrijdend vervoer van/naar één of meerdere in Nederland gelegen stations.

c. Goederenvervoer:
  - Binnenlands en grensoverschrijdend goederenvervoer per trein: open markttoegang, zonder beperkingen.

d. Niet-vervoerend spoorverkeer (proefritten, ledig materieeloverbrengingen, enzovoort):
  - Open markttoegang, zonder beperkingen.

[193] Artikel 57 lid 4 en 5 Spoorwegwet

Bijlage 8 Aanlevering gegevens en rapportages (paragraaf 2.3.9 en 3.4.6)

1 Informatie met betrekking tot behandelen en opstellen

Ten behoeve van de benutting van emplacementen tot tien jaar in de toekomst biedt ProRail de mogelijkheid aan spoorwegondernemingen die zich bezig houden met reizigersvervoer en aan verladers om hun behoeften op het gebied van behandelen en opstellen aan te geven, zodat ProRail daar rekening mee kan houden bij de bouw van infra op een emplacement.

2 Rapportages

Om te voldoen aan wettelijke verplichtingen alsmede ten behoeve van de uitvoering van de beheer-concessie stelt ProRail rapportages op van de geluidbelasting en de externe veiligheidsrisico's die samenhangen met het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Daarnaast heeft ProRail in het kader van de beoordeling van transferveiligheid vervoersinformatie nodig van spoorwegondernemingen. Spoorwegondernemingen moeten daartoe de op hun bedrijfsactiviteiten betrekking hebbende gegevens beschikbaar stellen aan ProRail. In onderdeel 2.1 van deze bijlage zijn deze gegevens nader omschreven.
Ter beperking van de administratieve lasten voor spoorwegondernemingen zal ProRail daarbij voor de rapportages zoveel mogelijk gebruik maken van gegevens die reeds voor andere doeleinden zijn verzameld en opgenomen in ProRail-systemen. Alleen voor gegevens die ProRail niet zelf heeft kunnen verzamelen zal ProRail afzonderlijk en schriftelijk een aanvullende opgave van de spoorwegondernemingen vragen.

ProRail zal de spoorwegondernemingen, in alle gevallen waarin het gaat om rapportages die op grond van wettelijke voorschriften verplicht zijn, en waar ProRail op basis van de beschikbare gegevens niet alle benodigde gegevens kan leveren, de spoorwegonderneming verzoeken om de aantallen te corrigeren of aan te vullen. De spoorwegonderneming is verplicht binnen de gestelde reactietermijn de aanvullingen en correcties aan te leveren, zodat ProRail en de spoorwegonderneming aan de voorwaarden uit vergunningen dan wel wetgeving kunnen voldoen.

In onderdeel 2.2 van deze bijlage zijn de gegevens van typen spoorvoertuigen omschreven die spoorwegondernemingen aan ProRail beschikbaar moeten stellen.

2.1 Rapportages over externe veiligheid, geluidemissie en vervoersinformatie

De rapportages en vervoersinformatie die spoorwegonderneming aan ProRail levert omvatten:
1. Rapportages met betrekking tot de externe veiligheidsrisico's op baanvakken.
2. Rapportages met betrekking tot de externe veiligheidsrisico's op emplacementen (standaardsituatie).
3. Rapportages met betrekking tot de externe veiligheidsrisico's op emplacementen (uitzonderingssituatie).
4. Rapportages met betrekking tot de geluidemissies op baanvakken.
5. Rapportages met betrekking tot de geluidemissies op emplacementen (uitzonderingssituaties).
6. Vervoersinformatie per stationsrelatie.
7. Vervoersinformatie per trein.

2.1.1 Externe veiligheid op baanvakken

Voor de periodieke rapportage met betrekking tot de externe veiligheid vanwege het vervoer van zendingen gevaarlijke stoffen op baanvakken maakt ProRail gebruik van de gegevens die de spoorwegondernemingen in het kader van hun verplichtingen vanwege het Besluit spoorverkeer, artikel 4, aan ProRail beschikbaar stellen via het systeem WLIS ('Wagenlading Informatie Systeem').

In de rapportage zal ProRail gebruik maken van rubriceringen naar risico-categorieën overeenkomstig indelingen in het Reglement betreffende het internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID).

2.1.2 Externe veiligheid op emplacementen (standaardsituaties)

Voor de emplacementen waarop volgens de vigerende omgevingsvergunning milieu de behandeling van zendingen gevaarlijke stoffen is toegestaan schrijft de vergunning een jaarlijkse rapportage voor. ProRail maakt voor deze rapportages gebruik van de gegevens die de spoorwegondernemingen in het kader van hun verplichtingen vanwege artikel 16 lid 1 van het Besluit spoorverkeer aan ProRail beschikbaar stellen via het systeem WLIS.

ProRail kan van de spoorwegonderneming aanvulling verlangen met specifieke gegevens betrekking hebbend op de uitgevoerde behandelingen per emplacement per jaar:

- Rangeerhandelingen: het aantal ketelwagens/containers, waarmee een rangeerbehandeling is uitgevoerd (splitsen/samenvoegen van treindelen, verplaatsingen op het emplacement);
- Overstand: het aantal ketelwagens/containers met overstand.

Indien aanvulling van gegevens verlangd wordt, geldt het volgende proces:

- Aan de spoorwegondernemingen die op een dergelijk emplacement volgens de registraties in WLIS aankomst- en/of vertrekbehandelingen hadden van treinen met beladen wagens/containers gevaarlijke stoffen stelt ProRail een opgave beschikbaar van de aantallen beladen wagens/containers gevaarlijke stoffen die waren opgenomen in hun treinen, aankomend op of vertrekkend van het betrokken emplacement. De spoorwegonderneming dient dat overzicht – na eventuele correcties of aanvullingen – te completeren met de gegevens over de behandelingen.
- In deze opgave zal ProRail gebruik maken van rubriceringen naar risico-categorieën overeenkomstig indelingen in het Reglement betreffende het internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID).
- De spoorwegonderneming moet de bedrijfsprocessen zo inrichten dat de gevraagde gegevens beschikbaar kunnen worden gesteld.
- De spoorwegonderneming dient deze informatie te leveren binnen een maand nadat ProRail de opgave beschikbaar heeft gesteld.

2.1.3 Externe veiligheid op emplacementen (uitzonderingssituaties)

Voor een aantal emplacementen zijn striktere rapportages voorgeschreven in de omgevingsvergunning milieu. Voor die emplacementen kunnen aanvullende eisen worden gesteld. Meer informatie over de verplichtingen per emplacement waar een afwijkende rapportage is voorgeschreven, is beschikbaar op het Logistiek Portaal.

2.1.4 Geluidemissies door spoorverkeer op baanvakken

ProRail dient per kalenderjaar een nalevingsverslag te overleggen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat ten aanzien van de naleving van de wettelijke geluidproductieplafonds. Daarnaast dient ProRail op basis van de beheerconcessie vijfjaarlijks een Geluidkaart voor de minister voor te bereiden. Voor deze taken heeft ProRail gegevens nodig van spoorwegondernemingen over de gemiddelde gerealiseerde treinenloop en –samenstelling voor de dag-, avond- en nachtperiode in het kalenderjaar. ProRail zal zich inspannen, op verzoek van de spoorwegondernemingen, deze gegevens zoveel mogelijk uit de eigen systemen te halen. De spoorwegondernemingen zijn verantwoordelijk voor de gegevens.

2.1.5 Geluidemissie door spoorverkeer (rangeren) op emplacementen (uitzonderingssituatie)

Voor emplacement Oss-Elzenburg is een specifieke rapportageverplichting voorgeschreven in de omgevingsvergunning milieu. De spoorwegonderneming dient een registratie bij te houden van de rangeerhandelingen.

2.1.6 Vervoersinformatie per stationsrelatie

ProRail is verantwoordelijk voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur en houdt zich in dat verband bezig met capaciteitstoetsen en ontwerp- en investeringsvraagstukken. Voor deze taken heeft ProRail onder andere vervoergegevens nodig in de vorm van stationsrelatiematrices. Over de vorm waarin deze informatie verstrekt wordt aan ProRail kunnen nadere afspraken gemaakt worden in de Toegangsovereenkomst.

2.1.7 Vervoersinformatie per trein

ProRail is verantwoordelijk voor de transferveiligheid op de hoofdspoorweginfrastructuur. Ten behoeve van toetsen op veiligheidsrisico's voor reizigers op perrons heeft ProRail informatie nodig over het aantal instappers en uitstappers per station en perron, bij voorkeur per individuele trein en verrijkt met informatie over spoorvoertuigen en tijd. Over de vorm waarin deze informatie verstrekt wordt aan ProRail worden nadere afspraken gemaakt in de Toegangsovereenkomst.

2.1.8 Gebruiksinformatie rangeerheuvel Kijfhoek

ProRail is verantwoordelijk voor een efficiënte benutting van (schaarse) infrastructuur. Ten behoeve van toetsen op efficiënte en doelmatige benutting van de rangeerheuvel Kijfhoek, heeft ProRail informatie nodig over de wijze en intensiteit van het gebruik van de infrastructuur die onderdeel is van de rangeerheuvel. Dit geldt ook voor het gebruik van verdeelsporen, zonder dat gebruikt gemaakt wordt van de functionaliteit heuvelen. Het is aan de gebruikers van de Rangeerheuvel Kijfhoek om deze informatie aan te leveren. Daarnaast moeten aanbieders van gereguleerde spoordiensten op de rangeerheuvel (zie paragraaf 7.3.5.2.2, onderdeel 5.1 Juridische benodigdheden) transparant rapporteren over de mate waarin de aanvragen van afnemers conform aanvraag geaccepteerd en qua uitvoering gerealiseerd worden. Op het Logistiek Portaal is een format opgenomen met een specificatie van de te leveren gegevens *('Format te leveren informatie gebruik rangeerheuvel en verdeelsporen Kijfhoek')*.

2.2 Rapportages over reizigersmaterieel en locomotieven

De rapportages over reizigersmaterieel en locomotieven die de spoorwegondernemingen aan ProRail leveren, omvatten gegevens van spoorvoertuigtypen die worden ingezet op de spoorweginfrastructuur die door ProRail wordt beheerd, alsmede gegevens van spoorvoertuigtypen die gereviseerd zijn waardoor de (oorspronkelijke) gegevens veranderd zijn.

Op het Logistiek Portaal is een format opgenomen met een specificatie van de te leveren gegevens ('*Format te leveren kenmerken materieel'*). Het betreffen gegevens ten behoeve van:

1. *Capaciteitsverdelingssystemen*
   De capaciteitsverdelingssystemen maken gebruik van een materieeldatabase. De materieeldatabase wordt onder meer gebruikt voor het berekenen van rijtijden. Bij het ontbreken van deze gegevens kan een spoorwegonderneming een verzoek doen voor het gebruik van reeds beschikbare gegevens in de materieeldatabase. Indien mogelijk zal ProRail dat verzoek inwilligen waarbij geldt dat schade, zowel materieel als immaterieel, die volgt uit het gebruik van deze gegevens voor rekening en risico van de betreffende spoorwegonderneming is. De gegevens dienen minimaal zes maanden voor de ingebruikname van spoorvoertuigen te zijn aangeleverd.
2. *Analyse van het tractie-energievoorzieningssysteem*
   Het tractie-energievoorzieningssysteem moet afgestemd zijn op de elektrisch rijdende spoorvoertuigen. Hiertoe worden analyses uitgevoerd waarbij gegevens van dit materieel nodig zijn. De gegevens dienen minimaal zes maanden voor de ingebruikname van spoorvoertuigen te zijn aangeleverd.
3. *Beheersing van de geluidemissie*
   Wanneer nieuw of gereviseerd reizigersmaterieel of locomotieven op de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur zijn toegelaten, overleggen de spoorwegondernemingen die deze spoorvoertuigen in willen zetten binnen drie maanden na ingebruikname de geluidemissiegegevens van dit materieel aan ProRail. Dit geldt:

- voor spoorvoertuigen waarvoor per 1 januari 2008 geen typegoedkeuring en inzetcertificaat is afgegeven en
- voor spoorvoertuigen waaraan na 1 januari 2008 fysieke wijzigingen zijn aangebracht met significante gevolgen voor de geluidemissie van dat materieel.

Voor reizigersmaterieel dat op de vrije baan wordt ingezet dient de categorie-indeling bepaald en gerapporteerd te worden conform procedure A van de CROW-publicatie Technische Regeling Emissiemethoden 2006.[194]

Voor reizigersmaterieel en locomotieven die op emplacementen en/of rangeerterreinen worden ingezet dienen de emissiegetallen bepaald en gerapporteerd te worden conform het in opdracht van ProRail door TNO opgestelde Meetprotocol Emplacementen versie 10-11-2005.[195] In afwijking van de in hoofdstuk 7 van het Meetprotocol Emplacementen beschreven te leveren gegevens hoeft niet gemeten te worden voor de onderdelen ‘Afremmen tot stilstand’ en ‘Booggeluid in wissels’. Voor deze bronnen wordt gebruik gemaakt van standaardwaarden, gebaseerd op metingen aan diverse spoorvoertuigtypen. De gegevens over nieuwe en gewijzigde spoorvoertuigen kunnen per mail gerstuurd worden aan accountmanagement@prorail.nl.

3 Capaciteitsaanvragen emplacement Kijfhoek

Bij het indienen van een capaciteitsaanvraag voor het emplacement Kijfhoek en de rangeerheuvel Kijfhoek is de gerechtigde verplicht de volgende specifieke informatie aan te leveren:

Het complete logistieke plan voor gebruik van de rangeerheuvel Kijfhoek (of een mutatie daarop in de ad-hocfase) dat men aan de markt wil aanbieden en waarvoor ook capaciteit is aangevraagd voor het rijden van treinen op het netwerk, uitgesplitst naar feedertreinen (van en naar klanten) en linehaultreinen (rechtstreekse verbindingen tussen Kijfhoek en (buitenlandse) sorteerstations, emplacementen en overige bestemmingen). De aanvraag voor capaciteit voor gebruik van het heuvelsysteem in combinatie met het gebruik van de verdeelsporen, dient te worden gedaan in de vorm van een integrale capaciteitsaanvraag, met daarin een aanvraag voor het gebruik van aankomstsporen, heuvelsporen, verdeelsporen en mogelijk vertreksporen.

Naast bovengenoemde informatie dient ook een aantal gegevens op treinniveau bij een aanvraag te worden vermeld.

Met betrekking tot aankomsttreinen:
- De gewenste wagenovergangen (minimaal vier uur) – en naar welke vertrektreinen deze moeten.

Met betrekking tot vertrektreinen:
- De klantbestemmingen en/of wagengroepen.

ProRail heeft bovenstaande informatie nodig om een basisplan te kunnen opstellen, om te kunnen verdelen en prioriteren op de rangeerheuvel Kijfhoek. De toewijzing van de toegang tot het heuvelsysteem wordt vastgelegd in een basisplan met daarin het benodigd gebruik van de aankomst-, heuvel-, verdeel- en vertreksporen.

[194] Naar deze publicatie wordt verwezen vanuit bijlage IV van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.
[195] Dit meetprotocol is opgesteld zodanig dat de resultaten van de metingen voldoen aan de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai 1999 waarnaar verwezen wordt in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Bijlage 9 Baanvakken met gebruiksbeperkingen (paragraaf 2.4.1)

In deze bijlage zijn de baanvakken vermeld waarin, in afwijking van het interoperabiliteitsprincipe, een bepaald soort verkeer of vervoer is uitgesloten. Daarnaast kunnen bij het gebruik van baanvakken andere – niet in deze bijlage vermelde – beperkingen van toepassing zijn (zoals snelheidsbeperkingen en beperkingen in rijwegkeuze) die echter geen uitsluitend karakter hebben. ProRail verschaft spoorwegondernemingen op verzoek nadere informatie over alle geldende functionele/capacitaire beperkingen voor het gebruik van baanvakken en emplacementen. Zo mogelijk worden grondslagen voor gebruiksbeperkingen gepubliceerd op het Logistiek Portaal.

Nr.	Baanvak	Object	Gebruiksbeperking
1	Riekerpolder Aansluiting – Hoofddorp	Schipholspoortunnel	Lokale beperking goederenvervoer: goederenvervoer niet toegestaan, met uitzondering van werk- en onderhoudstreinen.
2	Den Haag Moerwijk – Delft Aansluiting	Spoortunnel Rijswijk	Lokale beperking goederenvervoer: vervoer van gevaarlijke stoffen is niet toegestaan. Uitzondering: het vervoer van accu's van en naar de werkplaats Leidschendam-Voorburg is wel toegestaan.
3	Barendrecht Aansluiting – Kijfhoek Aansluiting Noord	Goederensporen (BE, CE en DE) in overkluizing Barendrecht	Personenvervoer is niet toegestaan.
4	Valburg – Nijmegen Betuweroute	Spoor in verbindingsboog nabij Elst richting Nijmegen vice versa	Treinlengte inclusief locomotief ten hoogste 513 m.
5	Rotterdam Lombardijen – Kijfhoek Aansluiting Noord	Reizigerssporen (HJ, JJ, KJ en LJ) in overkluizing Barendrecht	Sporen alleen te gebruiken door treinen ten behoeve van: • Personenvervoer. • Het overbrengen van ledig reizigersmaterieel; • losse-loc-ritten. • Overbrenging van onderhoudsmachines (zonder goederenwagens). • Meetritten. • Werktreinen voor plaatselijke werkzaamheden.
6	Wierden – Raalte	Spoortunnel Nijverdal	Lokale beperking goederenvervoer: goederenvervoer niet toegestaan, met uitzondering van treinen ten behoeve van beheer en onderhoud van het baanvak Wierden – Raalte, inclusief de aan- en afvoer van spoorvoertuigen en materialen daarvoor.

Beperkingen personenvervoer
De onderstaande spoorwegen kunnen alleen na voorafgaand overleg, zie paragraaf 2.4.1, met ProRail worden gebruikt voor treinen ten behoeve van personenvervoer.

Spoorwegen tussen de locaties	Spoorwegen gelegen op de volgende locaties
Haren – Waterhuizen	Haven van Amsterdam, Westelijk Havengebied
Amersfoort – Leusden	Haven van Amsterdam, Hemhaven
Nootdorp – Leidschendam werkplaats	Haven van Amsterdam, Houtrakpolder
Lage Zwaluwe – Moerdijk	Utrecht, Industrieterrein Lage Weide
Lage Zwaluwe – Oosterhout Weststad	Delfzijl, stamlijn Havenschap
Lewedorp – Sloehaven	Dordrecht, Zeehaven
Terneuzen – Sas van Gent Grens	Dordrecht, Industrieterrein De Staart
Terneuzen Aansluiting – Axel Aansluiting	Maastricht, Beatrixhaven
Sluiskil Aansluiting – Sluiskil	Eemshaven Industrie
Weert – Budel Grens	Vlissingen, Sloehaven
Sittard – Born	Zwijndrecht, Groote Lindt
Maasvlakte – Kijfhoek (onderdeel uitmakend van de Havenspoorlijn)	Roosendaal, Industrieterrein
Kijfhoek – Zevenaar (A15-tracé)*	Alphen aan den Rijn, Industrieterrein Rijnhaven
	Tilburg, Loven
	Venlo, Tradeport
	Almelo, Bedrijvenpark Twente
	Oss, Elzenburg

* Dit voorafgaand overleg geldt niet voor internationaal personenvervoer voor zover toegelaten, op het A15-tracé tussen Meteren en Elst vice versa in het geval van geplande werkzaamheden en bij calamiteiten op het traject Utrecht – Arnhem vice versa die al dan niet planmatig wordt omgeleid.

Op de emplacementen op de Betuweroute (A15-tracé en Havenspoorlijn) is het niet toegestaan om reizigers te laten in- en uitstappen tenzij evacuatie noodzakelijk is in kader van incidentbestrijding (brand in trein en/of gestrande trein).

Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten (paragraaf 2.6.2)

Deze bijlage omvat drie onderdelen:

1. *Infrastructuurprojecten*
   De infrastructuurprojecten zijn projecten met uitbreidingen of verbeteringen van de spoorweginfrastructuur die naar verwachting in de periode tot en met 2029 beschikbaar zullen komen voor gebruik. Er wordt gewerkt vanuit negen gebieden en de projecten zijn ingedeeld per gebied (tenzij het om landelijke projecten gaat), zie onderstaande afbeelding.

   De betekenis van de kolomtitels in de tabel van de infrastructuurprojecten is als volgt:
   - Omschrijving: overzicht van projecten gesorteerd op corridors.
   - Datum gepland: oorspronkelijk geplande indienststellingsdatum (voor exploitatie gereed).
   - Herziene datum: eventueel een aangepaste geplande indienststellingsdatum (voor exploitatie gereed).
   - Haalbaarheid indienststelling: de kans op het realiseren van de geplande datum voor indienststelling waarbij de volgende zekerheidsbegrippen worden gehanteerd:
     - risicovol : van 50% tot 80%;
     - waarschijnlijk : van 80% tot 95%;
     - zeker : vanaf 95%.

   Het overzicht is gegeven onder voorbehoud van wijzigingen.

2. *Infrastructuurstudieprojecten*
   De infrastructuurstudieprojecten zijn studieprojecten die ProRail uitvoert om de verkeersontwikkeling op de middellange termijn en daarvoor benodigde infrastructuur in kaart te brengen. Dat gebeurt onder andere in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

3. *Uitvoering van capaciteitsvergrotingsplannen*
   Capaciteitsvergrotingsplannen komen voort uit overbelastverklaringen van de infrastructuur. Dit onderdeel van deze bijlage geeft een overzicht van de overbelastverklaringen met daarbij aangegeven de hieruit voortvloeiende maatregelen. De betekenis van de titels in de tabel is als volgt:
   - Knelpunt: de oorzaak van de overbelastverklaring.
   - Maatregel: een omschrijving van de maatregel die opgenomen is in het capaciteitsvergrotingsplan.
   - Status: de projectfasering van de maatregel.

- gereed voor exploitatie: de datum waarop de maatregel op basis van de huidige inzichten naar verwachting gereed is voor exploitatie.

Daar waar geconstateerd is dat het knelpunt wordt weggenomen binnen een lopend project wordt voor dat project de status en de verwachting wanneer de aanpassing gereed is voor exploitatie aangegeven.

De overbelastverklaringen zijn de te vinden op de website van ProRail.

1 Infrastructuurprojecten

Overzicht planningsdata functionaliteitswijzigingen infraprojecten t/m 2032			
Omschrijving project	**Datum geplande indienststelling**	**Herziene datum**	**Haalbaarheid indienststelling**
Gebied: Landelijk *) Uitrol ERTMS gebaseerd op planning 7.0. Genoemde data zijn onder voorbehoud van goedkeuring door de Staatssecretaris			
Harmoniseren ERTMS Hanzelijn	2023-2024 *)		Zeker
Harmoniseren ERTMS Amsterdam - Utrecht	2023-2024 *)		Zeker
ERTMS op Hanzelijn / Lelystad	2027-2029 *)		Waarschijnlijk
ERTMS Noordelijke lijnen	2026-2031 *)		Waarschijnlijk
ERTMS Kijfhoek – Roosendaal - Belgische grens	2028-2030 *)		Waarschijnlijk
ERTMS Lelystad-Weesp-Duivendrecht en Amsterdam (exclusief) – Weesp – Hilversum (OV SAAL Oost)	2029-2031 *)		Waarschijnlijk
ERTMS Hoofddorp-Duivendrecht (OV SAAL West)	2029-2031 *)		Waarschijnlijk
ERTMS Utrecht (exclusief) – Meteren	2030-2031 *)		Risicovol
ERTMS Roosendaal-Den Bosch, inclusief Zevenbergschen Hoek-Breda en Tilburg-Boxtel	2030-2031 *)		Risicovol
ERTMS Meteren-Eindhoven	2030-2031 *)		Risicovol
ERTMS Eindhoven-Venlo-Duitse grens	2030-2031 *)		Risicovol
Centraal project ombouw RelaisSPanningControle (RSPC) naar RelaisSignalering (RSI)	25-11-2022		Waarschijnlijk
Gebied: Noord			
Bovenbouwvernieuwing Noord 2022 inclusief functiewijziging, saneren overwegen Nijewerpsterdyk en Barrehus	19-11-2022		Zeker
Bovenbouwvernieuwing Noord 2025-2029, inclusief functiewijziging: baanvak Meppel - Leeuwarden, saneren wisseloverlopen 83A/B en 85 A/B Heerenveen, saneren op spoor 431 en omloopspoor 441 Akkrum	15-04-2026		Risicovol
Extra sneltrein Groningen Leeuwarden	01-10-2023		Waarschijnlijk
Herinrichting emplacement Onnen, gescheiden functionaliteiten, sanering wissels et cetera.	30-06-2027		Risicovol
Bovenbouwvernieuwing Drenthe 2023 inclusief functiewijziging: saneren wissels Gramsbergen en Nieuw Amsterdam + sanering WaarschuwingsInstallatie bij UitzichtBelemmerende Objecten(WUBO's)	01-12-2023		Zeker
Veendam - Stadskanaal, reactivering spoorlijn, spoorverbinding tussen Veendam en Stadskanaal	19-06-2029		Onzeker
Spoorzone Hoogeveen, snelheid naar 140 km per uur	22-05-2023	17-07-2022	Onzeker
Groningen Spoorzone	28-06-2025		Onzeker

Overzicht planningsdata functionaliteitswijzigingen infraprojecten t/m 2032			
Omschrijving project	**Datum geplande indienststelling**	**Herziene datum**	**Haalbaarheid indienststelling**
Emplacement Leeuwarden / vierde trein Sneek	13-08-2024		Risicovol
Groningen - Bremen. verkorten reistijd	09-07-2025	28-11-2024	Nog niet bekend
Onnen Zuid Overbelastverklaring Groningen - Zwolle maatregelen, snelheidsverhoging, verkleinen overweg	23-09-2022	20-05-2022	Zeker
Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) Programma: Gemeente Loppersum	08-09-2024		Onzeker
Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) Programma: stationsoverpaden Groningen	05-11-2023		Zeker
Winsum, onderdoorgang kortsluiting N361	01-12-2022		Zeker
Beilen nieuw Onderstation (Middellange Termijn)	18-02-2024	01-01-2024	Waarschijnlijk
Onnen nieuw Onderstation (Middellange Termijn)	27-03-2024		Waarschijnlijk
Rheine – Coevorden, nieuwe internationale verbinding voor de Bentheimer Eisenbahn	18-10-2024		Risicovol
Koudum-Molkwerum, perronverlenging	Nog niet bekend		Nog niet bekend
Akkrum-Wolvega, inframaatregelen, seinverplaatsing en aanpassing stopdoorschakeling	21-09-2024		Risicovol
Groningen Bremen (Wunderline), Snelheidsverhoging Scheemda Winschoten	31-12-2025		Onzeker
Bovenbouwvernieuwing Drenthe 2025 - Beilen; sanering derde spoor en wissels	03-06-2025		Waarschijnlijk
Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) Programma: Gemeente Súdwest-Fryslân, er wordt een NABO beveiligd	23-07-2023		Risicovol
Gebied: Oost			
Redesign Deventer, er worden wissels en sporen gesaneerd waardoor snelheidsverhoging mogelijk wordt	24-10-2022		Zeker
Programma Vervangen Treinbeveiliging (PVT), corridor 5 tot en met 8 in de Provincies Overijssel en Gelderland	13-02-2023		Zeker
Bovenbouwvernieuwing Twente 2023	13-04-2024		Risicovol
Bovenbouwvernieuwing Arnhem Goederen	17-11-2022		Waarschijnlijk
't Harde, vergroten veiligheid eilandperron	01-12-2027	31-12-2027	On hold
Apeldoorn Verbindt, er worden wissels en sporen gesaneerd waardoor snelheidsverhoging mogelijk wordt	06-08-2023		Zeker
Wolfheze onderdoorgang	23-10-2025		Risicovol
Rheden overwegmaatregelen en onderdoorgangen Lentsesteeg (NaNOV), er wordt een niet actief beveiligde overweg (NABO) gesloten en vervangen door een onderdoorgang voor fietsers en wandelaars	21-11-2025		Onzeker
Seinoptimalisatie Arnhem-Nijmegen	01-12-2028		Waarschijnlijk
Dieren, geluidsmaatregelen	27-10-2023		Zeker

Overzicht planningsdata functionaliteitswijzigingen infraprojecten t/m 2032			
Omschrijving project	**Datum geplande indienststelling**	**Herziene datum**	**Haalbaarheid indienststelling**
Nijmegen Heyendaal, verbouwing van het station om de bestaande transferonveiligheid op te lossen	29-10-2024		Risicovol
Provincie Gelderland Regio Expres Achterhoek	24-10-2027		Waarschijnlijk
Elektrificatie Zutphen Hengelo	22-01-2027		Onzeker (on hold tot en met november 2022)
Nijmegen integraal, de realisatie van opstelcapaciteit en het oplossen transferknelpunten en het maakt de tien-minutenligging mogelijk op de corridor Schiphol-Nijmegen die voldoet aan de PHS-criteria	13-11-2028		Risicovol
Wierden nieuw Onderstation (Middellange Termijn)	25-02-2024	01-08-2023	Risicovol
Onderstation Bathmen & Onderstation Holterbroek	24-08-2024		Waarschijnlijk
Elektrificatie Almelo-Mariënberg (on hold tot en met november 2022)	22-01-2027		Onzeker
740 meter goederentrein op Hengelo	07-08-2026	2027/2028	Onzeker
Versnellen intercity Amsterdam-Berlijn	11-12-2023		Risicovol
Spoorzone Ede	10-12-2022		Waarschijnlijk
Gebied: Noord-West			
Bovenbouwvernieuwing Westhaven en Watergraafsmeer 2022, onder andere het saneren van één kruiswissel en terugbouw rechtspoor en 1:9 wissels	15-12-2022		Zeker
Saneren Haarlem Goederen en bovenbouwvernieuwing Haarlem-Leiden	31-01-2023		Zeker
Nieuwbouw onderstation Westwoud & Oosthuizen en ombouw schakelstation Blokker-Kwadijk	19-06-2025		Onzeker
Bovenbouwvernieuwing emplacement Hoorn	13-08-2024		Onzeker
Heerhugowaard - Sanering spoor 203	03-12-2023		Waarschijnlijk
Bovenbouwvernieuwing en saneren wissels Hoorn stoomtram Hoorn Medemblik (SHM) 2023	30-01-2023		Risicovol
Bovenbouwvernieuwing en saneren wissels 2023 Heerhugowaard en Den Helder 2023	19-11-2023		Waarschijnlijk
Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Alkmaar - Amsterdam Realisatie	29-08-2028		Risicovol
Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Amsterdam Sloterdijk Alkmaar corridor	27-10-2028		Onzeker
Amsterdam Centraal Westzijde – aanpassing			Onzeker
Hoofddorp opstelterrein, capaciteitsuitbreiding (Kleine infra)	04-12-2024		Risicovol
Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) Programma: Gemeente Waadhoeke	05-11-2022		Zeker

Overzicht planningsdata functionaliteitswijzigingen infraprojecten t/m 2032			
Omschrijving project	**Datum geplande indienststelling**	**Herziene datum**	**Haalbaarheid indienststelling**
Zaanstad, verkenning overweg Guisweg, de overweg Guisweg zal vervangen worden door een onderdoorgang	30-12-2027		Risicovol
Hoorn, verzwaren onderstation middellange termijn (MLT)	14-06-2023	01-09-2023	Risicovol
Onderstation Schiphol de Hoek middellange termijn (MLT)	19-09-2024		Waarschijnlijk
Multimodale Knoop Schiphol Airport	08-08-2025		Risicovol
Saneren 20 wissels te Haarlem	27-12-2026		Risicovol
Ombouw emplacement Halfweg vrijebaan	24-10-2022		Onzeker
Gebied: Midden			
Aziëhaven aanleg extra emplacementspoor	06-04-2025		Onzeker
Bovenbouwvernieuwing Watergraafsmeer 2023, onder andere sanering van diverse (kruis)wissels alsmede het creëren van een kopspoor.	13-10-2024		Waarschijnlijk
Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Amsterdam Centraal	24-07-2029		Risicovol
Amsterdam Westhaven: opstelcapaciteit voor 110 bakken reizigersmaterieel	24-04-2023	19-06-2023	Waarschijnlijk
Aanpassen beveiliging Hanzelijn voor ervaringsrijden, ERTMS gebruikersprocessen worden aangepast	03-06-2023	16-07-2023	Waarschijnlijk
Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Amsterdam Sloterdijk – Haarlem corridor	24-11-2022		Waarschijnlijk
Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Schiphol- Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) - planstudie vervolg. Verschillende wijzigingen op de corridor SAAL: - toevoegen van verschillende keervoorzieningen - saneren van verschillende wissels - perronlengtecompensatie - creëren van gelijktijdigheid bij Hoofddorp.	15-12-2027		Risicovol
Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Schiphol- Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) - Almere Oostvaarders wissels	31-10-2023		Waarschijnlijk
Programma Hoogfrequent Spoor Onderstation Bussum	12-09-2024		Zeker
Utrecht, transferknelpunt perron 5	10-07-2024		Zeker
Watergraafsmeer wissel oostzijde, extra wissel aan oostzijde van opstellterrein	10-10-2022		Zeker
Watergraafsmeer Centraal Bediend Gebied (CBG), ombouw van NCBG naar CBG	17-08-2026	09-05-2026	Waarschijnlijk
Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) onderstation Driebergen Austerlitz	01-12-2022	27-11-2022	Waarschijnlijk
Veenendaal verzwaren onderstation (Middellange Termijn)	28-01-2025		Vervallen
Langeweg verzwaren onderstation (Middellange Termijn)	19-08-2023		Risicovol
Achterberg nieuw onderstation	07-03-2024	01-05-2023	Waarschijnlijk

Overzicht planningsdata functionaliteitswijzigingen infraprojecten t/m 2032			
Omschrijving project	**Datum geplande indienststelling**	**Herziene datum**	**Haalbaarheid indienststelling**
Tractie-energievoorziening (TEV) RAI Sloterplas Riekerpolder	13-12-2023		Waarschijnlijk
Airport Sprinter inframaatregelen	02-12-2022		Zeker
Traject Oost Peloton (TROP) Maarsbergen 2B	30-11-2026	27-05-2026	Waarschijnlijk
Amersfoort Functiewijziging/ Functiehandhaving emplacement, aanleg nieuwe sporenlayout aan westzijde plus complete vernieuwing interlocking voor heel Amersfoort	26-08-2024		Risicovol
Onderstation Amsterdam Sloterdijk	30-09-2024		Waarschijnlijk
Amsterdam, Zuidasdok	01-03-2032		Waarschijnlijk
Gebied: Zuid-Holland Noord			
Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Rijswijk - Rotterdam	18-11-2024	14-08-2024	Waarschijnlijk
Den Haag Centraal Station, ombouw emplacement	09-06-2025	30-10-2025	Waarschijnlijk
Leidschendam aansluiten kuilwielenbank	15-12-2023		Waarschijnlijk
Programma Behandelen en Opstellen Den Haag Holland Spoor (HS)	07-09-2022		Zeker
Baanstabiliteit Rotterdam – Schiphol – Arnhem (ROSA)	19-08-2027		Risicovol
Leiden-Utrecht Beter Bereikbaar	04-12-2026		Risicovol
Gebied: Zuid-Holland Zuid			
Vervanging Interlocking Rotterdam	03-06-2025		Waarschijnlijk
Capaciteitsvergroting IJsselmonde	16-08-2029		Onzeker
Programma Behandelen en Opstellen Rotterdam Noord Goederen	06-08-2025		Waarschijnlijk
Feyenoord City: ten behoeve van de gebiedsontwikkeling/huizenbouw in Rotterdam (project Feyenoord City) moet een aantal sporen gesaneerd worden	30-12-2027		Risicovol
Rotterdam Stadionpark: transformatie station Rotterdam Stadion	23-11-2029		Risicovol
Dordrecht Zuid upgrade; de perrons, het meubilair en de bovenleidingsportalen vernieuwen en liften toevoegen	20-02-2023		Onbekend
Gebied: Zee-Zevenaar			
Spooraansluiting Steinweg Waalhaven West	30-05-2023		Zeker
Havenspoorlijn, Waalhaven-Zuid herinrichting emplacement	03-09-2027		Waarschijnlijk
Bovenbouwvernieuwing Waalhaven	04-10-2022		Zeker
Kijfhoek functiewijziging: vervangen heuvelsysteem en sporen	15-12-2024		Waarschijnlijk
Kijfhoek: aanleg calamiteitenwegen	01-11-2024		Waarschijnlijk
Kijfhoek 740 meter sporen	28-02-2023		Onbekend
Moerdijk capaciteitsvergrotingsplan	08-11-2024		Onzeker
Rail Terminal Gelderland	30-09-2025		Onzeker

Overzicht planningsdata functionaliteitswijzigingen infraprojecten t/m 2032			
Omschrijving project	**Datum geplande indienststelling**	**Herziene datum**	**Haalbaarheid indienststelling**
Maasvlakte Zuid / C2-bocht	07-12-2040		Zeker
Calandbrug; renovatie, conservering en overdracht	31-12-2027		Waarschijnlijk
Hordijk West, verandering van de railinzetplaats	18-04-2024		Onzeker
Herstel Geluidschermen A15	19-07-2023		Nog niet bekend
Wegnemen capaciteitsbeperkingen Sophiatunnel	15-09-2025		Waarschijnlijk
Gebied: Zuid-West			
Saneren sporen en wissels Prestatie Gericht Onderhoud (PGO) Zeeland diverse locaties.	07-07-2023	10-07-2023	Zeker
Gilze-Rijen: saneren wissels	30-11-2023		Zeker
Tilburg: definitief saneren beveiliging wissels 69 en 83	30-11-2023		Zeker
Tilburg: vierde perronspoor en extra perron	25-08-2023		Zeker
Meteren, zuidwestboog	07-06-2030		Onzeker
Den Bosch – Vught: viersporigheid en vrije kruising	01-09-2028	01-09-2029	Waarschijnlijk
Sloe: elektrificatie opstelsporen	07-12-2023	08-10-2023	Zeker
Programma Behandelen en Opstellen Roosendaal	15-03-2028		Risicovol
Programma Behandelen en Opstellen 's-Hertogenbosch	30-07-2023	17-04-2023	Waarschijnlijk
Lage Zwaluwe 740 meter Goederen	30-06-2027		Risicovol
Tilburg Loven, verlengen spoor 202a	30-06-2024	16-06-2024	Waarschijnlijk
Tilburg Industrie	28-09-2026	2027/2028	Onzeker
740meter Sporen Tilburg Goederen	28-09-2026	2027/2028	Onzeker
Onderstation Gilze Rijen	12-09-2024		Waarschijnlijk
Onderstation Dorst	05-06-2024		Zeker
Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Onderstation Boxtel Liempde (Brabantroute II)	09-11-2023	01-04-2023	Waarschijnlijk
Verzwaren Tractie Energievoorziening (TEV) tussen Eindhoven en Culemborg (Brabantroute IV)	21-02-2025	01-11-2025	Waarschijnlijk
Verzwaren Tractie Energievoorziening (TEV) tussen Boxtel en Lage Zwaluwe (Brabantroute V)	07-08-2024		Risicovol
Spoorzone Rijen	31-12-2026		Onzeker
Gebied: Zuid-Oost			
Eindhoven: uitbreiding opstelcapaciteit - reizigersmaterieel (M2)	26-10-2022		Zeker
Elektrificatie en opwaardering Maaslijn (Nijmegen -Roermond)	30-04-2026		Onzeker
Brabantroute Onderstation America, Blerick,Tilburg (Brabantroute I)	03-10-2022		Zeker
Emplacement Haanrade, het wordt mogelijk gemaakt om rijwegen naar emplacement Haanrade in te leggen	28-04-2026		Risicovol

Overzicht planningsdata functionaliteitswijzigingen infraprojecten t/m 2032			
Omschrijving project	**Datum geplande indienststelling**	**Herziene datum**	**Haalbaarheid indienststelling**
Deurne: onderdoorgang Binderendreef.	10-05-2026		Onzeker
Eindhoven-Düsseldorf, vervangen van een kruiswissel en een perronverlenging	12-12-2025		Risicovol
Maastricht verzwaren onderstation (Middellange Termijn)	04-08-2024	01-08-2023	Waarschijnlijk
Schin op Geul nieuw onderstation (Middellange Termijn)	17-07-2025	23-07-2023	Waarschijnlijk
Verzwaren Tractie-Energievoorziening (TEV) Eindhoven-Venlo - Brabantroute (Brabantroute III)	28-06-2024		Waarschijnlijk
Heerlen westzijde, er wordt een nieuw serviceperron gerealiseerd	18-01-2026		Zeker

2 Infrastructuurstudieprojecten

ProRail identificeert potentiële toekomstige capaciteitsknelpunten op de hoofdspoorweginfrastructuur en doet studies die uitmonden in voorstellen om overbelasting in de toekomst te voorkomen. Deze activiteit vloeit voort uit de beheerconcessie, waarin staat: 'Onder beheer wordt mede verstaan de voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van hoofdspoorweginfrastructuur.'[196].

MIRT-studies
Voor lopende studies in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) verwijzen wij naar het MIRT-Overzicht 2021, de jaarlijkse toelichting op de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)
Ten behoeve van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer voert ProRail planuitwerkingsstudies uit, ingedeeld in zeven corridors:

1. Alkmaar – Amsterdam
2. Amsterdam – Eindhoven
3. Schiphol – Nijmegen
4. Den Haag – Breda
5. Breda – Eindhoven
6. Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (SAAL)
7. Goederen Zuid Nederland (Meteren – Vught)

Onder deze corridors wordt een aantal infraprojecten ontwikkeld. De geplande realisatiedata van deze infraprojecten zijn in het Overzicht planningsdata functionaliteitswijzigingen infraprojecten in onderdeel 1 van deze bijlage te vinden.

Programma Noord-Nederland
Het Programma Noord-Nederland zorgt op diverse lijnen en locaties voor verbeterd spoorvervoer. Veel van de ambities zijn inmiddels gerealiseerd en het programma begint richting afronding te gaan. Sinds begin 2021 rijdt er een extra sneltrein Groningen – Leeuwarden (ESGL), de sneltrein Groningen – Winschoten en de extra sneltrein Leeuwarden – Sneek is erbij gekomen. In de loop van 2022 volgen werkzaamheden in Hoogeveen (de versnelling van 80 naar 140 km per uur), die in combinatie met aanpassingen bij Onnen-Zuid zorgen voor zowel reistijdwinst voor reizigers tussen Zwolle en Groningen, als voor de mogelijkheid tot een non-stop goederenpad tussen Zwolle en Onnen.

De komende jaren zullen de grootschalige verbouwing van het hoofdstation in Groningen en het volledig vernieuwen van het westelijke emplacement te Leeuwarden volgen. Verder in de toekomst wordt nog gekeken naar een nieuwe internationale verbinding naar Bremen (na herstel van de Wunderline naar Leer) en het in de reguliere reizigersdienst opnemen van Veendam – Stadskanaal.

Al deze aanpassingen zijn noodzakelijk om de capaciteit op het spoor te vergroten, waardoor meer reismogelijkheden en hogere en robuustere frequenties geboden kunnen worden. Daarmee worden zowel binnen Noord-Nederland als naar de Randstad de verbindingen sneller en betrouwbaarder. Het Programma Noord-Nederland kent een investeringsvolume van circa € 1 miljard (via diverse financieringsstromen) waarvan ongeveer driekwart uitvoering is.

ERTMS
Programmabeslissing
Op 17 mei 2019 is de programmabeslissing aangeboden aan de Tweede Kamer (Kamerbrief Programmabeslissing ERTMS van 17 mei 2019, kenmerk: IENW/BSK-2019/105737). De programmabeslissing volgt daarmee op de voorkeursbeslissing ERTMS (Kamerstukken II 2013/14, 33 652, nr. 14). De bij de programmabeslissing bijgevoegde Railmap 4.0 (versie 8.0, van 3 mei 2019, kenmerk: VP20160087-321753119-104) geeft een samenvatting van het onderliggende dossier en beschrijft wat het programma ERTMS zal realiseren. De Programmabeslissing beschrijft de

[196] Artikel 2 lid 2 beheerconcessie 2015 - 2025.

vervanging van ATB door ERTMS in de periode tot en met 2031. Dit is de eerste stap van de landelijke invoering van ERTMS.

Op 1 november 2021 heeft de staatssecretaris samen met de provincies Groningen en Fryslân de bestuursovereenkomst ondertekend waarmee de Noordelijke Lijnen toegevoegd worden aan de scope van het Programma ERTMS.

Hierna worden in het kort een aantal kernpunten uit de programmabeslissing beschreven. Voor meer (achtergrond)informatie wordt geadviseerd de genoemde Railmap 4.0 te raadplegen. Daarnaast kunt u actuele informatie over de voortgang van het ERTMS programma vinden op de website www.ertms.nl. Grote wijzigingen, zoals veranderingen in de uitrolvolgorde of het verschuiven van de planning, zullen in de eerstvolgende Netverklaring opgenomen worden of in aanvullingen op de vigerende Netverklaring.

Baseline en Level
Voor de uitrol in Nederland is besloten tot de invoering van ERTMS Baseline 3, Release 2 (B3R2), (System Version 2.1 voor infrastructuur) en Level 2. Voor Baseline 3 zijn de specificaties in 2016 door de Europese Commissie vastgesteld. De Europese Commissie heeft toegezegd dat deze specificaties de komende jaren stabiel blijven en dat deze versie en eventuele wijzigingen compatibel blijft met oudere versies. Binnen Baseline 3 is er gekozen voor de meest recente Release 2 die in 2017 door de European Union Agency for Railways (ERA) is vastgesteld voor zowel spoorvoertuigen als infrastructuur. Deze release biedt een aantal functies die voor het druk bereden spoornet in Nederland essentieel zijn, zoals de toepassing van General Packet Radio Service (GPRS).

Uitsluitend ERTMS in de infrastructuur en duaal maken van het rollend materieel
De baanvakken uit de programmabeslissing worden voorzien van ERTMS only. Dit houdt in dat, wanneer gebleken is dat ERTMS in dienst wordt gesteld, ATB definitief uit de baan verwijderd wordt. Vanaf dat moment kan er alleen met spoorvoertuigen die zijn voorzien van compatibel ERTMS apparatuur op gereden worden. Voor machinisten geldt dat zij bevoegd moeten zijn om onder ERTMS te mogen rijden.

Voordat gestart kan worden met de ombouw van de spoorinfrastructuur van ATB naar ERTMS only, moeten alle spoorvoertuigen die over deze baanvakken gaan rijden voorzien zijn van ERTMS-apparatuur. Inclusief een ATB-functionaliteit (STM ATB), zodat het materieel zowel over ATB- als over ERTMS-baanvakken kan rijden gedurende de transitieperiode van ATB naar ERTMS.

Hinder bij ombouw
Het beperken van overlast tijdens de ombouw van de bestaande spoorinfrastructuur en de spoorvoertuigen vormt een belangrijk aspect bij de invoering. Het is echter zeer waarschijnlijk dat er hinder voor het spoorverkeer zal optreden. Op dit moment is nog niet aan te geven waar en wanneer dit precies het geval zal zijn.

Uitrolscope
De uitrol van ERTMS start met het proefbaanvak Harlingen Haven – Leeuwarden (de zogenaamde ‘Early Deployment Line’). Na Harlingen Haven – Leeuwarden volgen de beproevingen op Hanzelijn – Lelystad en vervolgens nog (beperkt) op Roosendaal – Lage Zwaluwe. De overige baanvakken volgen daarna conform de uitrolstrategie van het programma:

- Noordelijke lijnen
- Kijfhoek-Roosendaal-Belgische grens
- Hoofddorp-Duivendrecht
- Roosendaal-Den Bosch, inclusief Zevenbergschen Hoek-Breda en Tilburg-Boxtel
- OV SAAL oost; Lelystad-Weesp-Duivendrecht en Amsterdam – Weesp - Hilversum, exclusief emplacement Amsterdam CS
- Utrecht (exclusief Utrecht CS)-Meteren
- Meteren-Eindhoven
- Eindhoven-Venlo-Duitse grens

De uitrolscope is daarbij vastgesteld zoals weergegeven in onderstaande figuur.

Overzicht baanvakken programmabeslissing

Migratie
De migratie vindt plaats in tien gecontroleerde stappen, waarbij techniek, de processen en de menselijke factor in elke stap van de invoering in samenhang worden getest.

Op dit moment is het nog niet mogelijk de exacte data en locaties te duiden waarop ERTMS in dienst gaat en ATB buiten dienst gesteld wordt. Gedurende de looptijd van het Programma komt hier meer duidelijkheid over en zullen preciezere gegevens opgenomen worden in de Netverklaring.

Ontwikkelingen
De aard, omvang en looptijd van het Programma betekenen dat er altijd sprake zal zijn van onzekerheden. Het Programma heeft dan ook een adaptief karakter. Daarmee wordt bedoeld dat gedurende de uitvoering flexibel kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen, mogelijkheden en kansen.

3 Uitvoering van capaciteitsvergrotingsplannen

Overbelastverklaring 2009 (dienstregelingsjaar 2010), het gehele Emplacement Waalhaven Zuid		
Knelpunt: • Opstellocatie voor locomotieven • Wissel 207 a/b – 211 a/b (wisselkruis Rail Service Center)		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor exploitatie*
Planstudie opgestart. Naast maatregelen in de spoorweginfrastructuur kijkt ProRail ook naar procesmaatregelen (beter benutten).	Ontwikkeling voorkeursvariant eerste fase.	2027
Overbelastverklaring 2011/03, Emplacement Hoofddorp opstel		
Knelpunt: De aangevraagde opstelcapaciteit is groter dan de aangeboden opstelcapaciteit. In het capaciteitsvergrotings-plan worden de volgende maatregelen voorgesteld.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Er worden 20 bakeenheden opstelcapaciteit gerealiseerd.	Planuitwerking gestart	2024
Overbelastverklaring 2012/03, Station Leeuwarden		
Knelpunt: NS Reizigers heeft capaciteit aangevraagd op spoor 3 om haar treinen te servicen. Arriva heeft capaciteit aangevraagd op spoor 3 voor haar reguliere treindienst. Daarnaast wordt er een frequentieverhoging gerealiseerd tussen Leeuwarden en Sneek (extra sneltrein), die extra perroncapaciteit vraagt.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Realiseer een gelijktijdigheid voor de perronsporen 1 en 2 waardoor Arriva spoor 3 niet langer nodig heeft voor haar treindienst.	Planuitwerking	2024
Overbelastverklaring 2013/03, Baanvak Zwolle – Herfte aansluiting		
Knelpunt: De overbelastverklaring komt voort uit de capaciteitsaanvragen van Arriva (vier maal per uur per richting Zwolle-Coevorden), NS Reizigers (vier maal per uur per richting Zwolle-Groningen en twee maal per uur per richting Zwolle-Leeuwarden). Daarbij is door de spoorwegondernemingen aangegeven dat, met uitzondering van twee treinen Zwolle-Coevorden, de treinen in de knoop Zwolle moeten liggen. Het blijkt niet mogelijk om de gevraagde capaciteit op dit traject te verdelen. In het vergrotingsplan is geconstateerd dat in het project Zwolle Spoort een oplossing voor dit knelpunt deel uitmaakt van de uitwerking.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Project Zwolle Spoort	Opgeleverd	2021
Overbelastverklaring 2014/06, Emplacement Sloe		
Knelpunt: Vanwege het feit dat meerdere spoorwegondernemingen werkzaam zijn op het emplacement Sloe en de behoefte aan aankomende en vertrekkende treinen met E-tractie toegenomen is, ontstaat er regelmatig een conflict ten aanzien van het gebruik van de beschikbare geëlektrificeerde aankomst- en vertreksporen. Deze dienen nu snel (al voordat bedrijven bediend kunnen worden) vrijgemaakt te worden, hetgeen leidt tot extra rangeerbewegingen.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Geadviseerd is om een planstudie te starten naar mogelijke elektrificatie van sporen te Sloe. ProRail heeft dit aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voorstellen in het kader van het Programma	Planuitwerking	2023

Hoogfrequent Spoor (PHS); deze planstudie loopt inmiddels.		
Overbelastverklaring 2014/07, Baanvak Groningen – Zwolle		
Knelpunt: Er is een dienstregelingsconflict tussen reizigers- en goederentreinen tussen Onnen en Zwolle. Dat wordt nu opgelost door goederentreinen in Hoogeveen aan de kant te zetten, zodat de reizigerstreinen kunnen passeren. Door de toegang naar Onnen sneller te maken met 1:15-wissels in plaats van 1:9-wissels en aanpassingen aan de seinplaatsing door te voeren, kunnen de goederentreinen in Onnen sneller invoegen op de hoofdbaan en kan de stop in Hoogeveen vervallen.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Combinatieoplossing bestaande uit rijtijdverkorting door het vervangen van twee 1:9 wissels door 1:15 wissels en opvolgtijdverkorting door aanpassing van de seinplaatsing (project Onnen Zuid). De maatregel is effectief nadat de projecten Spoorzone Assen (inmiddels gereed), Boogafsnijding Hoogeveen (Q2 2022) en Zwolle Spoort (Q4 2021) zijn opgeleverd.	Opgeleverd	2022
Overbelastverklaring 2017/03, Emplacement Moerdijk en stamlijnen		
Knelpunt: De overbelastverklaring “nabije toekomst” Moerdijk omvat een drietal capaciteitsknelpunten: • Emplacement Moerdijk: De beschikbare rangeer- en opstelcapaciteit op het emplacement Moerdijk is niet voldoende om het bestaande vervoer en de verwachte groei in de nabije toekomst robuust af te handelen. Naast een toename van het aantal treinen is ook het aantal verschillende vervoerders toegenomen, waardoor meer druk op de beschikbare capaciteit komt. • De openbare laad- en losplaats: Op Moerdijk zijn twee verladers met structureel vervoer dat op de laad- en losplaats wordt overgeslagen. Doordat beide verladers met name overdag willen laden en lossen bestaat er een kans dat de openbare laad- en losplaats tot een knelpunt leidt. • Opstelsporen wagensets: Er is een tekort aan opstelcapaciteit met voldoende lengte voor het opstellen van wagensets. Deze zijn nodig voor het vervoersproces van de containerterminal CCT.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Uitbreiding aan de zuidzijde van het emplacement Moerdijk met één processpoor en één opstelspoor (variant B) en splitsen van TijdRuimteSlot 1 in twee TijdRuimteSlots.	Planstudie in afronding. Opstelspoor is tevens bedoeld voor knelpunt vervoersproces CCT. Splitsen TijdRuimteSlot 1 uitgevoerd middels project Lean Moerdijk.	Realisatie op zijn vroegst in 2024
Splitsen van TijdRuimteSlot 2 en TijdRuimteSlot 3, beide in twee TijdRuimteSlots.	Uitvoering middels project Lean Moerdijk.	Gereed
Overbelastverklaring 2017/03, Utrecht perronspoor 5		
Knelpunt: Perron 3, spoor-5-zijde, is te krap. De drukte begint onacceptabele vormen aan te nemen, waardoor mensen gedwongen te dicht bij de perronwand lopen en wachten. Deze situatie, beschikbare perronbreedte in combinatie met huidige reizigersaantallen, voldoet niet aan de zogenaamde afkeurnorm.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Verbreden van perron 3, spoor-5-zijde, met compensatie voor de nuttige perronlengte van spoor 4, die aangetast wordt bij het verbreden van perron 3.	Planstudie in afronding, realisatiefase wordt voorbereid	Nog niet bekend
Overbelastverklaring 2018/01, (Nabije toekomst) West-Brabant		

Knelpunt: De overbelastverklaring gaat over een viertal conflicten: • De intercity Den Haag – Eindhoven vice versa kan station Rotterdam Blaak niet bedienen; • De Moerdijkbrug biedt onvoldoende capaciteit voor veertien treinpaden per uur; • De tijdligging van de Sprinters Dordrecht – Lage Zwaluwe is niet in exacte kwartieren; • De overstap te Roosendaal tussen de IC Roosendaal – Zwolle vice versa met de intercity Amsterdam – Vlissingen vice versa gaat gepaard met een lange halteertijd van zeven minuten.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Roosendaal: Onderzoek naar de mogelijkheden voor het verlengen van spoor 3b te Roosendaal naar tien bakken. Dit onderzoek wordt gecombineerd met de klantvraag van NS om spoor 4b op twaalf bakken lengte te brengen.	Planstudie gestart	2024/2025
Overbelastverklaring 2018/03, Goederenpaden zuidelijke Maaslijn		
Knelpunt: De aangevraagde reizigerstreindienst van Arriva leidt op de huidige infrastructuur tot beperkingen voor het goederenverkeer: De wens van goederenvervoerders is om te komen tot twee rijmogelijkheden per uur in beide richtingen. Daarnaast wordt gevraagd om het opheffen van lengtebeperkingen.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
In de scope van de verbeteringen op de Maaslijn is infrastructuur opgenomen die voor een groot deel de gevolgen van de overbelastverklaring wegneemt. Per richting zijn 24 paden per dag mogelijk. Dat is meer dan twee keer zo veel als nodig is volgens de prognose voor 2025 (18 tot 20 treinen per dag in beide richtingen samen).	Planuitwerking gestart	Nog niet bekend
Overbelastverklaring 2021/01, Amsterdam - Bentheim		
Knelpunt: In richting van Amsterdam naar Bentheim (uitgaand): • Het Kijfhoek – Bentheim (KGB) goederenpad heeft een samenloop met de versnelde uitgaande Intercity-Berlijn-treinen 143, 145 LB en 241 tussen Stroe en Rijssen. • Het Essen – Bentheim(EHB)-goederenpad heeft een samenloop met de versnelde uitgaande Intercity- Berlijn-treinen 143, 145 LB en 241 tussen Amersfoort en Stroe. • Daarnaast is er ook een conflict tussen DB Cargo-trein 47733 J135 en de 145 LB versnelde Intercity-Berlijn-trein op de route Amersfoort – Hengelo. In richting van Bentheim naar Amsterdam (inkomend): • Het Bentheim – Kijfhoek (BGK) goederenpad heeft een samenloop met de versnelde inkomende Intercity-Berlijn-treinen 148 LB en 146 tussen Rijssen en Stroe.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Door ProRail, NS en het Ministerie van Infrstructuur en Waterstaat wordt in samenspraak met Duitse partners gewerkt aan verdere versnelling van de treinverbinding tussen Amsterdam en Berlijn. Streven is de Intercity Amsterdam-Berlijn per eind 2023 (dienstregelingsjaar 2024) dertig minuten te versnellen. Door deze versnelling wordt het conflict met	Planuitwerking	2024-2026

goederenpaden opgelost. Zekerheid dat versnelling met ingang van dienstregelingsjaar 2024 kan worden doorgevoerd (en het conflict kan worden opgelost), kan op dit moment nog niet worden gegeven en volgt in de loop van 2022.		
Overbelastverklaring 2022/01, Amsterdam Transformatorweg aansluiting		
Knelpunt: Eens per uur ontstaat een conflict: • Tussen de 1000-serie van NS en het goederenpad van Amsterdam naar Bentheim (AB10): Het goederenpad van Amsterdam Westhaven naar Bentheim heeft met de serie A1000 van Rotterdam naar Amsterdam een opvolgconflict van twee minuten op het dienstregelpunt Amsterdam Transformatorweg. • De serie D1000 heeft ook een conflict met het goederenpad van Amsterdam Westhaven naar Bentheim. Deze liggen tegengesteld overkruis met elkaar op twee minuten. • Tussen de 1000 serie van NS en het goederenpad van Bentheim naar Amsterdam (BA): De serie D1000 van Amsterdam naar Rotterdam heeft een opvolgconflict van twee minuten vanaf Amsterdam met het goederenpad Bentheim – Amsterdam Westhaven. Vanaf Amsterdam liggen deze paden twee minuten uit elkaar.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Uit het vergrotingsplan volgen geen maatregelen.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Overbelastverklaring 2022/02, Noord-Holland		
Knelpunt: Als gevolg van de gewijzigde aanvraag van NS Reizigers ontstaat een conflict met de goederenpaden Beverwijk - Kijfhoek (via Leiden) vice versa Beverwijk - Kijfhoek (via Amsterdam) en Beverwijk – Visé vice versa, dit betreffen de BVLK/KLBV-, BAGK/KGAB- en BVAF/FABV-patronen. De conflictlocatie bevindt zich tussen Beverwijk en Haarlem vice versa en ter hoogte van de Velserspoortunnel.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Uit het vergrotingsplan volgen geen maatregelen.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Overbelastverklaring 2022/03, ETMET RoSA: Amsterdam Arena		
Knelpunt: Goederenpad Bentheim/Onnen – Kijfhoek is met een opvolgconflict aangevraagd met de 7400-serie (van Uitgeest naar Driebergen-Zeist/Veenendaal) van NS Reizigers. Dit conflict speelt vanaf opstart treindienst tot ~20:00 uur (NS Reizigers rijdt vanaf dan een superdaldienstregeling) van maandag t/m vrijdag.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Uit het vergrotingsplan volgen geen maatregelen.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Overbelastverklaring 2022/04, ETMET RoSA: Oude Lijn		
Knelpunt: De goederenpaden/treinen BVLK (Beverwijk – Leiden – Kijfhhoek) richting Kijfhoek hebben een opvolgconflict met de 3200 serie van NS Reizigers richting Rotterdam (Rtd) tussen Delft Aansluiting (Dta) en Rotterdam. De goederenpaden/treinen KLBV (Kijfhoek - Leiden - Beverwijk) richting Beverwijk hebben een opvolgconflict met de 3200-serie richting Arnhem (Ah) tussen Rotterdam en Delft Aansluiting. Dit conflict speelt vanaf opstart treindienst tot ~20:00 uur (NS Reizigers rijdt vanaf dan een superdaldienstregeling) van maandag t/m vrijdag.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Uit het vergrotingsplan volgen geen maatregelen.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Overbelastverklaring 2022/05, Noord Nederland		
Knelpunt:		

De 8100-serie richting Zwolle heeft een opvolgconflict tussen Groningen en Groningen Losplaats (Gnl) met goederenpaden van Delftzijl / Eemshaven naar Onnen. De 8100-serie richting Groningen heeft een opvolgconflict tussen Onnen Noord (Onn) en Groningen met goederenpaden van Onnen naar Delftzijl / Eemshaven. De ligging van de 8100-serie wordt als toekomstvast gezien. Als gevolg van het project Groningen Spoorzone (verwachte indienststelling medio 2023) gaan goederentreinen in de toekomst via een andere route en mogelijk een andere tijdsligging door Groningen rijden, met als gevolg dat het hierboven beschreven conflict tussen de 8100-serie en goederentreinen zich dan niet meer voor doet.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Uit het vergrotingsplan volgen geen maatregelen.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Overbelastverklaring 2022/06, European Sleeper Coöperatie Dienstregeling 2022 Praag – Oostende vice versa		
Knelpunt: • Trein 452 met de route Bentheim – Roosendaal heeft conflicten op de trajecten Amsterdam – Schiphol – Leiden en Den Haag Hollands Spoor – Rotterdam. • Trein 453 met de route Roosendaal – Bentheim heeft conflicten op de trajecten Schiphol – Amsterdam en Amsterdam – Amersfoort.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Uit het vergrotingsplan volgen geen maatregelen.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Overbelastverklaring 2022/07, sporen 7 en 16 te Venlo, overbelastverklaring voor de navolgende jaren (2024 – 2029)		
Knelpunt: De druk van goederentreinen op de twee langste sporen van 693 meter in Venlo neemt de komende jaren aanzienlijk toe door: 1) enerzijds een verhoogde vraag om capaciteit: • groei goederenvervoer over de Brabantroute van en naar Duitsland; • groei treinlengtes tussen 665 en 740 meter op deze relatie (TEN-T ambities); • bloktreinen met brandbare gassen op de relatie Lutterade – Venlo Grens die conform milieuwetgeving op spoor 7 of spoor 8 kopmaken; • kopmakende treinen langer dan 665 meter op het traject Lutterade – Venlo Grens; • noodzakelijke capaciteit voor om te leiden lange treinen tijdens werkzaamheden aan derde spoor; • noodzakelijke ruimte voor bijsturing in geval van vertragingen of versperringen. 2) anderzijds beperkende factoren: • de wens van vervoerders voor stationnementen te Venlo om te wisselen van locomotief; • de wens van vervoerders voor stationnementen te Venlo om te wisselen van machinist; • het moeten wachten van treinen op het emplacement toteen aansluitend pad op het Duitse net beschikbaar is; • het moeten wachten van treinen op het emplacement tot een aansluitend pad op het Nederlandse net beschikbaar is; • de beperkte spoorlengtes die het vervoer van 740 meter alleen onder bepaalde voorwaarden mogelijk maken. Door deze beperkingen in de capaciteit op de twee langste sporen (7 en 16) zullen zowel in planning als uitvoering regelmatig conflicten ontstaan tussen treinen die alleen op de twee lange sporen 7 en 16 afgehandeld kunnen worden. Om dit het hoofd te kunnen bieden, zijn proces- en/of inframaatregelen nodig om meer lange goederentreinen (van 665 meter tot 740 meter) op Venlo te kunnen afwikkelen.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan moeten nog worden opgesteld.	Niet van toepassing.	Niet van toepassing.

Bijlage 11 Informatie omtrent niet-hoofdspoorwegen (paragraaf 2.2.1 en 2.2.2)

Spoorwegen onder het regime van het Besluit bijzondere spoorwegen
ProRail beheert de navolgende in onbruik geraakte spoorweg waarop het Besluit bijzondere spoorwegen van toepassing is:

- Roermond – Vlodrop Grens (richting Dalheim (D))

Spooraansluitingen
Spoorverbindingen op de bedrijfsterreinen en de toeleidende sporen die de sporen op bedrijfsterreinen verbinden met de hoofdspoorweg vallen buiten de door ProRail beheerde spoorwegen.

Toestemming tot het berijden van de spoorverbindingen op bedrijfsterreinen en de toeleidende sporen wordt steeds verleend door of via het aangesloten bedrijf, onder daarbij te stellen voorwaarden, die mede een gebruiksvergoeding kunnen omvatten.

Daarbij kunnen tevens beperkende voorwaarden gesteld worden die gerelateerd zijn aan de kenmerken van de betrokken sporen, zoals aslast-, snelheids- en profielbeperkingen, alsmede beperkingen gerelateerd aan de boogstralen van de betrokken sporen.

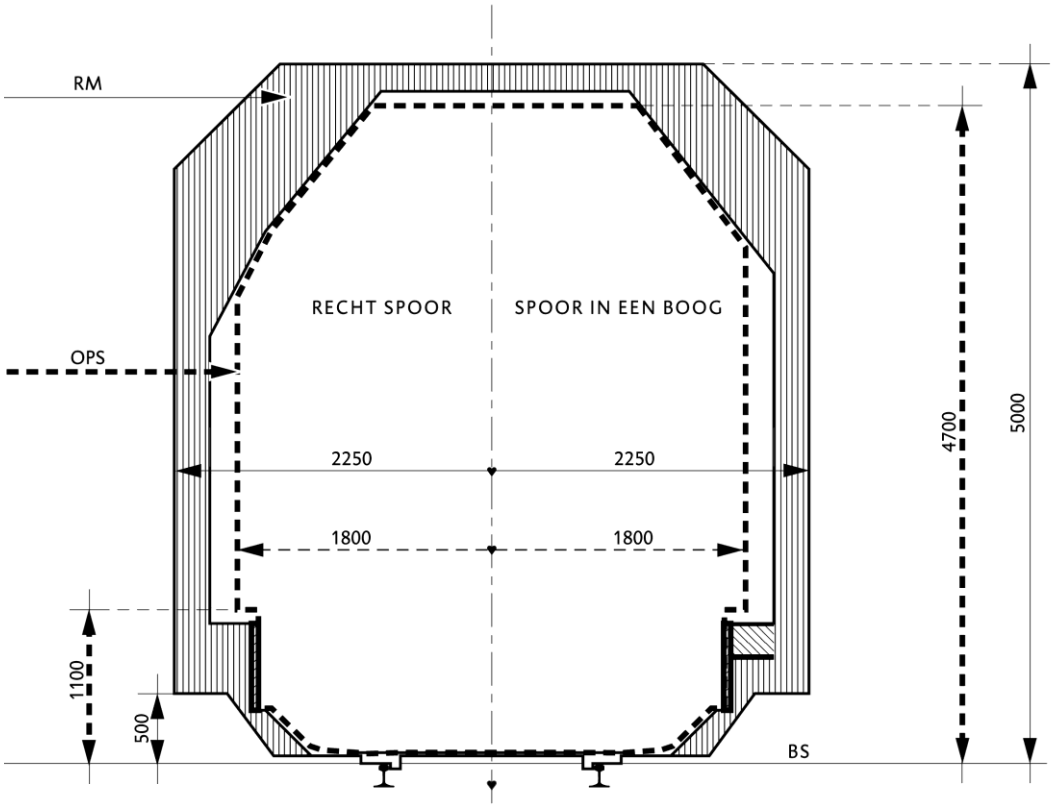
Een overzicht van de spooraansluitingen is te vinden op het Logistiek Portaal.

Bijlage 12 Referentieprofielen (paragraaf 2.3.4)

Toelichting

Omgrenzingsprofiel voor bijzondere lading
Het omgrenzingsprofiel voor bijzondere lading, het zogenaamde Rode Meetgebied (RM, in onderstaande figuur) is van toepassing op alle baanvakken, zij het dat bijzondere aanwijzingen of voorschriften kunnen worden verbonden aan het berijden van de grensbaanvakken, rekening houdend met de regelgeving van het desbetreffende buurland. Het profiel van het Rode Meetgebied is bij wet vastgesteld.[197]

Spoorvoertuigen met ladingen die groter zijn dan het omgrenzingsprofiel[198] dat voor de te berijden baanvakken is vrijgegeven (zie kaart), maar die zich binnen het Rode Meetgebied bevinden moeten worden gemeld bij ProRail. [199]



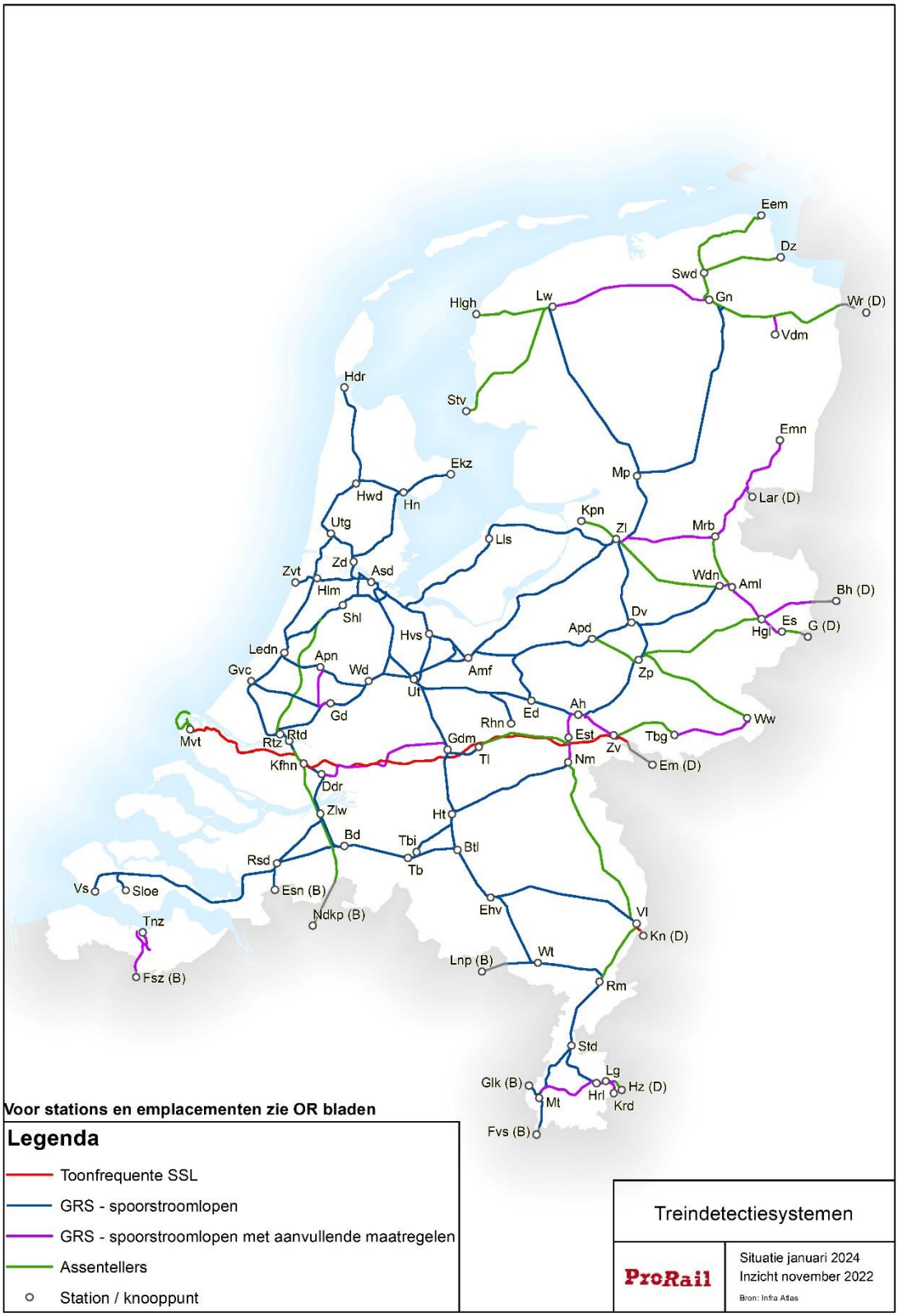
Bij twijfel kan de One-Stop-Shop voor Buitengewoon Vervoer (OSS BV) de berekening uitvoeren of een statisch opgemeten lading binnen de geldende referentieprofielen past (het toevoegen van marges als gevolg van het bewegen van ladingen en vermeerdering in bogen).

[197] Zoals bedoeld in artikel 10 lid 2 sub a Besluit spoorverkeer en artikel 40a Regeling spoorverkeer en zoals is opgenomen in bijlage 8 bij de Regeling spoorverkeer.
[198] Zie artikel 10 lid 1 Besluit Spoorverkeer waarin verwezen wordt naar de Regeling indienstelling spoorvoertuigen 2020.
[199] Artikel 10 lid 2 Besluit spoorverkeer.

Bijlage 13 Aslasten en tonmetergewichten goederenvervoer (paragraaf 2.3.5)

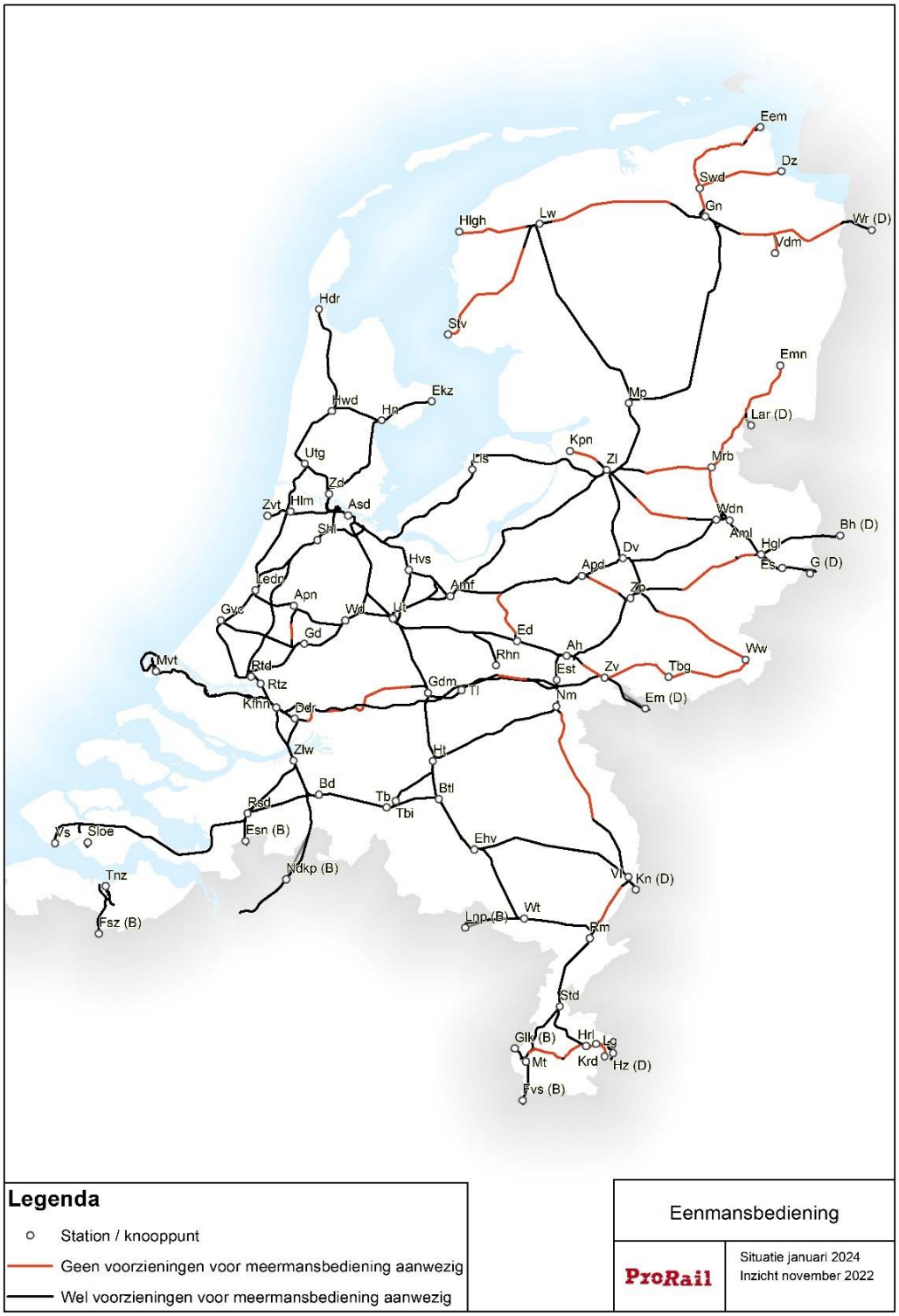
Bijlage 14 Treinbeïnvloedingssystemen (paragraaf 2.3.13.1)

Bijlage 15 Treindetectiesystemen (paragraaf 2.3.13.2)



Bijlage 16 Baanvakken aangemerkt voor eenmansbediening (paragraaf 2.4.8)

De overzichtskaart toont de locaties waar geen voorzieningen voor meermansbediening aanwezig zijn.'Op knooppunten is er is veelal sprake van gedeeld gebruik. Deze locaties worden daarom wel uitgerust met vertreklichten.



Bijlage 17 Tractie-energievoorzieningssystemen (paragraaf 2.3.9)

Spanningssluizen Betuweroute
Ten behoeve van de overgang tussen het 25 kV AC tractie-energievoorzieningssysteem op de Betuweroute en het 1500 V DC tractie-energievoorzieningssysteem te Kijfhoek en op de aansluitende spoorwegen zijn spanningssluizen voorzien op de volgende plaatsen:

- Spanningssluizen met een lengte van de tractieloze zone van 186 m:
  - in de sporen tussen Barendrecht Vork en Waalhaven Zuid, ter hoogte van km 202,1.
  - in de sporen tussen Kijfhoek en Papendrecht, ter hoogte van km 3,5.
  - in de sporen tussen Zevenaar en Emmerich, ter hoogte van km 107,2.
- Spanningssluizen met een lengte van de tractieloze zone van 30 m:
  - in de sporen van de verbindingsboog Geldermalsen/Meteren vice versa.
  - in de sporen van de verbindingsboog Zaltbommel/Meteren vice versa.
  - in de sporen van de verbindingsboog Valburg/Elst vice versa.
  - in het spoor van de verbindingsboog Valburg/Nijmegen Lent vice versa.

Beperking stroomafname
Onderstaande tabel vermeldt de maximale stroomafname per trein op een aantal baanvakken waar een beperking geldt ten aanzien van de stroomafname van het 1500 V DC tractie-energievoorzieningssysteem.

Baanvak	Maximale stroomafname
Zwolle – Emmen	2.500 A
Barneveld Noord – Ede Wageningen	2.500 A
Rhenen – De Haar Aansluiting	3.000 A
Dordrecht – Geldermalsen	2.700 A
Leiden Centraal – Woerden	3.200 A
Alphen aan den Rijn – Gouda	3.200 A
Rhenen – De Haar Aansluiting	3.000 A
Maastricht – Maastricht-spanningssluis	3.100 A

De maximale stroomafname van het 25 kV tractie-energievoorzieningssysteem is vermeld in EN 50388:2012. Indien een hogere of lagere waarde geldt, is deze waarde vermeld in het Register van Infrastructuur (RINF) (zie paragraaf 2.3).

Bijlage 18 Beweegbare spoorbruggen (paragraaf 2.4.5)

De nummers verwijzen naar de tabel op de volgende bladzijde.

Overzicht beweegbare spoorbruggen

Nr.	Brugnaam	Verkorting	Waterweg	Plaatsnaam	Baanvak
1	Singelgracht	SGBR	Westerkanaal	Amsterdam	Asd – Ass
2	Spaarnebrug	SPBR	Spaarne	Haarlem	Asd – Hlm
3	Vinkbrug	VKBR	Oude Rijn	Leiden	Gv – Ledn
4	Schiebruggen	DHS	Delfshavense Schie	Rotterdam	Rtd – Sdm
6	Oude Maas	GRBR	Oude Maas	Dordrecht	Ddr – Rtd
7	Markbrug	MABR	Markkanaal	Zevenbergen	Rsd – Zlw
8	Arnekanaalbrug	ABR	Arnekanaal	Arnemuiden	Rsd – Vs
9	Vlakebrug	VLK	Kanaal door Zuid-Beveland	Vlake	Rsd – Vs
16	Drentse hoofdvaart brug	SMVRT	Smildevaart	Meppel	Lw – Mp
18	Deelsbrug	BRDL	Deel	Akkrum	Lw – Mp
19	Boorne	BOBR	Boorne	Akkrum	Lw – Mp
20	Pr. Margrietkanaal	PMK	Prinses Margrietkanaal	Grouw	Lw – Mp
21	Harinxma kanaal (Mp-Lw)	HRMK	Van Harinxmakanaal	Leeuwarden	Lw – Mp
22	Oosterdoksluis	ODS	Oosterdoksluis	Amsterdam	Asd – Asdm
27	Hoge Gouwebrug	HGWBR	Gouwe	Gouda	Gd – Gv/Rtd
	Lage Gouwebrug	GWBR	Gouwe	Gouda	Gd – Ledn
28	Galgewater	GWT	Galgewater	Leiden	Apn – Ledn
29	Rijn-Schiekanaal	RSKBL	Rijn-Schiekanaal	Leiden	Apn – Ledn
30	Gouwsluis	GWB	Gouwe	Alphen aan de Rijn	Apn – Wd
31	Dubbele Wiericke	DWB	Dubbele Wiericke	Bodegraven	Apn – Wd
33	Vechtbrug	VTBR	Vecht	Weesp	Alm/Ndb – Wp
39	Coevorder Stadsgracht	COSB	Stadsgracht	Coevorden	Emn – Mrb
40	Hoogeveense vaart	HVVB	Verlengde Hogeveensevaart	Nieuw Amsterdam	Emn – Mrb
42	Klifrak	KR	Klifrak	Workum	Lw – Stv
43	Wijmerts	WMB	Wijmerts	Oudega	Lw – Stv
45	Harinxma (Lw-Hlg/Stv)	HRM	Van Harinxmakanaal	Leeuwarden	Hlg/Stv – Lw
47	Zuidergracht	HLG	Zuidergracht	Harlingen	Hlg – Lw
49	Greuns	GRS	Greuns	Leeuwarden	Gn – Lw
50	Hoendiep	HDP	Hoendiep	Hoogkerk-Vierverlaten	Gn – Lw
51	Damsterhavenbrug	-	Haven	Delfzijl	stamlijn Havenschap
52	Zeesluisbruggen (2)	-	Zeesluizen (kleine en grote)	Delfzijl	stamlijn Havenschap
56	Wildervanckkanaal AG	WDVB	Wildervanckkanaal AG	Zuidbroek	Gn - Nsch
56a	Rensel	RSL	Rensel	Winschoten	Gn - Nsch
57	Westerwoldse Aa	WWAB	Westerwoldse AA	Nieuweschans	Nscg - Nsch
58	NoordWillemsKanaal	NRDWIL	Noordwillemskanaal	Groningen	Gn - Lw/Swd
59	Reitdiep	RDP	Reitdiep	Groningen	Gn - Swd
60	Boterdiep	BTD	Boterdiep	Bedum	Dz - Swd
62	IJsselbrug	IJBZ	IJssel	Zutphen	Ah/Apd - Zp
64	Oude IJssel	OIJ	Oude IJssel	Doetinchem	Zv - Ww

Overzicht beweegbare spoorbruggen

Nr.	Brugnaam	Verkorting	Waterweg	Plaatsnaam	Baanvak
69	Nauernaschevaart	NNVBR	Nauernaschevaart	Krommenie-Assendelft	Utg - Zd
70	Noordhollands kanaal	NHKBR	Noordhollands kanaal	Alkmaar	Amr - Hwd
71	Bolbrug	BOL	Ringvaart	Heerhugowaard	Amr - Hwd
72	Koegrasbrug	KGS	Noordhollands kanaal	Koegras	Ana - Hdr
73	Zaanbrug	ZDB	Zaan	Zaandam	Pmr - Zd
74	Noordhollands kanaal	NHK	Noordhollands kanaal	Purmerend	Pmr - Zd
75	Where	WHE	Where	Purmerend	Hn - Pmr
80	Wantijbrug	WIJB	Wantij	Dordrecht	Ddr - Gdm
81	Merwedekanaalbrug	MKBR	Merwedekanaal	Arkel	Ddr - Gdm
82	Ringvaartbrug	RVBR	Ringvaart	Nieuw Vennep	Ledn - Shl
83	Schinkelbrug	SKBR	Schinkel	Amsterdam	Asra - Dvd
84	Baanhoekbrug	BMBR	Beneden Merwede	Baanhoek	Ddr - Gdm
87	Botlekbrug	BOTBR	Oude Maas	Rotterdam	Havenspoor
88	Sluiskilbrug	SLUB	Kanaal van Gent naar Terneuzen	Sluiskil	Svg - Tnz

Bijlage 19 Perronlengten (paragraaf 2.3.8 en 7.3.2)

Bijlage 20 Openbare laad- en losplaatsen (paragraaf 7.3.5.2.3)

Bijlage 21 Tankinstallaties (paragraaf 7.3.10)

Gegevens over de tankinstallaties zijn vermeld op de volgende pagina.

Informatie met betrekking tot opslagcapaciteit en debiet van tankinstallaties

Locatie	Opslagcapaciteit in m^3	Debiet in l/min (via vulpistool)	Debiet in l/min (via morsvrije aansluiting)
Groningen De Vork	2 x 40	120	200
Leeuwarden	1 x 40	90	200
Hengelo	2 x 60	90	200
Zutphen	2 x 40	90	200
Winterswijk	1 x 50	90	200
Arnhem	2 x 50	90	200
Amersfoort	2 x 30	90	200
Amsterdam Westhaven	1 x 50	90	200
Maasvlakte	1 x 100	120	200
Botlek	1 x 25	80	200
Waalhaven Zuid	1 x 100	120	200
Kijfhoek	2 x 50	125	200
Roosendaal	2 x 50	90	200
Terneuzen*	1 x 30	90	200
Nijmegen	2 x 30	90	200
Venlo	2 x 100	90	200
Heerlen*	1 x 40	130	200

* Tankinstallatie is buiten gebruik genomen en zal naar verwachting in 2024 geamoveerd zijn.

Op enkele locaties is een HVO- of Ad-Blue-installatie aanwezig. Deze zijn in eigendom van een specifieke spoorwegonderneming.

Bijlage 22 Standaard goederenpaden (paragraaf 4.5.4.2)

ProRail dient snelheid, lengte en acceleratiekarakteristieken van standaard goederenpaden bekend te maken.[200]

Deze standaardpaden spelen een rol op het moment dat de prioritering zoals opgenomen in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur moet worden toegepast. Capaciteitsaanvragen die passen binnen de standaard goederenpaden doen mee in de prioritering.

ProRail hanteert de volgende uitgangspunten bij het definiëren van de standaardgoederenpaden:

1. Als basis gelden de standaard goederenpaden zoals deze het jaar daarvoor zijn vastgesteld.
2. Voor niet-geëlektrificeerde en geëlektrificeerde baanvakken gelden separate karakteristieken.
3. Uit de realisatiegegevens per baanvak wordt bepaald welk loctype het meest voorkomt op dit baanvak.
4. Uit de realisatiegegevens wordt een standaard treintonnage vastgesteld dat overeenkomt met het 95^{e} percentiel van de treintonnages, zoals die blijkt uit de realisatie.
5. Het standaard goederenpad wordt vervolgens gebaseerd op de acceleratiemogelijkheden van het loctype gevonden onder punt 1, zoals vastgelegd in het nationaal voertuigregister, en het onder punt 2 gevonden standaard tonnage.
6. De snelheid wordt gebaseerd op de meest voorkomende snelheid zoals die gebruikt is voor de van tevoren geregelde treinpaden (*Pre-Arranged Paths*), welke in het kader van de Europese spoorgoederencorridors worden vastgesteld. De snelheid betreft de in het Donna-plansysteem te gebruiken inlegsnelheid.
7. De internationaal vastgestelde maximale treinlengte inclusief locomotief is 740 meter voor goederentreinen. Deze treinlengte kan in Nederland worden beperkt door de mogelijkheden van de spoorweginfrastructuur. De lengte van de standaardpaden is gebaseerd op de lengte van de vertrek- en aankomstsporen, alsmede op lengte van de gebruikelijke inhaallocaties voor goederenverkeer, zowel voor de geplande dienstregeling als voor de mogelijkheden tot bijsturing in verstoorde situaties. Voor internationale treinpaden kunnen beperkingen in het buitenland de toegestane lengte veranderen. Zie verder paragraaf 2.3.8.
8. Voor corridors waar frequent kolen- en ertsvervoer plaatsvindt kunnen afwijkende karakteristieken gedefinieerd worden door ProRail.
9. Indien in de jaardienst de aanvraag van een goederentrein past binnen de rijtijden van het standaard goederenpad valt deze aanvraag binnen de definitie van het standaard goederenpad.
10. Mede op basis van de fase voorbereiding jaardienst kan ProRail lokaal afwijken van bovengenoemde uitgangspunten. Deze afwijkingen worden geconsulteerd in het kader van een wijziging van de Netverklaring en de uitkomsten van de consultatie worden bekend gemaakt via het Logistiek Portaal.

Dit leidt tot de volgende karakteristieken:

(Deels) niet-geëlektrificeerde baanvakken.
Hiervoor is dieseltractie vereist. Op specifieke routes zijn specifieke vervoeren. Daarom zijn karakteristieken voor een aantal baanvakken separaat gedefinieerd.

Van	Naar	Via	Mattype	Loc's	Lengte (m)	Tonnage	Snelheid (km/h)
(Deels) niet-geëlektrificeerde baanvakken							
Almelo	Emmen		6400	1	262	800	80
Delfzijl	Onnen		6400	1	466	1100	60
Eemshaven	Onnen		6400	1	499	800	60
Emmen	Almelo		6400	1	262	300	80
Kaldenkirchen (D)	Sittard		6400	2	673	1500	85

[200] Artikel 1 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

Kijfhoek	Moerdijk		6400	1	690	1400	85
Moerdijk	Kijfhoek		6400	1	690	1500	85
Onnen	Delfzijl		6400	1	466	700	60
Onnen	Eemshaven		6400	1	499	800	60
Onnen	Veendam		6400	1	636	2200	80
Sittard	Kaldenkirchen (D)		6400	2	673	1500	85
Veendam	Onnen		6400	1	636	800	80
Lutterade DSM	Sittard		6400	2	700	2200	80
Sittard	Lutterade DSM		6400	2	700	1900	80
Overige (deels) niet-geëlektrificeerde baanvakken De karakteristieken zoals opgenomen in de jaardienstaanvraag van een treinpad worden beschouwd als de karakteristieken van het standaard goederenpad.					**		

Geëlektrificeerde baanvakken

Van	Naar	Via	Mattype	Loc's	Lengte (m)	Tonnage	Snelheid (km/h)
Geëlektrificeerde baanvakken							
Amersfoort	Coevorden		B189	1	650	2200	95
Amsterdam Westhaven	Bad Bentheim (D)		B189	1	690	2100	95
Amsterdam Westhaven	Beverwijk	Uitgeest	B189	1	482	2800	95
Amsterdam Westhaven	Kijfhoek		B189	1	700	2600	95
Amsterdam Westhaven/Houtrakpolder	Emmerich (D)	Betuweroute	B189	2	690	4000*	95
Amsterdam Westhaven/Houtrakpolder	Kaldenkirchen (D)		B189	2	690	4000*	95
Bad Bentheim (D)	Amsterdam Westhaven		B189	1	690	2200	95
Bad Bentheim (D)	Essen (B)	Betuweroute	B189	1	590	2200	95
Bad Bentheim (D)	Essen (B)	Utrecht	B189	1	690	2200	95
Bad Bentheim (D)	Kijfhoek	Betuweroute	B189	1	590	2200	95
Bad Bentheim (D)	Kijfhoek	Breukelen	B189	1	690	2200	95
Beverwijk	Amsterdam Westhaven	Uitgeest	B189	1	482	2300	95
Beverwijk	Kijfhoek	Breukelen	B189	1	700	2700	95
Beverwijk	Kijfhoek	Leiden	B189	1	660	2700	80
Beverwijk	Sittard		B189	1	700	2400	95
Coevorden	Amersfoort		B189	1	650	2200	95
Emmerich (D)	Amsterdam Westhaven/Houtrakpolder	Betuweroute	B189	1	690	2100	95
Emmerich (D)	Essen (B)	Betuweroute	B189	1	690	2200	95
Emmerich (D)	Essen (B)	Nijmegen	B189	1	690	2400	95
Emmerich (D)	Kijfhoek		B189	1	690	2700	95
Essen (B)	Bad Bentheim (D)	Betuweroute	B189	1	590	2100	95
Essen (B)	Bad Bentheim (D)	Utrecht	B189	1	690	2100	95
Essen (B)	Emmerich (D)	Betuweroute	B189	1	690	2100	95
Essen (B)	Emmerich (D)	Nijmegen	B189	1	690	2400	95
Essen (B)	Kaldenkirchen (D)		TRAX	1	690	2400	95
Essen (B)	Kijfhoek		TRAX	1	700	2100	95
Herzogenrath (D)	Sittard		1206	2	680	1800	80
Kaldenkirchen (D)	Amsterdam Westhaven/Houtrakpolder		B189	1	690	2000	95

Kaldenkirchen (D)	Essen (B)		TRAX	1	690	2200	95
Kaldenkirchen (D)	Kijfhoek		B189	1	690	2000	95
Kaldenkirchen (D)	Sloe		B189	1	690	2200	95
Kijfhoek	Amsterdam Westhaven		B189	1	650	2200	95
Kijfhoek	Bad Bentheim (D)	Breukelen	B189	1	650	2400	95
Kijfhoek	Bad Bentheim (D)	Betuweroute	B189	1	590	2400	95
Kijfhoek	Beverwijk	Breukelen	B189	1	650	2700	95
Kijfhoek	Beverwijk	Leiden	B189	1	630	2700	80
Kijfhoek	Emmerich (D)		B189	1	690	2700	95
Kijfhoek	Essen (B)		TRAX	1	700	2400	95
Kijfhoek	Kaldenkirchen (D)		B189	1	690	2700	80
Kijfhoek	Kaldenkirchen (D)		B189	1	690	2400	95
Kijfhoek	Maasvlakte		B189	1	740	2700	80
Kijfhoek	Onnen	Amersfoort	B189	1	636	2200	95
Kijfhoek	Sittard		B189	1	690	2400	95
Kijfhoek	Sloe		B189	1	700	2400	95
Kijfhoek	Waalhaven		B189	1	690	2700	80
Maasvlakte	Kijfhoek		B189	1	740	2700	80
Onnen	Kijfhoek	Amersfoort	B189	1	636	1200	95
Sittard	Beverwijk		B189	1	700	2700	95
Sittard	Kijfhoek		B189	1	690	2400	95
Sittard	Vise (B)		6400	2	700	2100	95
Sittard	Herzogenrath (D)		1206	2	680	1800	80
Sloe	Kaldenkirchen (D)		B189	1	690	2400	95
Sloe	Kijfhoek		B189	1	700	2500	95
Vise (B)	Sittard		6400	2	700	2400	95
Waalhaven	Kijfhoek		B189	1	690	2700	80
Overige geëlektrificeerde baanvakken			B189	1	**	2200	90

* Betreft Kolen- en ertspaden
** Zie punt 7 van de uitgangspunten

Bijlage 23 Applicaties, diensten, publicaties en rapportages

In deze bijlage zijn applicaties, diensten, publicaties en rapportages beschreven die ProRail aanbiedt[201] op het gebied van:

- Voorbereiding
- Capaciteit aanvragen
- Uitvoering
- Analyse

Daarnaast zijn er verwijzingen opgenomen naar applicaties, diensten, publicaties en rapportages die door derden beschikbaar worden gesteld. Detailinformatie over dit aanbod van derden is – voor zover bekend bij ProRail – te vinden in de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden'* op de website van ProRail.

In onderstaande tabel zijn de applicaties, diensten, publicaties en rapportages opgesomd en vervolgens kort omschreven. De derde kolom van deze tabel geeft een verwijzing voor een uitgebreide toelichting; en de vierde kolom legt de relatie met de betreffende dienst in hoofdstukken 2 t/m 7 van deze Netverklaring.

Naam	Functie	Voor toelichting zie	Onderdeel van de dienst in §
Voorbereiding			
RailMaps	Geografische informatie over de spoorweginfrastructuur en de omgeving.	Bijlage 23 - 1	5.3.1
Levering van spoorweginfrastructuurgegevens op maat via Infra-Atlas	Maatwerkinformatie over de functionaliteit van de spoorweginfrastructuur met gebruik van Infra-Atlasgegevens.	Bijlage 23 - 2	5.5.2
Levering Geodata	GPS/RD-gegevenslevering betreffende: • Spoorbaanhartlijn • Koppelpunt • Stations • Dienstregelpunten	Bijlage 23 - 3	5.5.2
Wegwijzers voor krachtvoertuigpersoneel (WVK)	Grafische informatie over de spoorweginfrastructuur voor machinisten.	Bijlage 23 - 4	5.3.1
Wegkennisbank	Gegevens over de hoofd-spoorweginfrastructuur en NS-terreinen door middel van WVK-tekeningen verrijkt met media en documentatie.	Bijlage 23 - 5	5.5.2
Tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB)	Opsomming van tijdelijke snelheidsbeperkingen voor machinisten.	Bijlage 23 - 6	5.3.1
Flexible Rail Infra Simulatie Omgeving (FRISO)	Simulatietool ten behoeve van infrastudies, capaciteits-, robuustheids-, en veiligheidsanalyses, innovatiestudies.	Bijlage 23 - 7	5.5.2

[201] Ook systemen/applicaties die niet worden beschouwd als separate diensten in de zin van Richtlijn 2012/34/EU, maar die wel relevant zijn voor gerechtigden (zoals portalen en registers) zijn opgenomen in deze bijlage. Voor deze systemen wordt geen vergoeding in rekening gebracht.

Naam	Functie	Voor toelichting zie	Onderdeel van de dienst in §
NEO Simulatie	Uitvoeren van een simulatie voor het testen van van innovaties voor een betere treinenloop.	Bijlage 23 - 8	5.5.2
ProRail ERTMS Integratielab (PREI)	Uitvoeren van (keten)integratietesten tussen ERTMS-treinapparatuur en ERTMS-baanapparatuur in het ProRail ERTMS Integratielab (PREI) met als doel compatibiliteitsrisico's te elimineren.	Bijlage 23 - 38	5.5.2
Capaciteit aanvragen			
Donna	Plannen en aanvragen van treinpaden, rangeerpaden en opstelcapaciteit ten behoeve van basisuurpatroon, standaardweek en specifieke dagen.	Bijlage 23 - 9	4.2.3 5.3.1
Orderportaal	Indienen aanvragen capaciteit voor treinpaden in Nederland.	Bijlage 23 - 10	4.2.3 4.8 5.3.1 6.2.4
Mijn Treinen	Overzicht van alle aan de goederenvervoerder gerelateerde geplande treinen voor de komende 24 uur. Met de mogelijkheid voor de spoorwegonderneming om bepaalde bijsturingsacties uit te voeren.	Bijlage 23 - 48	5.3.1
Path Coordination System (PCS, via RailNetEurope)	Indienen internationale capaciteitsvragen en ontvangen van aanbiedingen van capaciteit.	Bijlage 23 - 11	4.2.3
LOA-Online (Lokale OrderAanvraag)	Indienen, afhandelen en vastleggen van lokale orders ten behoeve van rangeerrijwegen.	Bijlage 23 - 12	5.3.1
RMS Client (Rail ManagementSysteem) / Feniks	Inzicht in de actuele uitvoering en de planning van de processporen behorend tot de emplacementen van de Betuweroute.	Bijlage 23 - 13	4.8 5.3.1 6.2.4

Naam	Functie	Voor toelichting zie	Onderdeel van de dienst in §
Publicatie capaciteitsaanvragen (volgens TSI TAF/TAP standaard)	Het indienen van capaciteitsaanvragen voor treinpaden, het ontvangen van aanbiedingen van treinpaden, het wijzigen en annuleren van treinpaden, grensafstemming en het wijzigen en annuleren van treinpaden door ProRail op basis van de TSI TAF/TAP-berichten. Via deze dienst kan tevens actuele plan- en uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP-berichten worden verkregen.	Bijlage 23 - 27	4.2.3 4.8 5.3.1 6.2.4
Inzicht in buitendienststellingen	Inzicht in de geplande buitendienststellingen via - Btd-planner, - Btd-planner Rapportage, - Buitendienststellingenkaart.	Bijlage 23 - 14	5.3.1 4.3
BuitenTermijnAanvragen (BUTA)	Applicatie voor de communicatie rondom BuitenTermijnAanvragen < 36 uur.	Bijlage 23 - 15	5.3.1
Treinnummerlijst (TNR)	Inzicht in de toewijzing van treinnummers aan spoorwegondernemingen.	Bijlage 23 - 16	5.3.1 4.5.4.4 4.5.4.5
Uitvoering			
GSM-R Voice Spoorwegveiligheid	Communicatie tussen machinist en treindienstleider.	Bijlage 23 - 17	5.3.1
GSM-R Portofonie	Operationele voicecommunicatie (punt-punt en groepscommunicatie via handhelds / portofoons op emplacementen of in tunnels).	Bijlage 23 - 18	5.5.1
GSM-R Andere spoorweggerelateerde voice- en datacommunicatie	Operationele voicecommuni-catie (punt-punt via handhelds op emplacementen of in tunnels), en datacommunicatie.	Bijlage 23 - 19	5.5.1
WagenLading Informatie Systeem (WLIS)	Registratie van treinsamenstellingsgegevens en de positie en lading van goederenwagens op emplacementen.	Bijlage 23 - 20	5.3.1 6.2.5
SpoorWeb	Communicatie bij calamiteiten.	Bijlage 23 - 21	5.3.1
Incidentgerelateerde gegevens op maat	Levering van incidentgerelateerde gegevens op maat. - Actuele Standaard Versperringsmaatregelen - Data met betrekking tot een ongewenste gebeurtenis, beperkt tot een specifieke gerechtigde	Bijlage 23 - 22	5.5.2
VIEW	Inzicht in actuele treinbewegingen.	Bijlage 23 - 23	5.3.1 5.5.2

Naam	Functie	Voor toelichting zie	Onderdeel van de dienst in §
MeekijkVOS	Meekijkfunctionaliteit van het verkeersleidingsysteem VOS, waarmee het actuele verloop van de treindienst kan worden gevolgd.	Bijlage 23 - 24	5.5.2
Train Information System (TIS)	Inzicht in actuele treinbewegingen van internationale reizigers- en nationale en internationale goederentreinen.	Bijlage 23 - 25	5.5.2
Punctualiteitskaart	Realtime geografisch inzicht in de huidige situatie van punctualiteit van reizigerstreindiensten.	Bijlage 23 - 26	5.5.2
Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard)	De levering van plan- en uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP-berichten.	Bijlage 23 - 27	4.2.3 4.8 5.3.1 6.2.4
Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens Nederlandse standaard)	Levering van actuele verkeersplangegevens, daaraan gerelateerde wijzigingen van de treindienst en uitvoeringsinformatie.	Bijlage 23 - 28	5.5.2
Levering van Materieel- en Treinpositie Service (MTPS)	Het leveren van realtime data over treinposities op basis van treindetectiesystemen.	Bijlage 23 - 29	5.5.2
RouteLint	Informatie ten behoeve van de machinist over de actuele verkeerssituatie van zijn rijweg.	Bijlage 23 - 30	5.5.2
ORBIT	Geeft de machinist een waarschuwing als een stoptonend sein met te hoge snelheid wordt genaderd.	Bijlage 23 - 31	5.5.2
KijfDis	Het plan- en registratiesysteem ten behoeve van de rangeerheuvel op het emplacement Kijfhoek.	Bijlage 23 - 41	7.3.5.2.2
Performance analyseren			
Rapportage Treindienst	Standaardrapportage en gegevenslevering over de prestaties van de treindienst.	Bijlage 23 - 32	5.3.1
Inzicht in prestaties treindienst - maatwerkrapportages, gegevenslevering en analyses	Maatwerkrapportage, gegevenslevering en analyse over de prestaties van de treindienst.	Bijlage 23 - 33	5.5.2
TOON	Inzicht in historische / gerealiseerde treinbewegingen	Bijlage 23 - 34	5.5.2
Monitoring-Fiatteren	Mogelijkheid tot accepteren of afwijzen van de door ProRail geregistreerde oorzaken van afwijkingen van de treindienst.	Bijlage 23 - 35	5.3.1
Quo-Vadismonitoringsystemen en Hotboxdetectiesystemen	Leveren van diverse monitoringgegevens over onder meer aslasten en temperatuur van het wiel van passerende spoorvoertuigen.	Bijlage 23 - 36	5.5.2 7.3.7.1

Naam	Functie	Voor toelichting zie	Onderdeel van de dienst in §
Sherlock	Geeft ondersteuning bij het analyseren van treinprestaties.	Bijlage 23 - 37	5.5.2
Algemeen			
Logistiek Portaal	Publicatiekanaal voor regelgeving en andere voor gerechtigden relevantie documentatie.	Bijlage 23 - 39	1.4
Railinformatie Portaal	Bronsysteem voor informatie over treinbeveiliging en treinbeheersing.	Bijlage 23 - 40	2.3.10 6.2.2
ICDOC	Dit platform bevat informatie met betrekking tot de afhandeling van incidenten en calamiteiten, zoals afhandelscenario's, reisbegeleiding, wachtdienstinformatie en seizoensmaatregelen.	Bijlage 23 - 42	2.5 6.3.1
European Register of Authorised Types of Vehicles (ERATV)	het Europees register van goedgekeurde spoorwegvoertuigtypen (via ERA).	Bijlage 23 - 43	3.4.1
Customer Information Portal (CIP)	Het publicatiekanaal voor informatie met betrekking tot de spoorweginfrastructuur die onderdeel uitmaakt van de Europese goederencorridors (via RailNetEurope).	Bijlage 23 - 44	1.7.1 6.3.3
Network and Corridor Information portal (NCI)	Het publicatiekanaal voor het online ontsluiten, doorzoeken en vergelijken van de Netverklaringen en Corridor Information Documents van alle Europese infrastructuurbeheerders (via RailNetEurope)..	Bijlage 23 - 45	1.5.3
Rail Facilities Portal (RFP)	Het publicatiekanaal waarin alle Europese leveranciers van spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen uit dienstenpakket 2 hun aanbod per locatie kunnen registreren op een geografische ondergrond (via RailNetEurope).	Bijlage 23 - 46	7.3
Register van Infrastructuur / Register of Infratructure (RINF)	Het publicatiekanaal waarin alle Europese Infrastructuurbeheerders gegeven over de spoorweginfrastructuur registreren (via ERA).	Bijlage 23 - 47	2.3

Algemene notitie: In de gevallen dat ProRail een applicatie (of: gebruikersinterface) levert, wordt deze enkel aangeboden op browsers en platformen die ondersteund worden door de betreffende leverancier. Windows XP en Windows 7 worden bijvoorbeeld niet meer door Microsoft ondersteund.

1 Omschrijving van de applicatie RailMaps

RailMaps		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	RailMaps is een applicatie, opgenomen in de dienst Treinpad, die behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	RailMaps is de ProRailbrede viewer voor geografische gegevens. Van een grote diversiteit aan objecten kan informatie op de kaart worden geraadpleegd. Er is een speciale groep met voorgeselecteerde kaartlagen voor spoorwegondernemingen. Enkele voorbeelden van objectsoorten die in RailMaps zijn opgenomen: • Spoorse objecten zoals wissels, spoortakken (+ maximale lokale snelheden), stootjukken, seinen, matrixsignaalgevers, gebouwen t.a.v. energievoorziening en tankvoorzieningen. • Baanvideo's geven inzicht in de objecten die zich op en langs het baanvak bevinden, alsmede in de omgeving van de spoorweg. De videobeelden kunnen onder meer worden gebruikt voor het op afstand verkennen van plaatselijke situaties. • Topografische gegevens, zoals geluidschermen, toegangspoorten, vluchtdeuren, spoorbaan (anti-icing, wasplaats, werkkuil). railinzetplaatsen, overwegen, kunstwerken en gebouwen. • Schematische tekeningen die via RailMaps opgevraagd kunnen worden (Infra- Atlas is de bron van deze gegevens). Overige gegevens als hellinggegevens, spoorafstanden en luchtfoto's. De levering van specifieke informatie over de functionaliteit van spoorweginfrastructuur op maat vanuit Infra-Atlas is mogelijk, zie hiervoor Bijlage 23, onderdeel 2.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	▪ Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). ▪ Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 07:00 – 17:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	De applicatie wordt beschikbaar gesteld door middel van autorisatie via internet.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze applicatie wordt geleverd vanuit de dienst 'Teinpad', zie paragraaf 5.3.1.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Gebruiker accepteert de disclaimer van RailMaps: https://prorailbv.sharepoint.com/teams/T2017_0069/bieb1/disclaimer.pdf
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een redelijk recente browser en een internetverbinding en is voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als gerechtigde nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure.

RailMaps		
		• Bent u als gerechtigde al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van gerechtigde. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Na aanvraag per direct beschikbaar.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

2 Omschrijving van de publicatie levering van spoorweginfrastructuurgegevens op maat via Infra-Atlas

Levering van spoorweginfrastructuurgegevens op maat via Infra-Atlas		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Levering van spoorweginfrastructuurgegevens op maat via Infra-Atlas is een publicatie die als dienst behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Levering van specifieke informatie over de spoorweginfrastructuur uit Infra-Atlas. Dat kan een specifieke vraag zijn over een dwarsdoorsnede, over de functionaliteit of over IRS IAUF (Interface Requirement Specification – Infra-Atlas-Uitwisselings-formaat) gerelateerde zaken.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	Op aanvraag, afhankelijk van specifieke wensen.
3.1.2	Technische karakteristiek	Eén of meerdere databestanden (tekstbestanden).
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Op aanvraag, afhankelijk van specifieke wensen
4.2	Informatie met betrekking tot korting op vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	Eén of meerdere databestanden (tekstbestanden).
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

3 Omschrijving van de publicatie levering GeoData

Levering GeoData		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Levering GeoData is een publicatie die als dienst behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Levering van actuele GPS-/RD-gegevens uit Naiade/Infra-atlas-met betrekking tot de ProRail-basiskaart, Transfervoorzieningen, Gebiedsindelingen van ProRail en het Referentiesysteem. Zodra infrawijzigingen in de genoemde systemen zijn doorgevoerd worden deze direct doorgegeven via levering GeoData. Afnemer kan via de verkregen berichtenstroom een direct beeld krijgen van de infra.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid publicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: alleen binnen kantoortijden.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Aan het gebruik van deze publicatie zijn geen kosten verbonden.
4.2	Informatie met betrekking tot korting de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De gegevens worden via internet aangeleverd.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	ProRail – aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl)
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

4 Omschrijving van de publicatie Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (WVK)

Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (WVK)		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel, kortweg Wegwijzers of WVK, zijn een publicatie, opgenomen in de dienst ‘Treinpad’, die behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.

Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (WVK)		
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Wegwijzers geven een grafisch overzicht van de spoorweginfrastructuur en alle objecten daarlangs, afgestemd op de behoefte van de machinist, ten behoeve van veilige en efficiënte verkeersdeelname en doelgerichte communicatie met de treindienstleiding van ProRail. De spoorweginfrastructuur betreft tenminste het door ProRail centraal bediende spoor.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	Op aanvraag, afhankelijk van specifieke wensen.
3.1.2	Technische karakteristiek	a) Een download van de Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (WVK) in PDF-formaat via de applicatie Railinformatie Portaal (zie Bijlage 23 onderdeel 40). Door u te abonneren op de Bedieningsvoorschriften (BVS) in het webportal wordt u via een e-mailbericht geïnformeerd zodra er wijzigingen op de WVK plaatsvinden. b) Een WVK-aanschrijving met een beschrijving van de wijzigingen van de positie van de spoorinfra-objecten in XML-formaat.
3.1.3	Geplande wijzigingen	N.v.t.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze publicatie wordt geleverd vanuit de dienst ‘Treinpad‘, zie paragraaf 5.3.1.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	Eén of meerdere databestanden.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	a) Een download van de WVK in PDF-formaat via de applicatie Railinformatie Portaal b) Een beschrijving in XML-formaat: via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van vijf werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

5 Omschrijving van de applicatie Wegkennisbank

De Wegkennisbank wordt geleverd door NedTrain B.V. Zie voor meer informatie over deze dienst het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

6 Omschrijving van de publicatie Tijdelijke SnelheidsBeperkingen (TSB)

Tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB)		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Tijdelijke snelheidsbeperkingen is een publicatie, opgenomen in de dienst 'Treinpad', die behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	In opdracht van ProRail verzorgt NS Reizigers de productie en distributie.
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De publicatie tijdelijke snelheidbeperkingen maakt onderdeel uit van de publicatie IAM (Informatie Aan Machinisten). De informatie over tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB) wordt getoond door geplaatste (L-, A- en E-)borden. De IAM wordt verstuurd in een weekpublicatie en een dagpublicatie. De weekpublicatie bevat alle in de betreffende week geldende snelheidsbeperkingen. De dagpublicatie bevat aanvullingen en/of wijzigingen op de weekpublicatie.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	Op aanvraag, afhankelijk van specifieke wensen.
3.1.2	Technische karakteristiek	De spoorwegonderneming kan bij aanvraag van deze informatie kiezen voor een TSB op standplaats, regio of landelijk niveau. Er wordt informatie geleverd over baanvak, rijrichting, tijdvak en geldende snelheid. Tevens is het mogelijk om onderscheid te maken naar treintype, aanleiding en bijzonderheden (plaatsing van borden en/of seinen). De spoorwegonderneming ontvangt een PDF-bestand per e-mail. De weekpublicatie wordt verstuurd op donderdag om 09:00 uur voor de periode vanaf de eerstkomende maandag 04:00 uur tot de daaropvolgende maandag 04:00 uur. De dagpublicatie wordt dagelijks verstuurd om 15:30 uur en geldt voor de eerstkomende dag van 04:00 uur tot de daaropvolgende dag 04:00 uur.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze publicatie wordt geleverd vanuit de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Het e-mailadres van de spoorwegonderneming waar de TSB naar verstuurd wordt dient een functioneel e-mail adres te zijn, waarin de naam van de spoorwegonderneming voorkomt (bijvoorbeeld planning@vervoerder.land, waarbij bij 'vervoerder' de naam van de spoorwegonderneming vermeld staat). De spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het verstrekken van deze informatie aan de machinist die een trein rijdt onder verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	Internetverbinding, e-mail account en een softwareprogramma om PDF-bestanden te kunnen openen. De gegevens worden via internet aangeleverd. Er is een gewaarborgde verzending, daarnaast is er een 24-uursservice (wachtdienst) aanwezig.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

Tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB)

7 Omschrijving van de applicatie Flexible RailInfra SimulatieOmgeving (FRISO)

Flexible RailInfra SimulatieOmgeving (FRISO)		
1 Algemene informatie		
1.1	Voorziening	FRISO is een applicatie die als dienst behoort tot categorie 4 dienst uit de Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Door simulatie van de treindienst maakt FRISO (Flexible Rail Infra Simulatie Omgeving) de kwaliteit van toekomstige en huidige dienstregelingen op landelijke of lokale schaal inzichtelijk. Impact van dagelijkse variatie en interactie tussen treinen als gevolg van infrabezetting, rijwegclaim en/of aansluitingen kan gevisualiseerd en gekwantificeerd worden. FRISO kan onder andere gebruikt worden voor infrastudies, capaciteits-, robuustheids-, en veiligheidsanalyses, innovatiestudies. FRISO wordt geleverd met een basisdataset waarmee de dienstregeling voor huidig dienstregelingsjaar kan worden gesimuleerd. Deze dataset wordt op jaarlijkse basis geactualiseerd.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur. • Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 09:00 – 17:00 uur.

3.1.2	Technische karakteristiek	De applicatie wordt geleverd als ‘stand alone executable’ met installeerprogramma voor een recente MS-Windows-64-bit-omgeving. De applicatie maakt gebruik van het simulatieplatform Enterprise Dynamics, toegang tot dit platform gebeurt op basis van een aparte licentie. Deze licentie kan worden meegeleverd (zie 4.1 voor de licentiekosten) of er kan gebruik worden gemaakt van reeds bestaande licenties.
		
		Softwarevereisten:
		• Toegang tot simulatieplatform Enterprise Dynamics
		• Microsoft .NET Framework 4.0
		• SQL Server Express 2019: er kan ook gekozen worden voor het gebruik van een aparte SQL-server. In dat geval zal uit het Microsoft® SQL Server® 2012 Feature Pack, de volgende twee redistributables geInstalleerd (64bit) moeten worden:
		  ○ Microsoft® System CLR Types for Microsoft® SQL Server® 2012
		  ○ Microsoft® SQL Server® 2012 Shared Management Objects
		
		Bij de installatie van FRISO zal de interactie met het simulatieplatform Enterprise Dynamics automatisch meegenomen worden ten behoeve van de online activatie. Na installatie is er nog een activering van de licentie noodzakelijk.

3.1.3	Geplande wijzigingen	Geen wijzigingen voorzien.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie m.b.t. gebruikstarief	Aan het gebruik van deze applicatie zijn kosten verbonden ten bedrage van € 5.225,-- per account (exclusief licentiekosten). De optionele licentiekosten voor het simulatieplatform Enterprise Dynamics bedragen:

		<table><tr><th></th><th>Eenheid</th><th>Prijs[202]</th></tr><tr><td>Systeem Licentie</td><td>Per jaar</td><td>7,100</td></tr><tr><td>Opleiding</td><td>1 dag</td><td>1,300</td></tr><tr><td>Technische Support (Installatie en Algemeen)</td><td>Per 4 uur</td><td>480</td></tr><tr><td>Overige (functionele) ondersteuning</td><td>N.t.b.</td><td></td></tr></table> • Meerdere gebruikers kunnen van één softwarelicentie gebruiken. Bij gebruik door meerdere personen tegelijkertijd is een extra licentie nodig. • De FRISO-applicatie kan worden geactiveerd middels een digitale key of dongel. • De FRISO-applicatie draait op een laptop of desktop en in een intranetomgeving • Meerdere eenheden 'Opleiding en Support' en afspraken op verzoek.
4.2	Informatie m.b.t. korting op het gebruikstarief	N.v.t.
		5. Gebruiksvoorwaarden
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfvoorziening van spoor gerelateerde services	N.v.t.
5.4	IT-systemen	Aanbevolen hardware configuratie: • Processor: 4 GHz+ Quad (of meer) Core • Geheugen: 16GB maar meer is beter • Harde schijf grootte: min 20GB vrij • Besturingssysteem: Windows 10 • Videokaart: OpenGL® 4.5+ (met 512MB of meer) Noodzakelijke software: o Microsoft® Excel
		6. Capaciteitsaanvraag
6.1	Aanvraag toegang	Via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

8 Omschrijving van de dienst NEO Simulatie

NEO Simulatie		
		1 Algemene informatie
1.1	Voorziening	NEO Simulatie is een dienst die behoort tot categorie 4 uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
		2. Functie
2	Omschrijving	Spoorwegondernemingen kunnen ProRail verzoeken om een simulatie voor hen uit te voeren met behulp van de NEO Simulator. Er worden daartoe scenario's

[202] De genoemde bedragen met betrekking tot Licentie, Opleiding en Technische Support zijn door de leverancier van het simulatieplatform Enterprise Dynamics bepaald en zijn indicatief. Bij het afnemen van de optionele licenties zullen de daadwerkelijke kosten worden doorbelast.

		geprogrammeerd, die vervolgens in de simulatie-omgeving geladen worden om ze te beproeven. ProRail en NS hebben gezamenlijk de NEO Simulator ontwikkeld. Met behulp van de NEO Simulator kunnen simulaties worden uitgevoerd om de (veiligheids-)effecten van innovaties op gebruikers te testen, onderzoeken en evalueren. Het gaat dan in het bijzonder om innovaties ter verbetering van de treinenloop. De NEO Simulator is niet geschikt als een simulator voor het opleiden van machinisten.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	Voor het simuleren van de user-experience van de machinist staat in het RailCenter in Amersfoort een vaste opstelling die kan worden ingezet.
3.1.1	Beschikbaarheid	Beschikbaarheid op basis van vooraf gemaakte afspraken waaraan een afgestemde offerte ten grondslag ligt. Een voorwaarde is dat experts binnen ProRail met kennis van de NEO Simulator beschikbaar zijn.
3.1.2	Technische karakteristiek	Aan gerechtigden wordt de mogelijkheid geboden om gezamenlijk een simulatie uit te voeren. De simulatie vindt plaats op de vaste locatie in het RailCenter.
3.1.3	Geplande wijzigingen	In de komende jaren zal de simulatiekern van de NEO Simulator vernieuwd worden.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie m.b.t. gebruikstarief	Op basis van de wensen en het afgesproken projectplan zal ProRail voor de simulatie een offerte maken.
4.2	Informatie m.b.t. korting op het gebruikstarief	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Afspraken rondom de dienst zullen in een overeenkomst worden vastgelegd.
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via ProRail Accountmanagement (accountmanagement@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	Er is altijd een interne medewerker van een gerechtigde nodig voor het opzetten en uitvoeren van de simulatie. De gerechtigde is zelf verantwoordelijk voor het te behalen resultaat.

9 Omschrijving van de applicatie Donna

Donna		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Donna is een applicatie, opgenomen in de dienst ‘Treinpad’ die behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Via deze applicatie worden alle vormen van infragebruik gepland, aangevraagd en verdeeld voor zowel netwerk- als knooppuntniveau. In Donna kan een gerechtigde de planning inzien en/of zelf de planning maken en de capaciteit aanvragen, maar deze werkzaamheden kunnen ook uitbesteed worden aan een derde partij. Het verloop van de verdeling van capaciteitsaanvragen kan worden gevolgd en Donna geeft inzicht in de bezette of beschikbare infracapaciteit tot afsluiting van de planning, twee tot vier etmalen vóór de verkeersdag.

Donna		
		Daarnaast wordt een standaard interface aangeboden waarmee alle gerechtigden koppelingen tot stand kunnen brengen naar eigen systemen voor personeel, de inzet van spoorvoertuigen of managementinformatie.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 07:30 – 17:30 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Een autorisatie[203] (Donna UserAccount en een Citrixaccount, per gebruiker) waarmee toegang tot de applicatie verleend wordt en de binnen de autorisatie geldende functionaliteiten gebruikt kunnen worden.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze applicatie wordt geleverd vanuit de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Donna wordt beschikbaar gesteld aan alle gerechtigden met een Toegangsovereen-komst of Capaciteitsovereenkomst. Eventuele hard- en software aanpassingen zijn voor rekening van de gebruiker (bijvoorbeeld installatie van software voor Citrix, Adobe Acrobat Reader, eigen systemen geschikt maken voor standaard interface en/of uitbreiden van schijfruimte). Bij gebruik van Donna moet de door ProRail vastgestelde werkwijze worden gehanteerd. Het gebruik van Donna is onderhevig aan een geheimhoudingsplicht conform artikel 6 van de Algemene Voorwaarden (zie Bijlage 5 van deze Netverklaring). Aan medewerkers van een gerechtigde met een Toegangsovereenkomst of Capaciteitsovereenkomst wordt een mutatie-account verleend om in Donna te kunnen plannen onder voorwaarde dat de betreffende medewerker het VVRV-examen positief heeft afgerond. Voor opzegging van deze dienst geldt dat nader overleg met ProRail noodzakelijk is om te kunnen borgen dat aanvragen op een andere wijze verwerkt kunnen worden. Dit vanwege de benodigde menscapaciteit bij ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een Citrix Client, een internetverbinding en als browser Edge of Chrome (onder andere browsers werkt Donna mogelijk niet goed) en is voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	• Nieuwe gerechtigde: via Accountmanagement, accountmanagement@prorail.nl • Bestaande gerechtigde: via de Donna ServiceOrganisatie, Donna@prorail.nl
6.2	Antwoord op het verzoek	*Donna mutatie-account:* Opleiding van zes weken en na positieve afronding van het VVRV-examen is een maximale verwerkingstijd van vijf werkdagen vastgesteld voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie.

[203] Op verzoek wordt een medewerker voorzien van een Cryptocard SoftGrid-authenticatie zodat ingelogd kan worden op het ProRailnetwerk.

Donna		
		Donna-inkijkaccount: Opleiding van één werkdag. Na de opleiding is een maximale verwerkingstijd van vijf werkdagen vastgesteld voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

10 Omschrijving van de applicatie Orderportaal

Orderportaal		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Het Orderportaal betreft een applicatie, opgenomen in de dienst 'Treinpad' die behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	In het Orderportaal kunnen capaciteitsaanvragers aanvragen indienen voor treinpaden in Nederland. Op het Orderportaal worden de door ProRail gemaakte treinpaden getoond aan de aanvragers. Naast de initiële aanvragen kunnen via het portaal ook verzoeken tot wijziging van door ProRail aangeboden treinpaden en annuleringen daarvan worden ingediend. Op het Orderportaal kunnen capaciteitsaanvragen worden ingediend voor zowel de jaardienstfase, de ad-hocfase en de VL-fase.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid voorziening: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Toegang tot de keuze 'Capaciteitaanvragen' binnen de webbased applicatie GMS[204], die binnen een internetbrowser draait.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze voorziening wordt geleverd vanuit de dienst "treinpad", zie paragraaf 5.3.1. Voor deze voorziening wordt een staffel gehanteerd. Indien er meer accounts worden afgenomen dan in de staffel is afgestemd worden extra kosten, ten bedrage van € 1.397,-- per account in rekening gebracht.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een redelijk recente browser en een internetverbinding en voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties.

(204) GMS betreft de Generieke MMI (MMI = Mens Machine Interface) voor Spoorse Partners van ProRail. Dit systeem vormt één portaal voor eindgebruikers waarbinnen diverse functionaliteiten gericht op de operatie (zoals WLIS en het Orderportaal) kunnen worden opgestart en afgehandeld.

Orderportaal		
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de spoorwegonderneming. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de voorziening is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

11 Omschrijving van de applicatie Path Coordination System (PCS)

De applicatie Path Coordination System (PCS) wordt geleverd door RailNetEurope. Voor meer informatie over deze dienst zie de website van de leverancier http://pcs.rne.eu en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

12 Omschrijving van de applicatie LOA-Online (Lokale OrderAanvraag)

LOA-Online (Lokale OrderAanvraag)		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	LOA-Online is een applicatie, opgenomen in de dienst Treinpad die behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	LOA-Online is een ordersysteem waarmee spoorwegondernemingen rangeerrijwegen aanvragen en treindienstleiders deze kunnen beoordelen. Dit geeft zowel de aanvrager als de beoordelaar de ruimte om aanvragen uniform in te dienen en te beoordelen. De beoordelaar kan met deze applicatie ook een alternatief voorstellen. Deze applicatie is niet bruikbaar op Kijfhoek. Voor aanvragen van rangeerrijwegen op Kijfhoek dient (telefonisch) contact te worden opgenomen met de verkeersleidingspost.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Toegang tot de webbased applicatie LOA-Online, die binnen een internet browser draait.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze applicatie wordt geleverd vanuit de dienst ‘Treinpad’, zie paragraaf 5.3.1.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op	N.v.t.

LOA-Online (Lokale OrderAanvraag)		
	de vergoeding voor gebruik	
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een redelijk recente browser en een internetverbinding en is voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de spoorwegonderneming. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM. Spoorwegondernemingen kunnen een overeenkomst sluiten met ProRail voor gekoppelde authenticatie van gebruikers, de zogenoemde ADFS-federations. Medewerkers van bedrijven die hieraan voldoen, loggen in op hun bedrijfsnetwerk en hebben voor LOA-Online geen ProRailaccount nodig.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

13 Omschrijving van de applicatie RMS Client / Feniks

RMS Client (Rail ManagementSysteem) / Feniks[205]		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	RMS Client is een applicatie, opgenomen in de dienst Treinpad die behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	RMS Client geeft een actueel overzicht van de bezetting van een aantal emplacementen, evenals de planning voor de komende 16 uur voor deze emplacementen. Daarnaast biedt RMS Client een overzicht van de kenmerken van de sporen van emplacementen behorend tot de Betuweroute, zoals lengte en soort spoor.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	De gebruiker wordt in bezit gesteld van een username en een password om toegang te krijgen tot RMS Client.

[205] Binnen ProRail zijn er ontwikkelingen gaande om in de loop van 2023 RMS Client te vervangen door Feniks. Zodra deze dienst beschikbaar is wordt u hierover geinformeerd middels een aanvulling op de Netverklaring.

RMS Client (Rail ManagementSysteem) / Feniks[205]		
3.1.3	Geplande wijzigingen	RMS Client zal in de loop van 2023 worden vervangen door een nieuw systeem (Feniks).
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze applicatie maakt onderdeel uit van de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een redelijk recente browser en een internetverbinding. Toegang is op basis van locatie beperkt door middel van IP-adres.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van vier weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

14 Omschrijving van de dienst Inzicht in buitendienststellingen

Inzicht in Buitendienststellingen		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Inzicht in buitendienststellingen is een dienst opgenomen in de dienst 'Treinpad' die behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Middels de dienst "Inzicht in buitendienststellingen" kan inzicht worden verkregen in de geplande buitendienststellingen. Er zijn drie varianten van deze dienst beschikbaar voor spoorwegondernemingen: 1) **Btd-planner**: In deze applicatie gebeurt de afstemming met partijen (aannemers/ spoorwegondernemingen/ ProRail) met betrekking tot zowel incidentele onttrekkingen als volumeonttrekkingen (wekelijkse onttrekkingen) in het kader van het aanvraag- en verdeelproces. Ook levert de Btd-planner alle relevante informatie over de status van zowel de wekelijkse als incidentele onttrekkingen. Deze applicatie kan alleen worden gebruikt door vertegenwoordigers van de partijen die een actieve rol spelen in het tot stand komen van de capaciteitsverdeling voor beheer in dit proces. 2) **Btd-planner Rapportage:** Deze applicatie weerspiegelt de gegevens zoals die in Btd-planner zijn vastgelegd en maakt het gebruikers mogelijk om overzichten te verkrijgen, zowel voor de incidentele onttrekkingen als volumeonttrekkingen (wekelijkse onttrekkingen) voor beheer. 3) **Buitendienststellingskaart:** Geografische weergave van alle geplande buitendienststellingen in NL. Deze applicatie mag alleen als hulpmiddel worden gebruikt, de informatie uit Btd-planner of Btd-planner Rapportage is leidend.
3. Beschrijving van de dienst		

Inzicht in Buitendienststellingen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid dienst: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: - Btd-planner: 7 x 24 uur. - Btd-planner Rapportage & Buitendienststellingskaart: 5 x 10 uur (tijdens kantoortijden)
3.1.2	Technische karakteristiek	Alle genoemde applicaties kunnen benaderd worden via een extern ProRail account.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Alle genoemde applicaties worden geleverd vanuit de dienst Treinpad‘, zie paragraaf 5.3.1.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Om gebruik te maken van de Btd-planner is het volgen van een opleiding van een dag noodzakelijk. Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	Alle genoemde applicaties zijn toegankelijk vanaf elke computer met een Windows OS, recente browser Chrome of Edge en een internetverbinding. De applicaties zijn voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als een gerechtigde nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als gerechtigde al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van gerechtigde. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

15 Omschrijving van de applicatie BuitenTermijnAanvragen (BUTA)

BuitenTermijnAanvragen (BUTA)
1.Algemene Informatie

1.1	Voorziening	BuitenTermijnAanvragen is een applicatie die is opgenomen in de dienst 'Treinpad' en behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Met de applicatie BuitenTermijnAanvragen worden de afspraken vastgelegd en daarmee gecommuniceerd over het door ProRail gepland minder beschikbaar stellen van de spoorweginfrastructuur indien dat noodzakelijk is voor het op korte termijn uitvoeren van herstelactiviteiten aan die spoorinfrastructuur. Hierbij ligt het initiatief bij ProRail.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid van servicedesk: werkdagen tussen 08.00 en 18.00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Toegang tot de applicatie via een extern ProRailaccount.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Tot mei 2022 geschiedt de communicatie over BuitenTermijnAanvragen via ISVL-Buta. Vanaf mei 2022 wordt ISVL-Buta vervangen door de tijdelijke applicatie Mendix-Buta vanwege het feit dat ISVL aan het einde van de levenscyclus is. In de loop van 2023 vervangt ProRail het tijdelijke Mendix-Buta door de definitieve applicatie BUTA. BUTA wordt onderdeel van het GMS-portaal, van waaruit ook andere applicaties als WLIS en Orderportaal te benaderen zijn.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze applicatie wordt geleverd vanuit de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een redelijk recente browser en een internetverbinding en voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties..
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van vijf werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

16 Omschrijving van de applicatie Treinnummerlijst (TNR)

TNR (Treinnummerlijst)		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Treinnummerlijst (TNR) is een applicatie, opgenomen in de dienst Treinpad die behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail

TNR (Treinnummerlijst)		
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	TNR is de applicatie waarmee de geldige treinnummers worden beheerd. TNR beschrijft de treinnummers die op een specifieke datum gebruikt mogen worden door een specifieke spoorwegonderneming. De binnenlandse treinnummers worden uitgegeven in reeksen. TNR wordt voortdurend bijgewerkt en heeft geen 'bevroren' standen.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Een autorisatie[206] waarmee toegang tot de applicatie verleend wordt en de binnen de autorisatie geldende functionaliteiten gebruikt kunnen worden.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze applicatie maakt onderdeel uit van de de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	N.v.t.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een redelijk recente browser en een internetverbinding.Toegang is op basis van locatie beperkt door middel van het IP-adres. TNR is voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via trainnumbers@prorail.nl
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van vijf werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

17 Omschrijving van het radiocommunicatiesysteem GSM-R Voice Spoorwegveiligheid

GSM-R Voice Spoorwegveiligheid		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	GSM-R Voice Spoorwegveiligheid is een voorziening, opgenomen in de dienst 'Treinpad' die behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		

[206] Op verzoek wordt een medewerker voorzien van een Cryptocard-SoftGridauthenticatie zodat ingelogd kan worden op het ProRail netwerk.

GSM-R Voice Spoorwegveiligheid		
2.1	Omschrijving	Het radiocommunicatiesysteem ten behoeve van spoorwegveiligheid biedt de volgende mogelijkheden: • Gesprekken voeren tussen treindienstleiding en machinist(en) op basis van treinnummer. • Algemene oproepen van treindienstleiding naar machinist(en) ontvangen. • Alarmoproepen van machinist(en) naar treindienstleiding zenden en vice versa. Alle gesprekken worden om veiligheidsredenen opgenomen. Met een GSM-R-aansluiting is het tevens mogelijk om van buitenlandse GSM-R-netwerken gebruik te maken. Ook kunnen spoorwegondernemingen met buitenlandse GSM-R-SIM-kaarten gebruik maken van het ProRail GSM-R-netwerk.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Aansluiting op het GSM-R-netwerk van ProRail geschiedt met een SIM-kaart. ProRail stelt SIM-kaarten beschikbaar.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze voorziening wordt geleverd vanuit de dienst ‘Treinpad‘, zie paragraaf 5.3.1.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	ProRail behoudt zich het recht voor om de externe kosten te verrekenen in geval van misbruik van de GSM-R-dienst. Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; een model hiervan is te vinden op de website van ProRail. De communicatie tussen machinist en treindienstleider wordt opgenomen. Deze geluidsopnames worden gebruikt in geval van een incident, ongeval of een gevaarlijke situatie, maar ook voor bijvoorbeeld leerdoeleinden en het verbeteren van de bedrijfsprocessen. Zie voor meer informatie het privacystatement van ProRail op www.prorail.nl. Spoorwegondernemingen zijn verplicht om hun machinisten hierover te informeren.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De spoorwegonderneming dient te beschikken over daartoe geëigende apparatuur en er is een aansluiting middels een SIM-kaart op het GSM-R-netwerk noodzakelijk. Er dient typegoedgekeurde apparatuur te worden gebruikt.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Aanvragen SIM-kaart via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en levering GSM-R SIM-kaart is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

18 Omschrijving van het radiocommunicatiesysteem GSM-R Portofonie

GSM-R Portofonie		
1.Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	GSM-R Portofonie is een voorziening die als dienst behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Operationele voicecommunicatie (punt-punt en groepscommunicatie via handhelds / portofoons op emplacementen of in tunnels). De dienst Voice Spoorwegveiligheid wordt binnen GSM-R Portofonie ook ondersteund. Aansluiting op het ProRail GSM-R-netwerk geschiedt met een SIM-kaart. ProRail stelt SIM-kaarten beschikbaar.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Aansluiting op het ProRail GSM-R-netwerk geschiedt met een SIM-kaart. ProRail stelt SIM-kaarten beschikbaar. Spoorwegonderneming dient zelf portofoons geschikt voor het GSM-R netwerk aan te schaffen.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Op aanvraag, afhankelijk van specifieke wensen (zie paragraaf 5.5.1).
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail. De communicatie tussen machinist en treindienstleider wordt opgenomen. Deze geluidsopnames worden gebruikt in geval van een incident, ongeluk of een gevaarlijke situatie, maar ook voor bijvoorbeeld leerdoeleinden en het verbeteren van de bedrijfsprocessen. Zie voor meer informatie het privacystatement van ProRail op www.prorail.nl. Spoorwegondernemingen zijn verplicht om hun machinisten hierover te informeren.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De spoorwegonderneming dient te beschikken over daartoe geëigende apparatuur en er is een aansluiting middels een SIM-kaart op het GSM-R-netwerk noodzakelijk. Er dient typegoedgekeurde apparatuur te worden gebruikt.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en levering GSM-R SIM-kaart is een verwerkingstijd vastgesteld tussen twee weken en zes weken., afhankelijk van de dienst.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

19 Omschrijving van de dienst GSM-R andere spoorweggerelateerde voice- en datacommunicatie

GSM-R andere spoorweggerelateerde voice- en datacmmunicatie		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	GSM-R andere spoorweggerelateerde voice- en datacommunicatie is een voorziening die behoort tot categorie 4 lid a uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail.
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van deze Netverklaring aangeboden. Het aanbod wordt jaarlijks geactualiseerd.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Operationele voicecommunicatie (punt-punt via handhelds op emplacementen of in tunnels), en datacommunicatie (SMS, circuit switched of packet switched voor telemetrietoepassingen). Aansluiting op het ProRail GSM-R-netwerk geschiedt met een SIM-kaart. ProRail stelt SIM-kaarten beschikbaar.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	N.v.t.
3.1.2	Technische karakteristiek	Operationele voicecommunicatie (punt-punt via handhelds op emplacementen of in tunnels), en datacommunicatie (SMS, circuit switched of packet switched voor telemetrietoepassingen). Aansluiting op het ProRail GSM-R-netwerk geschiedt met een SIM-kaart. ProRail stelt SIM-kaarten beschikbaar.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Op aanvraag, afhankelijk van specifieke wensen (zie paragraaf 5.5.1).
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De spoorwegonderneming dient te beschikken over daartoe geëigende apparatuur en er is een aansluiting middels een SIM-kaart op het GSM-R-netwerk noodzakelijk. Er dient typegoedgekeurde apparatuur te worden gebruikt.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Twee weken voor levering van de GSM-R SIM-kaart. Afhankelijk van de complexiteit van het verzoek is de levertijd maximaal drie maanden.

20 Omschrijving van de voorziening WagenLadingInformatieSysteem (WLIS)

WagenLadingInformatieSysteem (WLIS)		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	WagenLadingInformatieSysteem (WLIS) is een voorziening, opgenomen in de dienst Treinpad, die behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		

WagenLadingInformatieSysteem (WLIS)		
2.1	Omschrijving	De dienst bestaat uit de WLIS-applicaties (WagenLadingInformatieSysteem) en de WCM-applicatie (WLIS Case Management). *WLIS-applicaties:* In WLIS-vertreksamenstellingen kunnen spoorwegondernemingen de vertreksamen-stelling van goederentreinen registreren. Vertreksamenstellingen worden aangeleverd via een wettelijk Europees formaat, Train Composition Message (TCM). In WLIS-spoorbezettingen en in de mobiele webapplicatie kunnen spoorwegonder-nemingen de positie van RID-wagens op spoornummers op emplacementen ten opzichte van andere RID- (en niet-RID-) wagens registreren. Zie ook de 'Handleiding aanleveren beladinggegevens VL-PRC331' op het Logistiek Portaal. *WCM-applicatie:* In WCM worden wekelijks de controlerapportages gedeeld met spoorwegonder-nemingen. De controles worden uitgevoerd door ProRail Incidentenbestrijding. Spoorwegondernemingen kunnen hierop reageren in het systeem. Spoorwegondernemingen zijn wettelijk verplicht actuele locatiegegevens van wagens met RID-goederen te leveren aan ProRail. ProRail levert de ICT-voorziening aan spoorwegondernemingen om de gegevens aan te kunnen leveren. ProRail deelt deze informatie ook met hulpdiensten in geval van een incident en met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het kader van Basisnet spoor.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	*WLIS-applicaties*: • Beschikbaarheid voorziening: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur. *WCM-applicatie*: • Wordt alleen tijdens kantoortijden ondersteund.
3.1.2	Technische karakteristiek	*WLIS- applicaties:* Toegang tot de keuze 'WLIS Vertreksamenstellingen' en 'WLIS Spoorbezettingen' binnen de webbased applicatie GMS.[207] Voor smartphones is er een aangepaste webbased applicatie van GMS voor 'WLIS Spoorbezettingen' specifiek voor machinisten. *WCM-applicatie:* Toegang tot de webbased applicatie WCM (WLIS Case Management) wordt verschaft middels het ter beschikking stellen van een weblink.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze voorziening wordt geleverd vanuit de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.

[207] GMS betreft het Generieke MMI (MMI = Mens Machine Interface) voor Spoorse Partners van ProRail. GMS is één portaal dat toegang geeft tot diverse operationele functionaliteiten.

WagenLadingInformatieSysteem (WLIS)		
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De werking van WLIS en WCM wordt alleen gegarandeerd in Edge, FireFox en Chrome. De applicaties zijn voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien de betreffende medewerker, waarvoor toegang dient te worden ingeregeld, een mobiele telefoon ter beschikking heeft dienen de emailgegevens en de benodigde applicaties (zie 3.1.2) te worden doorgeven aan wlis@prorail.nl. Gedurende het afhandelen van de aanmelding ontvangt de medewerker een bevestigingsmail vanuit Microsoft, na positieve bevestiging is toegang ingeregeld. Indien u zonder mobiele telefoon de WLIS-applicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de spoorwegonderneming. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	*WLIS-applicaties:* Voor de aanvraag van en toegang tot de voorziening is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken. *WCM-applicatie:* Voor de aanvraag van en toegang tot de voorziening is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

21 Omschrijving van de applicatie SpoorWeb

SpoorWeb		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	SpoorWeb is een applicatie, opgenomen in de dienst Treinpad, die behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	In geval van verstoringen communiceren ProRail en spoorwegondernemingen via de applicatie SpoorWeb over de afhandeling. Ook andere betrokken partijen worden vanuit SpoorWeb door ProRail geïnformeerd. Op deze manier is alle belangrijke informatie over een verstoring, zoals de geraakte spoorweginfrastructuur, de prognose eindtijd en informatie over vervallen en omgeleide treinen voor alle betrokken partijen centraal toegankelijk. Het gebruikstype (meekijken of muteren) is per medewerker instelbaar, volgens opgave van de afnemer.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Toegang tot de webbased applicatie SpoorWeb (SpoorWeb-Webclient), die binnen een door ProRail gegarandeerde browser draait.

SpoorWeb		
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze applicatie wordt geleverd vanuit de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1. Voor deze applicatie wordt een staffel gehanteerd. Indien er meer accounts worden afgenomen dan in de staffel is afgestemd worden extra kosten, ten bedrage van € 3.530,-- per account in rekening gebracht.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met Chrome als browser en een internetverbinding en voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de spoorwegonderneming. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

22 Omschrijving van de publicatie Levering van incidentgerelateerde gegevens op maat

Levering van incidentgerelateerde gegevens op maat		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Levering van incidentgerelateerde gegevens op maat is een publicatie die als dienst behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van deze Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Levering van specifieke incidentgerelateerde gegevens op maat (onder de voorwaarde dat de gegevens beschikbaar zijn in SpoorWeb). Deze data kunnen worden ingelezen in eigen applicaties of gebruikt worden voor analysedoeleinden. De volgende datastromen worden geleverd: - Actuele Standaard Versperringsaatregelen (inclusief afbeelding) - Data met betrekking tot een ongewenste gebeurtenis, beperkt tot een specifieke gerechtigde

3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	Actuele Standaard Versperringsmaatregelen, dagelijkse bestandslevering (1 x per dag). Overige datastromen zijn op basis van 7 x 24 uur. Ondersteunende beheerdiensten: tijdens kantoortijden.
3.1.2	Technische karakteristiek	Standaard Versperringsmaatregelen worden geleverd als één of meerdere databestanden (XML-bestand). Overige gegevens worden ontsloten via een directe datakoppeling.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Geen
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie m.b.t. gebruikstarief	Aan het gebruik zijn geen extra kosten verbonden. Wel worden de inrichtingskosten (ad € 3.000,--) per afgenomen datastroom in rekening gebracht.
4.2	Informatie m.b.t. korting op het gebruikstarief	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfvoorziening van spoor gerelateerde services	N.v.t.
5.4	IT-systemen	Geen specifieke voorwaarden
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

23 Omschrijving van de applicatie VIEW (Inzicht in actuele treinbewegingen)

Inzicht in actuele treinbewegingen (VIEW)		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	VIEW (Inzicht in actuele treinbewegingen) is een applicatie, opgenomen in de dienst Treinpad die behoort tot categorie 1 en 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	VIEW geeft realtime inzicht in de treinbewegingen en infratoestanden in Nederland. Verder maakt VIEW afwijkingen in de planning zichtbaar, biedt inzicht in al het verkeer en kan inzoomen op regionaal- en baanvakniveau.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	VIEW is een web applicatie en wordt ontsloten via een moderne webbrowser. VIEW is alleen beschikbaar op basis van een persoonlijk account.
3.1.3	Geplande wijzigingen	VIEW wordt in 2023 vervangen door SpoorViewer.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze applicatie wordt geleverd vanuit de dienst ‘Treinpad‘, zie paragraaf 5.3.1. Voor deze applicatie wordt een staffel gehanteerd. Indien er meer accounts worden afgenomen dan in de staffel is afgestemd worden extra kosten, ten bedrage van € 129,-- per account in rekening gebracht.

Inzicht in actuele treinbewegingen (VIEW)		
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een redelijk recente browser en een internetverbinding en voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de spoorwegonderneming. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

24 Omschrijving van de applicatie MeekijkVOS (Inzicht in actuele treinbewegingen)

MeekijkVOS (inzicht in actuele treinbewegingen)		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	MeekijkVOS is een applicatie die als dienst (inzicht in actuele treinbewegingen) behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Inzicht in actuele treinbewegingen op landelijk detailniveau van treinen van spoorwegondernemingen in Nederland door middel van een kijkfunctie op het Verkeersleiding Ondersteunend Systeem (VOS) van ProRail middels de applicatie MeekijkVOS
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Aan het gebruik van deze applicatie zijn kosten verbonden ten bedrage van € 2.287,-- per account.

MeekijkVOS (inzicht in actuele treinbewegingen)		
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een redelijk recente browser en een internetverbinding. Toegang tot de applicatie MeekijkVOS gaat via een Citrixaccount, waarna de VOS-meekijkschermen kunnen worden opgestart met een VOS-meekijkaccount. De applicatie is voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de spoorwegonderneming. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

25 Omschrijving van de applicatie Train Information System TIS (Inzicht in actuele treinbewegingen van internationale reizigers en nationale en internationale goederentreinen)

De applicatie Train Information System (TIS) wordt geleverd door RailNetEurope. Voor meer informatie over deze dienst zie de website van de leverancier http://tis.rne.eu en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

26 Omschrijving van de applicatie Punctualiteitskaart

Punctualiteitskaart		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Punctualiteitskaart is een applicatie die als dienst behoort tot categorie 4 uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van deze Netverklaring aangeboden.
2. Functie		

2	Omschrijving	De punctualiteitskaart geeft een realtime geografisch en statisch inzicht in de huidige situatie van punctualiteit van reizigerstreindiensten.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 09:00 – 17:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	De applicatie wordt beschikbaar gesteld door middel van autorisatie via internet.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie m.b.t. gebruikstarief	Aan het gebruik van deze applicatie zijn geen kosten verbonden.
4.2	Informatie m.b.t. korting op het gebruikstarief	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Het formele punctualiteitscijfer per spoorwegonderneming wordt bepaald door de ProRail afdeling PrestatieAnalyseBureau (PAB), de gegevens getoond in de kaart mogen niet worden gebruikt als vervanging van de rapportage van PAB.
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfvoorziening van spoor gerelateerde services	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer, tablet of telefoon met een recente browser en internetverbinding en is voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via het 'Logistiek Portaal -> Applicaties' kan toegang worden verkregen tot de Punctualiteitskaart.
6.2	Antwoord op het verzoek	Per direct beschikbaar.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	n.v.t.

27 Omschrijving van de publicatie Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard)

Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard)		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard) is een publicatie, opgenomen in de dienst Treinpad, die behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Het indienen van capaciteitsaanvragen voor treinpaden, het ontvangen van aanbiedingen van treinpaden, het wijzigen van treinpaden en annuleren van treinpaden, grensafstemming en het wijzigen en annuleren van treinpaden door ProRail op basis van de TSI TAF/TAP-berichten: • Het 'Path Request' bericht (gebaseerd op paragraaf 4.2.2.2 van TSI TAF en 4.2.17.1 van TSI TAP). • Het 'Path Details' bericht (gebaseerd op paragraaf 4.2.2.3 van TSI TAF en 4.2.17.2 van TSI TAP).

Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard)		
		• Het ‘Path Details Refused’ bericht (gebaseerd op paragraaf 4.2.2.5 van TSI TAF en 4.2.17.5 van TSI TAP). • Het ‘Path Confirmed’ bericht (gebaseerd op paragraaf 4.2.2.4 van TSI TAF en 4.2.17.4 van TSI TAP). • Het ‘Receipt Confirmation’ bericht (gebaseerd op paragraaf 4.2.2.8 van TSI TAF en 4.2.17.7 van TSI TAP). • Het ‘Path not available’ bericht (gebaseerd op paragraaf 4.2.2.7 van TSI TAF en 4.2.17.8 van TSI TAP). • Het ‘Path Cancelled’ bericht (gebaseerd op paragraaf 4.2.2.6 van TSI TAF en 4.2.17.6 van TSI TAP). • Het ‘Path Coordination’ bericht (gebaseerd op Europese sectorafspraken); • Het ‘Error’ bericht (gebaseerd op Europese sectorafspraken). De berichten voor de capaciteitsaanvragen worden in 2022 geïmplementeerd. Het ontvangen en verzenden van de berichten verloopt bij ProRail via de Common Interface en in de berichten wordt gebruik gemaakt van de Common Reference Data (Locatiecodes en Company Codes). Per bericht wordt door ProRail bepaald welke gegevens door capaciteitsaanvragers moeten worden aangeleverd en welke gegevens door ProRail worden verzonden. Daarnaast wordt per bericht door ProRail bepaald in welke situaties het wel en in welke situaties het niet kan worden gebruikt. Levering uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP berichten: • Het ‘Train Running forecast’ bericht (conform paragraaf 4.2.4.3 TSI TAF). • Het ‘Train Running information’ bericht (conform paragraaf 4.2.4.2 TSI TAF). • Het ‘Train Running Interruption’ bericht (conform paragraaf 4.2.5.2.TSI TAF). De berichten worden geleverd op basis van het Operational Train Number en zullen op termijn worden vervangen door het nog te implementeren Train_ID. Gerechtigden kunnen (na implementatie van de TSI-berichten) al wel capaciteit aanvragen met een bericht dat is voorzien van een TrainID.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Mogelijkheid tot indienen capaciteitsaanvragen en ontvangen van plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard).
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze publicatie wordt geleverd vanuit de dienst ‘Treinpad‘, zie paragraaf 5.3.1.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	Communicatie vindt uitsluitend plaats tussen de Common Interface van ProRail en de Common Interface van de spoorwegonderneming.
6. Capaciteitsaanvraag		

Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard)		
6.1	Aanvraag toegang	Aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van vijf werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

28 Omschrijving van de publicatie Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens Nederlandse standaard)

Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens de Nederlandse standaard		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens de Nederlandse standaard) is een publicatie die als dienst behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Levering van actuele verkeersplangegevens, daaraan gerelateerde wijzigingen van de treindienst en uitvoeringsinformatie. Afnemer kan via de verkregen berichtenstroom een direct beeld vormen op de operatie.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Aan het gebruik van deze dienst zijn kosten verbonden ten bedrage van € 4.932,-- per verbinding. Dit betreft de vergoeding voor het gebruik, de implementatie betreft maatwerk waarvoor op aanvraag een prijsvoorstel wordt gedaan.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De gegevens worden via directe koppeling aangeleverd.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van vijf werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

29 Omschrijving van de publicatie MTPS (Levering van Materieel- en Treinpositie Service)

Levering van Materieel- en Treinpositie Service (MTPS)		
1.Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Levering van Materieel- en Treinpositie via MTPS (Materieel en Trein Positie Service) is een publicatie die als dienst behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Het leveren van real-time data over treinposities op basis van treindetectie-systemen. Hierbij worden door de spoorwegonderneming zelf aangeleverde GPS-posities verrijkt met spoordata en de resulterende trein- en materieelposities worden ter beschikking gesteld. Naast eigen gebruik door spoorwegonderneming voor nauwkeurige tracking en tracing van hun materieel, wordt de data opgenomen in SpoorWeb waardoor er baten voor de spoorwegonderneming ontstaan in de vorm van professionalisering van de incidentafhandeling. Door het exact kunnen bepalen van locaties kan door alle betrokken partijen sneller worden geacteerd in geval van een incident en hierdoor kan (milieu)schade en letsel beperkt worden of mogelijk zelfs levens worden gered.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Aan het gebruik van deze publicatie zijn geen kosten verbonden.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	Levering van data gaat via internet (https-server in combinatie met certificaten).
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	ProRail – aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van vijf werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

30 Omschrijving van de applicatie RouteLint

RouteLint		
1.Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	RouteLint is een applicatie die als dienst behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	RouteLint biedt de machinist dynamische ritinformatie over de actuele spoorbezetting van zijn rijweg. De machinist krijgt daarmee informatie over voorliggende treinen en de achterliggende trein die wordt gehinderd. Tevens geeft RouteLint informatie over invoegende, uittakkende en kruisende treinen en de actuele vertraging van de treinen op de rijweg en geplande aankomsten, vertrekken en korte stops tijdens de rit (het zogenoemde 'dienstkaartje'). De dienstregelingsinformatie getoond in de app (het zogenaamde 'dienstkaartje') geeft maar een beperkt deel van de dienstregeling van de getoonde trein weer. De complete dienstregeling van de machinist verstrekt door de spoorwegonderneming blijft leidend.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Aan het gebruik van deze dienst zijn kosten verbonden ten bedrage van € 0,009675 per geprognosticeerde treinkilometer.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	Levering van de RouteLint Interface ten behoeve van informatie aan de machinist over de actuele verkeerssituatie van zijn rijweg. De informatie is op twee manieren beschikbaar: via RouteLint-data of via een RouteLintapp op een door de spoorwegonderneming ter beschikking gesteld device. De applicatie is voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de spoorwegonderneming. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM. Indien u gebruik wilt maken van de RouteLintdata om aan te sluiten op een eigen Driver Advisory System (DAS), dan kunt u contact opnemen met Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).

RouteLint		
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

31 Omschrijving van de applicatie ORBIT

ORBIT		
1.Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	ORBIT is een applicatie die als dienst behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	ORBIT geeft de machinist een waarschuwing als een stoptonend sein, stootjuk of stopbord in Centraal Bediend Gebied met te hoge snelheid wordt genaderd. De dienstverlening bestaat uit de levering van: 1. Actuele informatie over het Eerstvolgend Stoptonend Bediend Sein (ESBS) van elke trein. 2. Applicatie op de hardware in de trein. 3. ORBIT-monitoringrapportages en toegang tot de ORBIT Monitoring Applicatie. 4. Het dagelijks leveren van de ORBIT-uitvoeringsgegevens. 5. Het op verzoek van de spoorwegonderneming doorvoeren van de relevante materieelgegevens. 6. De mogelijkheid om op verzoek van de spoorwegonderneming het geluid in de trein uit te zetten. 7. De mogelijkheid om op verzoek van de spoorwegonderneming het geluid voor alle of voor bepaalde seinen (tijdelijk) uit te zetten.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Spoorwegonderneming voorziet zelf in de hardware in de trein. De hardware (On Board Unit) is als catalogusitem te verkrijgen bij Strukton. Als de spoorwegonderneming reeds beschikt over een geschikt hardwareplatform in de trein, dan kan als alternatief de ORBIT Treinsoftware ook als losse component worden geleverd, waarbij de spoorwegonderneming zelf de integratie met het eigen platform realiseert. ProRail kan bij de verkenning en realisatie van dit alternatief ondersteunen.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Aan het gebruik van deze dienst zijn kosten verbonden ten bedrage van € 0,008389 per geprognosticeerde treinkilometer. Dit betreft de vergoeding voor het gebruik, de implementatie betreft maatwerk waarvoor op aanvraag een prijsvoorstel wordt gedaan.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.

ORBIT		
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De spoorwegonderneming dient te beschikken over daartoe geëigende apparatuur.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van vijf werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

32 Omschrijving van de standaardrapportage en gegevenslevering over de prestaties treindienst

Standaardrapportage en gegevenslevering over de prestaties treindienst		
1.Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Standaardrapportage en gegevenslevering over de prestaties treindienst is een rapportage, opgenomen in de dienst Treinpad, die behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Standaardrapportage Verkeersprestaties: rapportage over de diverse prestaties van de eigen treindienst waarbij gekozen kan worden uit een aantal mogelijkheden van product, leveringsfrequentie en de variatie (het detaillering- en aggregatieniveau van de gegevens), zie de tabel hieronder met een gedetailleerde toelichting. Standaardrapportage Monitoring: een dagelijkse standaardrapportage met (door ProRail geregistreerde) te verklaren treinafwijkingen van de eigen treindienst, ingedeeld naar oorzaken en omvang van vertragingssprongen en met veiligheidsincidenten en gerelateerde gegevens. Standaard gegevenslevering Verkeersprestaties: levering van meetgegevens van de prestaties van de eigen treindienst. De rapportages en gegevens betreffen de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur, exclusief de niet-centraal bediende gebieden.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	Afhankelijk van afgesproken frequentie.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze publicatie maakt onderdeel uit van de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	N.v.t.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.

Standaardrapportage en gegevenslevering over de prestaties treindienst		
5.4	IT-systemen	De informatieproducten worden afgeleverd op een standaard aflevermailadres dat is opgegeven door de spoorwegonderneming. Vanuit dit mailadres kan de geautoriseerde afnemer de producten verspreiden binnen de eigen organisatie.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via het Prestatieanalysebureau (PAB@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van vijf werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

Gedetailleerde toelichting van de standaard rapportage over de performance van de treindienst			
Producten	**Toelichting**	**Frequentie**	**Variatie**
Monitoring treinafwijkingen	Oorzaken en omvang van vertragings-sprongen, veiligheidsincidenten en gerelateerde gegevens	dag / week / maand / kwartaal / jaar	treinserie / dienstregelpunt / netwerk
Detailactiviteiten	Plan- en realisatietijden op treinnummerniveau	dag	treinnummer / activiteit / dienstregelpunt
Vertragingen	Aankomst- en vertrekactiviteiten op dienstregelpunten per treinnummer bij overschrijding van de door de afnemer gespecificeerde normtijd	dag / week	treinnummer / activiteit / dienstregelpunt
Vertragingstellingen	Aantal aankomst- en vertrekvertragingen op een dienstregelpunt in een periode	week / maand / kwartaal / jaar	treinnummer / activiteit / dienstregelpunt
Punctualiteit	Aankomst- en vertrekactiviteiten op dienstregelpunten per treinserie binnen een door de afnemer gespecificeerde normtijd	dag / week / maand / kwartaal / jaar	serie / activiteit / dienstregelpunt
Aansluitingen	De door de spoorwegonderneming benoemde overstapmogelijkheden binnen een gespecificeerde overstapnorm	dag / week / maand / kwartaal / jaar	treinnummer / serie / overstapstation
Uitval	Informatie over niet gerealiseerde aankomsten van treinen en waarvoor geen vervangende trein is ingelegd	dag / week / maand / kwartaal / jaar	treinnummer / treinserie / activiteit / dienstregelpunt
Orders	Door spoorwegondernemingen ingediende aanvragen voor treinactiviteiten	dag / week / maand	spoorwegonderneming / netwerk
Tonnages	Tonnages per trein waarbij onderscheid gemaakt wordt of het tonnage gemeten of niet gemeten is maar bepaald is via de tabel normgewicht	dag / week / maand	spoorwegonderneming / treinnummer
Treinkm	Aantal uitgevoerde kilometers per trein.	dag/ week/ maand	spoorwegonderneming / treinnummer
Parkeren	Duur van het parkeren van goederentreinen op emplacementen.	dag / week / maand	spoorwegonderneming / treinnummer

33 Omschrijving van de rapportage Inzicht in prestaties treindienst: maatwerkrapportages, gegevenslevering en analyses

Inzicht in prestaties treindienst - maatwerkrapportages, gegevenslevering en analyses
1.Algemene Informatie

Inzicht in prestaties treindienst - maatwerkrapportages, gegevenslevering en analyses		
1.1	Voorziening	Inzicht in prestaties treindienst: maatwerkrapportages, gegevenslevering en analyses is een rapportage die als dienst behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	• Maatwerkrapportages: rapportage op maat (naar behoefte van de klant) over de prestaties van de eigen treindienst met betrekking tot verkeersprestatie (punctualiteit, aansluitingen, uitval en geregistreerde oorzaken van vertragingssprongen). In de maatwerkrapportage kunnen vergelijkingen gemaakt worden in bijvoorbeeld locatie en tijd. • Maatwerkgegevenslevering: het is mogelijk om op maat gemaakte gegevenslevering van de prestaties van de eigen treindienst te ontvangen. • Maatwerkanalyses: het is mogelijk om analyses te ontvangen over de eigen treindienst waarin oorzaken en gevolgen met betrekking tot verkeersprestatie, punctualiteit en aansluitingen met elkaar in verband worden gebracht en toegelicht.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	Op aanvraag.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Op aanvraag, afhankelijk van specifieke wensen.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De informatieproducten worden afgeleverd op een standaard aflevermailadres dat is opgegeven door de spoorwegonderneming. Vanuit dit mailadres kan de geautoriseerde afnemer de producten verspreiden binnen de eigen organisatie.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	ProRail – aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

34 Omschrijving van de applicatie TOON (Inzicht in gerealiseerde treinbewegingen)

Inzicht in gerealiseerde treinbewegingen (TOON)
1. Algemene informatie

Inzicht in gerealiseerde treinbewegingen (TOON)		
1.1	Voorziening	TOON is een applicatie die als dienst “Inzicht in gerealiseerde treinbewegingen” (TOON) behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	TOON maakt het mogelijk om gerealiseerde treinbewegingen in relatie tot de daadwerkelijke infrasituatie (seinbeeld, wisselstand, rijweg) op een bepaald moment op een bepaalde plaats terug te kijken.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: werkdagen tussen 8.00 en 18.00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t..
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Aan het gebruik van deze dienst zijn kosten verbonden ten bedrage van € 439,-- per account.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een redelijk recente browser en een internetverbinding en voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als een spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de spoorwegonderneming. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

35 Omschrijving van de applicatie Monitoring-Fiatteren

Monitoring-Fiatteren
1. Algemene informatie

Monitoring-Fiatteren		
1.1	Voorziening	Monitoring-Fiatteren is een applicatie, opgenomen in de dienst 'Treinpad', die behoort tot categorie 1 uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Deze applicatie geeft de spoorwegonderneming de mogelijkheid om de aan de spoorwegonderneming toegekende oorzaken van treinafwijkingen (in het Monitoringsysteem) actief te accepteren of af te wijzen. De spoorwegonderneming draagt hiermee bij aan de kwaliteit van de data en van het monitoringsproces. De data die uit deze applicatie komen kunnen ook gebruikt worden voor analyse van het eigen proces.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t..
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t..
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze applicatie wordt geleverd vanuit de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1. Voor deze dienst wordt een staffel gehanteerd. Indien er meer accounts worden afgenomen dan in de staffel is afgestemd worden extra kosten, ten bedrage van € 1.099,-- per account in rekening gebracht.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een redelijk recente browser en een internetverbinding.Toegang tot de applicatie Monitoring-Fiatteren op het ProRailnetwerk geschiedt via een Citrixaccount. De applicatie is voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

36 Omschrijving van de publicatie leveren van diverse monitoringgegevens uit Quo-Vadismonitoringsystemen en Hotboxdetectie

Het leveren van monitoringgegevens uit Quo-Vadis- en Hotboxsystemen
1. Algemene informatie

Het leveren van monitoringgegevens uit Quo-Vadis- en Hotboxsystemen		
1.1	Voorziening	Het leveren van monitoringgegevens uit Quo-Vadismonitoringsystemen en Hotboxdetectie is een publicatie die als dienst behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De dienst kent drie varianten: • Levering hoge waarden. Via een e-mailbericht met een Excelbestand. De data zijn op zijn vroegst een dag na meting beschikbaar en maximaal binnen vijf dagen na meting. • Levering alle meetgegevens. Via een abonnement op een FTP-server waar de ruwe meetgegevens klaargezet worden in XML-formaat. Dit geldt voor spoorvoertuigen die voorzien zijn van RFID-tags. Voor spoorvoertuigen die voorzien zijn van RFID-tags zijn de data binnen enkele minuten beschikbaar. Bij spoorvoertuigen die niet getagd zijn, zijn de data op zijn vroegst een dag na meting beschikbaar en maximaal binnen vijf dagen na meting. • Maatwerkrapportages. Levering is afhankelijk van de wensen. Meer productinformatie over Quo Vadis is verkrijgbaar via materieelimpact@prorail.nl. De meetgegevens hebben betrekking op de krachten en temperaturen van wielen en assen. De spoorwegonderneming kan deze meetgegevens gebruiken voor preventief onderhoud van haar spoorvoertuigen en voor controle en aansturing van haar bedrijfsprocessen. Zie voor meer informatie ook paragraaf 7.3.7.1.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	Gemeten wordt op 45 QuoVadis- en 31 Hotboxlocaties.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	a) Levering overzicht hoge waarden Een dagelijks overzicht van treinen van de betreffende spoorwegonderneming die gemeten zijn met hoge waarden die betrekking hebben op de krachten van wielen en assen. Het overzicht bevat het treinnummer, locatie en tijd van de meting, het asnummer, kant van het wiel (links of rechts), de gemeten snelheid en de gemeten waarden. Deze variant wordt kosteloos en actief aangeboden aan spoorwegondernemingen. b) Levering alle meetgegevens Een overzicht (dagelijks of bijna real time) van alle meetgegevens van treinen van de betreffende spoorwegonderneming. De gegevens bestaan onder meer uit: 1. Piekkracht 2. Aslast 3. Scheve belading 4. Gewicht van de trein 5. Snelheid van de trein 6. Temperatuur van het loopvlak van de wielen en aspotten. c) Maatwerkrapportages
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Op aanvraag, afhankelijk van specifieke wensen.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.

Het leveren van monitoringgegevens uit Quo-Vadis- en Hotboxsystemen		
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	N.v.t.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	ProRail – aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van: a) Binnen één maand na aanvraag b) Twee tot drie maanden na aanvraag c) Afhankelijk van de wensen
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

37 Omschrijving van de applicatie Sherlock

Sherlock		
1.Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Sherlock is een applicatie die als dienst behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Sherlock is een softwaretool die de gebruiker ondersteunt bij het analyseren van treinprestaties. De tool verzamelt realisatiedata uit diverse bronsystemen en combineert deze waar mogelijk. Sherlock bevat onder andere gegevens over punctualiteit, treineigenschappen, spoorgebruik, seinpassages en bijsturingsmaatregelen. Door middel van diverse algoritmes worden de data bovendien verrijkt en waar mogelijk verklaard. Dit helpt de gebruiker om zich een integraal beeld van de (trein)prestaties te vormen. Sherlock is voortdurend in ontwikkeling en de opgenomen gegevens zijn niet gegarandeerd qua volledigheid, beschikbaarheid en reproduceerbaarheid.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: werkdagen tussen 8.00 en 18.00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Toegang tot de applicatie Sherlock via een extern ProRailaccount.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Op aanvraag, afhankelijk van specifieke wensen.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Bij het eerste gebruik van Sherlock dient men akkoord te gaan met de voorwaarden in de disclaimer.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.

Sherlock		
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een redelijk recente browser en een internetverbinding en voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de spoorwegonderneming. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van vijf werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

38 Omschrijving van de dienst ERTMS Integratielab (PREI)

ProRail ERTMS Integratielab (PREI)		
1. Algemene informatie		
1.1	Dienst	Het uitvoeren van integratietesten door een spoorwegonderneming in het ProRail ERTMS Integratielab is een dienst behorende tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Spoorwegondernemingen (maar ook leveranciers van ERTMS-materieel en ERTMS-treinapparatuur) kunnen bij ProRail een verzoek indienen om gebruik te mogen maken van de beschikbare faciliteiten van het ProRail ERTMS Integratielab voor het uitvoeren van (keten)integratietesten tussen ERTMS-treinapparatuur en de ERTMS-baanapparatuur van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur.[208] Het ProRail ERTMS Integratielab beschikt hiertoe over een kopie van de ERTMS-systemen zoals aanwezig op de Nederlandse ERTMS-infrastructuur, procesleidingsysteem, GSM-R en bijbehorende testapplicaties en diverse interfaces (conform subset 110-111-112). Het ProRail ERTMS Integratielab beschikt over diverse testruimtes en tevens over een demonstratieruimte, waarin de werkplekken van de treindienstleider en de machinist zijn ingericht om operationele processen in relatie tot ERTMS te kunnen testen. De gebruiker is verantwoordelijk voor het testplan, de testleider, het uitvoeren van de test en de testrapportage. Het ProRail ERTMS Integratielab kan onder andere gebruikt worden voor: - Baan-Trein (pre)Integratietesten, waaronder ESC-testen zoals bedoeld in de TSI CCS en TD/011REC1028 - Verbindingsperformancetesten GSM-R - Transitietesten (overgangen ERTMS naar ATBEG en vice versa) - Configuratietesten - Opleiding en demonstraties Zie voor meer informatie Integratielab | ProRail
3. Beschrijving van de voorziening		
3.1	Locaties	Het ProRail ERTMS Integratielab bevindt zich op de derde verdieping van het Railcenter in Amersfoort.
3.1.1	Beschikbaarheid	Beschikbaarheid op basis van vooraf gemaakte afspraken (reserveringsysteem) waaraan een offerte ten grondslag ligt. Een voorwaarde daarbij is dat de medewerkers van ProRail met kennis van de testapplicaties beschikbaar zijn voor begeleiding van de testen.
3.1.2	Technische karakteristiek	De toegang tot de systemen - waaronder een ERTMS-infrastructuuromgeving en Test Control Logging (TCL) - en de ondersteuning van medewerkers van het lab zijn inbegrepen. Alle voorzieningen zijn aangepast aan de vooraf afgestemde behoefte.
3.1.3	Geplande wijzigingen	ProRail is bezig met de doorontwikkeling van de eigen ProRail Test Control Log (PTCL), waarmee in de toekomst meer testscenario's kunnen worden afgewikkeld. Zo worden de mogelijkheden met betrekking tot het testen van transities (zie paragraaf 2.3.13)[209] in het ProRail ERTMS Integratielab uitgebreid. In het kader van het programma ERTMS, zie Bijlage 10, zal er tevens een nieuwe testomgeving (baseline 3) worden gerealiseerd.

[208] Artikel 6 Uitvoeringsverordening 2018/545

[209] In de regelgeving (waaronder het TD/011REC1028) zijn diverse ESC-types opgenomen die betrekking hebben op transitietesten. Enkel de transitie naar STM-ATBEG is daarvan momenteel beschikbaar in het PREI, zie beschrijving punt 2.1, aan de overige ESC-types wordt nog gewerkt.

ProRail ERTMS Integratielab (PREI)		
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot het de vergoeding voor gebruik	Op basis van de wensen en het voorgelegde testplan zal ProRail een offerte opstellen, waarbij voor het gebruik van het ProRail ERTMS Integratielab een vergoeding per dag van € 2.303,-- zal worden gehanteerd. Indien gereserveerde capaciteit (gedeeltelijk) wordt geannuleerd dan wordt bovengenoemde vergoeding gedeeltelijk in rekening gebracht. Indien binnen vier weken voor de start van de testperiode wordt geannuleerd, dan wordt per geannuleerde testdag 25% van bovengenoemde vergoeding in rekening gebracht. Bij annulering binnen twee weken is dit 50% en binnen één week 75%. Bij het annuleren van capaciteit na de start van de testperiode wordt de volledige vergoeding (100%) in rekening gebracht.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Afspraken rondom de dienst zullen in een overeenkomst worden vastgelegd.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	ERTMS Treinapparatuur (On Board Unit + On Board Unit adapter) kan via subset 111 gekoppeld worden **Let op:** treinapparatuur dient dusdanig te zijn dat deze via de lift naar de derde verdieping in het Railcenter kan worden getransporteerd.
5.3	Zelfstandig gebruik	Er is altijd een medewerker van het ProRail ERTMS Integratielab nodig als operator van de testomgeving.
5.4	IT-systemen	N.v.t.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Aanvragen voor gebruik van het ProRail ERTMS Integratielab kunnen worden ingediend via het aanvraagformulier op prorail.nl of per mail via ERTMSlab@ProRail.nl **Let op:** indien het ESC-checks betreft in het kader van materieeltoelating dient de aanvrager zich eerst te wenden tot: inzet.spoorvoertuigen@prorail.nl (zie paragraaf 3.4.1), alvorens capaciteit bij het lab aangevraagd kan worden.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen. Gebaseerd op de definitieve planning wordt twee maanden, doch uiterlijk twee weken, voor uitvoering een offerte verstrekt.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	Gezien de uitrol van ERTMS binnen Nederland wordt een toenemende vraag naar testcapaciteit van het ProRail ERTMS Integratielab verwacht. Voor zover partijen hun testbehoefte reeds in een vroegtijdig stadium (> zes maanden) kenbaar maken zal ProRail zich inspannen om tot optimale benutting van de beschikbare testcapaciteit te komen. Dit vereist wel enige flexibiliteit van partijen. Het basisprincipe voor het gebruik van het ProRail ERTMS Integratielab is “First Come, First Served.”

39 Omschrijving van de applicatie Logistiek Portaal

Logistiek Portaal		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Het Logistiek Portaal is een portaal waarop operationele regelgeving en andere voor gerechtigden relevante documentatie wordt gepubliceerd.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	Toegang tot het Logistiek Portaal wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Het Logistiek Portaal bevat onder meer informatie over: • Operationele zaken (zoals gebruikershandleidingen, calamiteitenplannen en lokale bijzonderheden op emplacementen).

Logistiek Portaal		
		• De infrastructuur (zoals voorzieningen en locaties van reparatiesporen en voor noodherstel). • Milieuzaken (zoals omgevingsvergunningen en de Checklist Milieu). • De capaciteitsverdeling. • Buitengewoon Vervoer en infra-onttrekkingen. Zie Bijlage 6~~Bijlage 6~~ voor het volledige overzicht van aan de Netverklaring gerelateerd documenten die beschikbaar zijn op het Logistiek Portaal. Daarnaast beschikt de gerechtigde op het Logistiek Portaal over een eigen pagina waarop zijn overeenkomsten en factuurspecificaties worden gepubliceerd.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 08:00 – 17:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Het Logistiek Portaal is een ingerichte Microsoft-SharePointomgeving die wordt ontsloten via een moderne webbrowser.
3.1.3	Geplande wijzigingen	N.v.t.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Aan het gebruik zijn geen kosten verbonden.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	N.v.t.
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	Omdat het Logistiek Portaal wordt gehost in de Microsoft Cloud zijn de volgende zaken noodzakelijk om dit portaal te gebruiken: • Een werkplek met een moderne webbrowser • Het accepteren van de Microsoft B2B-samenwerking.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als gerechtigde nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als gerechtigde al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van uw bedrijf. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	De maximale verwerkingstijd voor het afhandelen van een verzoek omtoegang tot het Logistiek Portaal is twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

heeft opm
Tekstkleur

40 Omschrijving van de applicatie Railinformatie Portaal

Railinformatie Portaal		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Railinformatie Portaal is het bronsysteem voor informatie over treinbeveiliging en treinbeheersing.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	Toegang tot dit portaal wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Railinformatie Portaal is het publicatiesysteem van verschillende spoorgegevens, waaronder OBE- BVS- en WVK-tekeningen (zie Bijlage 23 - 4). Standaard worden de tekeningen getoond die 'vandaag' geldig zijn, maar er kan ook gekozen worden voor een dag uit het verleden of een dag in de toekomst. De getoonde tekeningen kunnen ook gefilterd worden op diverse meta-informatie; bijvoorbeeld per Verkeersleidingspost of geocode.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 08:00 – 17:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Railinformatie Portaal is te benaderen via een moderne webbrowser.
3.1.3	Geplande wijzigingen	N.v.t.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Aan het gebruik zijn geen extra kosten verbonden.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	N.v.t.
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	Werkplek met een moderne webbrowser. De applicatie is voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als gerechtigde nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als gerechtigde al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van uw bedrijf. Heeft u een ProRailaccount dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

41 Omschrijving van de applicatie KijfDis

KijfDis		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	KijfDis is een applicatie, opgenomen in de dienst ‘Opstellen en rangeren’, die behoort tot categorie 2 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	Toegang tot deze applicatie wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	KijfDis is het plan- en registratiesysteem voor de rangeerheuvel op het emplacement Kijfhoek. Het systeem zorgt voor de noodzakelijke koppeling met het heuvelprocesbesturingssysteem MSR, biedt ondersteuning bij het beheren van wagenovergangen, administreert wagens op de sporen en verzorgt de interface met WLIS. De applicatie bestaat uit de KijfDis-applicatie zelf en de interfaces tussen het systeem van de spoorwegonderneming en KijfDis (vice versa). *KijfDis-applicatie:* KijfDis is het enige systeem waarmee gegevens uitgewisseld kunnen worden met het heuvelprocesbesturingssysteem (MSR). Het gebruik van KijfDis is daarom een noodzakelijke voorwaarde voor het uitvoeren van het heuvelproces/voor het gebruiken van de rangeerheuvel. In KijfDis kunnen spoorwegondernemingen de gegevens van hun wagens die betrokken zijn bij het heuvelproces op Kijfhoek zien en muteren. Spoorwegondernemingen die het heuvelproces uitvoeren (voor zichzelf en/of voor andere spoorwegondernemingen) krijgen autorisaties om heuvellijsten op te stellen en te laten afhandelen via MSR. Wagenbewegingen (via de rangeerheuvel of via eigen rangeerhandelingen) worden in KijfDis geadministreerd en deze bewegingen worden doorgegeven aan WLIS (mits de kwaliteit van de administratie voldoet aan de eisen die daarvoor gelden). *Interfaces tussen KijfDis en systemen van de spoorwegonderneming (vice versa):* Spoorwegondernemingen die wagens willen (laten) heuvelen op Kijfhoek, moeten de gegevens van hun wagens aanleveren aan KijfDis via een systeemspecifieke interface, die gebaseerd is op het Hermes30-bericht. KijfDis levert de samenstelling na heuvelen weer terug aan het systeem van de spoorwegonderneming via een systeemspecifieke interface. Ook deze interface is gebaseerd op het Hermes30-bericht. Als workaround bestaat er een optie om de gegevens handmatig in KijfDis en/of het eigen systeem in te voeren. Deze taak ligt bij de Spoorwegonderneming.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur
3.1.2	Technische karakteristiek	-
3.1.3	Geplande wijzigingen	ProRail ontwikkelt momenteel een nieuwe versie van het systeem KijfDis, namelijk KijfDis-Light. Deze nieuwe versie zal naar verwachting in 2023 beschikbaar zijn; spoorwegondernemingen worden hierover geïnformeerd middels een aanvulling op de Netverklaring.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van de applicatie KijfDis is inbegrepen in het tarief voor de dienst opstellen en rangeren, zie paragraaf 7.3.5.2.1.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		

KijfDis		
5.1	Juridische benodigdheden	N.v.t.
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	Werkplek met een moderne webbrowser.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via ProRail Accountmanagement (accountmanagement@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

42 Omschrijving van de applicatie ICDOC

ICDOC		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	ICDOC is het incidenten- en calamiteitenplatform van het spoor. Het platform is ontwikkeld voor en door het OCCR en te gebruiken door medewerkers van ProRai en spoorwegondernemingen.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	Toegang tot ICDOC wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Het platform bevat informatie met betrekking tot de afhandeling van incidenten en calamiteiten door bovengenoemde partijen, zoals afhandelscenario's, reisbegeleiding, wachtdienstinformatie en seizoensmaatregelen. Op ICDOC zijn tevens actualteiten (waaronder storingen en werkzaamheden) en de contactgegevens van het OCCR te vinden.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 08:00 – 17:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	ICDOC is te benaderen via een moderne webbrowser.
3.1.3	Geplande wijzigingen	N.v.t.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Aan het gebruik zijn geen extra kosten verbonden.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	N.v.t.
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.

ICDOC		
5.4	IT-systemen	Werkplek met een moderne Webbrowser. De applicatie is voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Logistiek Portaal --> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via het 'Logistiek Portaal -> Applicaties' kan toegang worden verkregen tot ICDOC. ICDOC is toegankelijk voor alle medewerkers van ProRail, spoorwegondernemingen. Toegang tot specifieke ruimtes op ICDOC kan aanvgevraagd worden via de link Meldingen en aanvragen op de homepage.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

43 Omschrijving van de applicatie European Register of Authorised Types of Vehicles (ERATV)

Het European Register of Authorised Types of Vehicles (ERATV) wordt gepubliceerd door de European Union Agency for Railways (ERA). Zie voor meer informatie over ERATV de website van de ERA https://eratv.era.europa.eu/eratv/ en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

44 Omschrijving van de applicatie Customer Information Portal (CIP)

Het Customer Information Portal (CIP) wordt aangeboden door RailNetEurope. Zie voor meer informatie over het Customer Information Portal de website van RNE https://info-cip.rne.eu/ en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

45 Omschrijving van de applicatie Network and Corridor Information (NCI) portal

Het Network and Corridor Information (NCI) portal wordt aangeboden door RailNetEurope. Zie voor meer informatie over het Network and Corridor Information portal de website van RNE https://nci-online.rne.eu/ en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

46 Omschrijving van de applicatie Rail Facilities Portal (RFP)

Het Rail Facilities Portal (RFP) wordt aangeboden door RailNetEurope. Zie voor meer informatie over het Rail Facilities Portal de website van RNE https://railfacilitiesportal.eu/ en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

47 Omschrijving van de applicatie Register van Infrastructuur / Register of Infratructure (RINF)

Het Register van Infrastructuur / Register of Infrastructure (RINF) wordt aangeboden door de European Union Agency for Railways (ERA). Zie voor meer informatie over het Register van

Infrastructuur de website van de ERA https://rinf.era.europa.eu/rinf/ en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

48 Omschrijving van de applicatie Mijn Treinen

Mijn Treinen		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	'Mijn Treinen' betreft een applicatie, opgenomen in de dienst 'Treinpad' die behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	'Mijn Treinen' toont een overzicht van alle aan de goederenvervoerder gerelateerde geplande treinen voor de komende 24 uur en rijdende treinen met de mogelijkheid voor de spoorwegonderneming om bepaalde bijsturingsacties eenvoudig te kunnen uitvoeren. Dit betreffen bijsturingsacties zoals: - Vrijgeven van treinpaden - Wijzigen van treinpaden - Goederentreinen inchecken (GTI)
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid voorziening: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid ondersteunende diensten: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Toegang tot de keuze 'Mijn Treinen', binnen de webbased applicatie GMS[210], die binnen een internetbrowser draait.
3.1.3	Geplande wijzigingen	In de loop van 2023 zal deze dienst ook beschikbaar komen voor spoorwegondernemingen die zich richten op reizigersvervoer en voor vervoerende aannemers.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze voorziening wordt geleverd vanuit de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een redelijk recente browser en een internetverbinding.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig:

[210] GMS betreft het Generieke MMI (MMI = Mens Machine Interface) Systeem van ProRail. Dit systeem vormt één portaal voor eindgebruikers waarbinnen diverse functionaliteiten gericht op de operatie (zoals WLIS en het Orderportaal) kunnen worden opgestart en afgehandeld.

Mijn Treinen		
		• Bent u als spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de spoorwegonderneming. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de voorziening is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

Bijlage 24 Voorwaarden bij het gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem (paragrafen 5.3.3 en 5.4.1)

Het gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem is onderdeel van het minimumtoegangspakket. Deze bijlage bevat de leveringsvoorwaarden voor het gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem.

In de Toegangsovereenkomst legt de spoorwegonderneming vast of zij gebruik maakt van een tractie-energievoorzieningssysteem, met onderscheid tussen het Gemengde net en de Betuweroute.

Gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem van het Gemengde net
De spoorwegonderneming die gebruik wil maken van het tractie-energievoorzieningssysteem dient vóór het contracteren van het minimumtoegangspakket aan ProRail te overleggen:

- Een verklaring conform de modelverklaring ‘verbruik en inkoop elektrische tractie-energie’ (zie de website van VIVENS). Uit deze verklaring moet blijken dat de spoorwegonderneming met minimaal één energieleverancier een afnameovereenkomst heeft gesloten en dat aan alle daarmee verband houdende contractuele verplichtingen is voldaan.
- Een prognose van de afname van elektrische tractie-energie voor de komende vijf jaar met onderscheid in afname op het 1500 V DC-net en op het 25 kV AC-net.

Gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem van de Betuweroute en het tracé Zevenaar – Zevenaar Grens
De spoorwegonderneming die gebruik wil maken van het tractie-energievoorzieningssysteem doet vóór het contracteren van het minimumtoegangspakket opgave aan ProRail van:

- Haar leverancier van tractie-elektriciteit.
- De volgende prognoses van de afname van elektrische tractie-energie:
  - voor de komende zeven jaren, met een opgave per jaar, jaarlijks voor 15 oktober.
  - voor het komende jaar, met een opgave per kwartaal, jaarlijks voor 15 oktober.
  - voor het komende kalenderjaar, zo nauwkeurig mogelijk, jaarlijks voor 15 december.
- Het gerealiseerde verbruik van tractie-elektriciteit op de Betuweroute over het afgelopen kalenderjaar, voorzien van een goedgekeurde accountantsverklaring, jaarlijks uiterlijk 1 april.

Als de spoorwegonderneming lid is van de inkooporganisatie CIEBR, dan kan CIEBR namens de spoorwegonderneming de bovengenoemde opgaven aan ProRail verstrekken. De spoorwegonderneming benoemt een programmaverantwoordelijke met volledige erkenning zoals bedoeld in de Systeemcode van de Autoriteit Consument & Markt. De programmaverantwoordelijke dient volledige programmaverantwoordelijkheid voor de aansluitingen van het tractie-elektriciteitssysteem, inclusief de gevolgen van onbalans te aanvaarden, en ProRail te vrijwaren van elke aansprakelijkheid die verband houdt met de programmaverantwoordelijkheid voor de aansluitingen van het tractie-elektriciteitssysteem. ProRail geeft er de voorkeur aan dat de spoorwegondernemingen die tractie-elektriciteit op de Betuweroute verbruiken gezamenlijk één programmaverantwoordelijke benoemen.

Vrije leverancierskeuze (VLK) van tractie-energie
Op grond van Europese elektriciteitswetgeving, verankerd in de Energiewet, geldt een vrije keuze van elektriciteitsleverancier. ProRail zal op haar tractienet vrije leverancierskeuze voor spoorwegondernemingen faciliteren voor treinen met een gevalideerde meter. De ingangsdatum is nog niet bekend (maar dit zal niet in 2024 zijn). Elektriciteit op het tractienet van ProRail is tot op heden door de spoorwegondernemingen steeds gezamenlijk aangekocht via de coöperaties VIVENS en CIEBR. Deze elektriciteitscontracten lopen tot 1 januari 2025. VIVENS en CIEBR sluiten nieuwe collectieve contracten totdat de vrije leverancierskeuze daadwerkelijk mogelijk is.

Voorschotbedragen en definitieve vergoeding
ProRail brengt maandelijks een voorschotbedrag voor het gebruik van de dienst in rekening bij de spoorwegondernemingen die tractie-elektriciteit verbruiken. ProRail bepaalt de hoogte van dit voorschot pro rata parte op grond van de bij haar bekende gegevens.

ProRail berekent de definitieve vergoeding voor de dienst voor het desbetreffende kalenderjaar en verrekent de voorschotbedragen na afloop van een kalenderjaar. Dit vindt plaats als alle

spoorwegondernemingen die tractie-elektriciteit verbruiken opgave hebben gedaan (zoals bedoeld bij de vijfde bullet).

Informatie-uitwisseling:
De spoorwegonderneming verstrekt ProRail desgevraagd kopieën van leveringsfacturen en werkt mee aan een jaarlijkse controle van verbruiksgegevens door een onafhankelijke partij.

ProRail verstrekt CIEBR desgevraagd informatie over het gebruik van de spoorweginfrastructuur door spoorwegondernemingen die lid zijn van CIEBR voor de vaststelling van het verbruik van tractie-elektriciteit per spoorwegonderneming, mits de desbetreffende spoorwegonderneming toestemming geeft voor het verstrekken van deze gegevens in de zin van artikel 6 Algemene Voorwaarden behorend bij de Toegangsovereenkomst. ProRail verplicht CIEBR hierbij tot geheimhouding en het beperkte gebruik van de verstrekte gegevens binnen het doel waarvoor zij zijn verstrekt.

De spoorwegonderneming verstrekt ProRail gegevens per type elektrisch spoorvoertuig zoals omschreven in onderdeel 2.2 van Bijlage 8.

Bijlage 25 Stations (paragraaf 5.3.2 en 7.3.2)

Onderstaande tabel vermeldt de aangeboden stations in alfabetische volgorde, met ten behoeve van de bepaling van de vergoeding de indeling in één van de stationsklassen ‘kathedraal’, ‘mega’, ‘plus’, ‘basis’ of ‘halte’. Eventuele niet in de onderstaande lijst vermelde nieuw te openen stations worden standaard ingedeeld in de klasse ‘basis’.

Naam van het station	Stationsklasse
Aalten	basis
Abcoude	basis
Akkrum	halte
Alkmaar	plus
Alkmaar Noord	basis
Almelo	plus
Almelo de Riet	basis
Almere Buiten	basis
Almere Centrum	mega
Almere Muziekwijk	basis
Almere Oostvaarders	basis
Almere Parkwijk	basis
Almere Poort	basis
Alphen aan den Rijn	plus
Amersfoort Centraal	mega
Amersfoort Schothorst	basis
Amersfoort Vathorst	basis
Amsterdam Amstel	mega
Amsterdam Arena	halte
Amsterdam Bijlmer ArenA	mega
Amsterdam Centraal	kathedraal
Amsterdam Holendrecht	basis
Amsterdam Lelylaan	plus
Amsterdam Muiderpoort	plus
Amsterdam RAI	basis
Amsterdam Science Park	basis
Amsterdam Sloterdijk	mega
Amsterdam Zuid	mega
Anna Paulowna	basis
Apeldoorn	plus
Apeldoorn De Maten	halte
Apeldoorn Osseveld	basis
Appingedam	halte
Arkel	halte
Arnemuiden	halte
Arnhem Centraal	mega
Arnhem Presikhaaf	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Arnhem Velperpoort	basis
Arnhem Zuid	basis
Assen	basis
Baarn	basis
Bad Nieuweschans	halte
Baflo	halte
Barendrecht	basis
Barneveld Centrum	basis
Barneveld Noord	halte
Barneveld Zuid	halte
Bedum	halte
Beek-Elsloo	basis
Beesd	halte
Beilen	basis
Bergen op Zoom	basis
Best	basis
Beverwijk	basis
Bilthoven	basis
Blerick	basis
Bloemendaal	basis
Bodegraven	basis
Borne	basis
Boskoop	basis
Boskoop Snijdelwijk	halte
Boven Hardinxveld	halte
Bovenkarspel Flora	halte
Bovenkarspel-Grootebroek	basis
Boxmeer	basis
Boxtel	basis
Breda	mega
Breda Prinsenbeek	basis
Breukelen	basis
Brummen	basis
Buitenpost	basis
Bunde	halte
Bunnik	basis
Bussum Zuid	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Capelle Schollevaar	basis
Castricum	basis
Chevremont	halte
Coevorden	basis
Cuijk	basis
Culemborg	basis
Daarlerveen	halte
Dalen	halte
Dalfsen	basis
De Vink	basis
De Westereen	halte
Deinum	halte
Delden	halte
Delft	mega
Delft Campus	basis
Delfzijl	halte
Delfzijl West	halte
Den Dolder	basis
Den Haag Centraal	kathedraal
Den Haag HS	mega
Den Haag Laan van NOI	plus
Den Haag Mariahoeve	basis
Den Haag Moerwijk	basis
Den Haag Ypenburg	basis
Den Helder	basis
Den Helder Zuid	basis
Deurne	basis
Deventer	mega
Deventer Colmschate	basis
Didam	basis
Diemen	basis
Diemen Zuid	basis
Dieren	basis
Doetinchem	basis
Doetinchem De Huet	basis
Dordrecht	mega
Dordrecht Stadspolders	basis
Dordrecht Zuid	basis
Driebergen-Zeist	plus
Driehuis	basis
Dronryp	halte
Dronten	basis
Duiven	basis
Duivendrecht	plus

Naam van het station	Stationsklasse
Echt	basis
Ede Centrum	halte
Ede-Wageningen	plus
Eemshaven	halte
Eijsden	halte
Eindhoven Centraal	kathedraal
Eindhoven Stadion	halte
Eindhoven Strijp-S	basis
Elst	basis
Emmen	basis
Emmen Zuid	halte
Enkhuizen	basis
Enschede	plus
Enschede De Eschmarke	halte
Enschede Kennispark	basis
Ermelo	basis
Etten-Leur	basis
Eygelshoven	halte
Eygelshoven Markt	halte
Feanwâlden	halte
Franeker	basis
Gaanderen	halte
Geldermalsen	basis
Geldrop	basis
Geleen Oost	halte
Geleen-Lutterade	basis
Gilze-Rijen	basis
Glanerbrug	halte
Goes	basis
Goor	basis
Gorinchem	basis
Gouda	mega
Gouda Goverwelle	basis
Gramsbergen	halte
Grijpskerk	halte
Groningen	mega
Groningen Europapark	basis
Groningen Noord	basis
Grou-Jirnsum	halte
Haarlem	mega
Haarlem Spaarnwoude	basis
Halfweg-Zwanenburg	basis
Harde (‘t)	basis
Hardenberg	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Harderwijk	basis
Hardinxveld Blauwe Zoom	halte
Hardinxveld-Giessendam	basis
Haren	basis
Harlingen	basis
Harlingen Haven	halte
Heemskerk	basis
Heemstede-Aerdenhout	basis
Heerenveen	basis
Heerenveen IJsstadion	halte
Heerhugowaard	basis
Heerlen	plus
Heerlen Woonboulevard	halte
Heeze	basis
Heiloo	basis
Heino	halte
Helmond	basis
Helmond ‘t Hout	basis
Helmond Brandevoort	basis
Helmond Brouwhuis	basis
Hemmen-Dodewaard	halte
Hengelo	plus
Hengelo Gezondheidspark	halte
Hengelo Oost	halte
Hertogenbosch (‘s-)	mega
Hertogenbosch Oost (‘s-)	basis
Hillegom	basis
Hilversum	mega
Hilversum Media Park	basis
Hilversum Sportpark	basis
Hindeloopen	halte
Hoensbroek	halte
Hoevelaken	basis
Hollandsche Rading	basis
Holten	basis
Hoofddorp	plus
Hoogeveen	basis
Hoogezand-Sappemeer	basis
Hoogkarspel	basis
Hoorn	plus
Hoorn Kersenboogerd	basis
Horst-Sevenum	basis
Houten	basis
Houten Castellum	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Houthem-St.Gerlach	halte
Hurdegaryp	halte
IJlst	halte
Kampen	basis
Kampen Zuid	basis
Kapelle-Biezelinge	basis
Kerkrade Centrum	halte
Kesteren	halte
Klarenbeek	halte
Klimmen-Ransdaal	halte
Koog aan de Zaan	basis
Koudum-Molkwerum	halte
Krabbendijke	halte
Krommenie-Assendelft	basis
Kropswolde	halte
Kruiningen-Yerseke	halte
Lage Zwaluwe	halte
Landgraaf	halte
Lansingerland-Zoetermeer	basis
Leerdam	basis
Leeuwarden	plus
Leeuwarden Camminghaburen	halte
Leiden Centraal	kathedraal
Leiden Lammenschans	basis
Lelystad Centrum	plus
Lichtenvoorde-Groenlo	basis
Lochem	halte
Loppersum	halte
Lunteren	halte
Maarheeze	basis
Maarn	basis
Maarssen	basis
Maastricht	plus
Maastricht Noord	halte
Maastricht Randwyck	basis
Mantgum	halte
Mariënberg	halte
Martenshoek	basis
Meerssen	basis
Meppel	basis
Middelburg	basis
Mook-Molenhoek	basis
Naarden-Bussum	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Nieuw Amsterdam	halte
Nieuw Vennep	basis
Nieuwerkerk a/d IJssel	basis
Nijkerk	basis
Nijmegen	mega
Nijmegen Dukenburg	basis
Nijmegen Goffert	basis
Nijmegen Heyendaal	basis
Nijmegen Lent	basis
Nijverdal	basis
Nunspeet	basis
Nuth	halte
Obdam	basis
Oisterwijk	basis
Oldenzaal	basis
Olst	basis
Ommen	basis
Oosterbeek	halte
Opheusden	halte
Oss	basis
Oss West	basis
Oudenbosch	basis
Overveen	basis
Purmerend	basis
Purmerend Overwhere	basis
Purmerend Weidevenne	basis
Putten	basis
Raalte	basis
Ravenstein	basis
Reuver	basis
Rheden	halte
Rhenen	basis
Rijssen	basis
Rijswijk	basis
Rilland-Bath	halte
Roermond	plus
Roodeschool	halte
Roosendaal	plus
Rosmalen	basis
Rotterdam Alexander	plus
Rotterdam Blaak	mega
Rotterdam Centraal	kathedraal
Rotterdam Lombardijen	basis
Rotterdam Noord	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Rotterdam Stadion	halte
Rotterdam Zuid	basis
Ruurlo	halte
Santpoort Noord	halte
Santpoort Zuid	halte
Sassenheim	basis
Sauwerd	halte
Schagen	basis
Scheemda	halte
Schiedam Centrum	plus
Schin op Geul	halte
Schinnen	halte
Schiphol Airport	kathedraal
Sittard	plus
Sliedrecht	basis
Sliedrecht Baanhoek	basis
Sneek	basis
Sneek Noord	basis
Soest	halte
Soest Zuid	basis
Soestdijk	halte
Spaubeek	halte
Stavoren	halte
Stedum	halte
Steenwijk	basis
Susteren	halte
Swalmen	halte
Tegelen	halte
Terborg	halte
Tiel	basis
Tiel Passewaaij	basis
Tilburg	mega
Tilburg Reeshof	basis
Tilburg Universiteit	basis
Twello	basis
Uitgeest	basis
Uithuizen	halte
Uithuizermeeden	halte
Usquert	halte
Utrecht Centraal	kathedraal
Utrecht Leidsche Rijn	basis
Utrecht Lunetten	basis
Utrecht Overvecht	basis
Utrecht Terwijde	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Utrecht Vaartsche Rijn	basis
Utrecht Zuilen	basis
Valkenburg	basis
Varsseveld	halte
Veendam	basis
Veenendaal Centrum	basis
Veenendaal West	basis
Veenendaal-De Klomp	basis
Velp	basis
Venlo	basis
Venray	basis
Vierlingsbeek	halte
Vleuten	basis
Vlissingen	basis
Vlissingen Souburg	halte
Voerendaal	halte
Voorburg	basis
Voorhout	basis
Voorschoten	basis
Voorst-Empe	halte
Vorden	halte
Vriezenveen	halte
Vroomshoop	halte
Vught	basis
Waddinxveen	basis
Waddinxveen Noord	halte
Waddinxveen Triangel	halte
Warffum	halte
Weert	basis
Weesp	plus
Wehl	halte

Naam van het station	Stationsklasse
Westervoort	basis
Wezep	basis
Wierden	basis
Wijchen	basis
Wijhe	basis
Winschoten	basis
Winsum	basis
Winterswijk	basis
Winterswijk West	halte
Woerden	plus
Wolfheze	halte
Wolvega	basis
Workum	halte
Wormerveer	basis
Zaandam	mega
Zaandam Kogerveld	basis
Zaandijk Zaanse Schans	basis
Zaltbommel	basis
Zandvoort aan Zee	basis
Zetten-Andelst	halte
Zevenaar	basis
Zevenbergen	basis
Zoetermeer	basis
Zoetermeer Oost	basis
Zuidbroek	halte
Zuidhorn	basis
Zutphen	plus
Zwijndrecht	basis
Zwolle	mega
Zwolle Stadshagen	halte

(lege bladzijde)