

## Netverklaring 2019

*geldigheidsperiode: dienstregelingjaar 2019*

***zondag 9 december 2018 t/m zaterdag 14 december 2019***

*(inclusief de eerdere behandeling van capaciteitsaanvragen  
ten behoeve van die periode).*

### **Colofon**

eigenaar ProRail  
e-mail [netverklaring@prorail.nl](mailto:netverklaring@prorail.nl)  
kenmerk T20160098-1656408669-827  
versie 1.0  
datum 8 december 2017  
status definitief

## Versiebeheer

Versiebeheer en verwerkte aanvullingen			
Versie	Datum	Aanvulling	Onderwerp van de wijzigingen
1.0	8 dec 2017	-	initiële uitgave

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Algemene informatie</b>	<b>7</b>
1.1	Inleiding	7
1.2	Doel	7
1.3	Wettelijk kader	8
1.4	Juridische status	8
	1.4.1 Algemene opmerkingen	8
	1.4.2 Aansprakelijkheid	9
	1.4.3 Klachten, geschillen en conflictafhandeling	9
1.5	Structuur van de Netverklaring	10
1.6	Geldigheid en wijzigingen	10
	1.6.1 Tijdvak van geldigheid	10
	1.6.2 Aanvullingen en wijzigingen	11
1.7	Verspreiding	11
1.8	Contactadres nadere informatie	11
1.9	Goederencorridors	12
1.10	RailNetEurope – internationale samenwerking door infrastructuurbeheerders	13
	1.10.1 One-Stop-Shop	14
	1.10.2 Diensten en systemen van RNE	14
<b>2</b>	<b>Toegangsvoorwaarden</b>	<b>15</b>
2.1	Inleiding	15
2.2	Vereisten voor toegang	15
	2.2.1 Vereisten voor het aanvragen van capaciteit	15
	2.2.2 Vereisten voor toegang tot de spoorweginfrastructuur	15
	2.2.3 Bedrijfsvergunningen	16
	2.2.4 Veiligheids- en proefcertificaten	17
	2.2.5 Verzekering	17
2.3	Overeenkomsten en Algemene voorwaarden	17
	2.3.1 Toegangsovereenkomsten met spoorwegondernemingen	17
	2.3.2 Toegangsovereenkomsten met gerechtigden niet zijnde spoorwegondernemingen	19
	2.3.3 Kaderovereenkomsten	19
2.4	Operationele voorwaarden	19
2.5	Buitengewoon vervoer	20
2.6	Gevaarlijke stoffen	20
2.7	Eisen met betrekking tot spoorvoertuigen	21
2.8	Eisen met betrekking tot bedrijfsvoering en personeel	22
2.9	Eisen met betrekking tot informatielevering	23
<b>3</b>	<b>Spoorweginfrastructuur</b>	<b>25</b>
3.1	Inleiding	25
3.2	Beheergebied	25
	3.2.1 Spoorwegen in beheer bij ProRail	26
	3.2.2 Aansluitende spoorwegen buiten beheer van ProRail	26
3.3	Kenmerken van de spoorweginfrastructuur	27
	3.3.1 Geografische identificatie	27
	3.3.2 Gebruiksmogelijkheden	28
	3.3.3 Beveiligings- en communicatiesystemen	30

3.4	Gebruiksbeperkingen	33
3.4.1	Gespecialiseerde infrastructuur	33
3.4.2	Milieugerelateerde gebruiksvoorschriften en -beperkingen	34
3.4.3	Risicogerelateerde gebruiksbeperkingen	37
3.4.4	Gebruiksvoorschriften en –beperkingen voor spoorwegtunnels	38
3.4.5	Gebruiksvoorschriften en –beperkingen voor spoorbruggen	38
3.5	Betrouwbaarheid, beschikbaarheid en operationele kwaliteit van de infrastructuur	39
3.6	Dienstvoorzieningen	40
3.6.1	Stations voor reizigersvervoer	40
3.6.2	Goederenterminals	43
3.6.3	Rangeeremplacements	43
3.6.4	Opstel terreinen	43
3.6.5	Onderhoudsvoorzieningen	46
3.6.6	Andere technische voorzieningen	46
3.6.7	Zeehaven- en binnenhavenvoorzieningen	46
3.6.8	Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen	47
3.6.9	Tankinstallaties	47
3.7	Infra-ontwikkeling	47
3.7.1	Proces van functiewijzigingen	47
3.7.2	Planningsoverzicht van functiewijzigingen	48
<b>4</b>	<b>Capaciteitsverdeling</b>	<b>49</b>
4.1	Inleiding	49
4.2	Procesbeschrijving capaciteitsverdeling	51
4.2.1	Wettelijk kader	51
4.2.2	Processen op hoofdlijnen	51
4.3	Tijdschema voor aanvraag en verdelingsproces	52
4.3.1	Tijdschema voor de jaardienstregeling	52
4.3.2	Tijdschema voor ad-hoc aanvragen	52
4.4	Werkwijze aanvraag en verdeling van capaciteit voor treinpaden	53
4.4.1	Nadere beschrijving van de processen	54
4.4.2	Geschilbeslechting	63
4.4.3	Overbelaste infrastructuur	64
4.4.4	Toepassing van kaderovereenkomsten	64
4.4.5	Ondersteunende systemen	64
4.5	Capaciteit voor werkzaamheden	66
4.5.1	Bepalen benodigde capaciteit voor werkzaamheden	66
4.5.2	Verdelen capaciteit ten behoeve van werkzaamheden	66
4.5.3	Vergoedingen bij geplande en voorziene buitendienststellingen	67
4.5.4	Ad-hoc capaciteit ten behoeve van werkzaamheden	69
4.6	Niet gebruikte capaciteit voor treinpaden en opstellen	70
4.7	Buitengewoon vervoer	70
4.8	Treindienstleiding en bijsturing	71
4.8.1	Beginnelen van bijsturingsmaatregelen	71
4.8.2	Bijsturingsmaatregelen	71
4.8.3	Voorziene bijsturingssituaties	71
4.8.4	Onvoorziene bijsturingssituaties	71
4.8.5	Samenwerking spoorwegondernemingen en ProRail	71
4.8.6	Waarborging detectie	72
4.9	Toewijzing van capaciteit voor opstel- en rangeervoorzieningen	72

<b>5</b>	<b>Diensten</b>	<b>75</b>
5.1	Inleiding	75
5.2	Minimumtoegangspakket	76
5.2.1	Treinpad	76
5.2.2	Opstellen	78
5.2.3	Transfer	78
5.2.4	Tractie-energievoorziening	79
5.3	Gebruik van voorzieningen en verlening van diensten	79
5.3.1	Gebruik van voorzieningen	79
5.3.2	Verlening van diensten bij de voorzieningen	82
5.4	Aanvullende diensten	83
5.4.1	Tractie energie	84
5.4.2	Diensten ten behoeve van spoorvoertuigen	84
5.4.3	Buitengewoon Vervoer en hulpdiensten	84
5.5	Ondersteunende diensten	85
5.5.1	Toegang tot het telecommunicatienetwerk	85
5.5.2	Levering van aanvullende informatie	86
5.5.3	Technische keuring van spoorvoertuigen	92
5.5.4	Diensten in verband met kaartverkoop in reizigersstations	92
5.5.5	Speciale onderhoudsvoorzieningen	92
5.5.6	Facilitair plannen met de applicatie Donna	92
5.5.7	Tijdelijk mobiel beeldscherm (voor actuele reisinformatie)	92
5.5.8	Volumewijziging van omroepinstallatie	93
<b>6</b>	<b>Vergoedingen</b>	<b>95</b>
6.1	Heffingsbeginselen	95
6.2	Heffingsregeling	98
6.3	Tarieven	99
6.3.1	Minimumtoegangspakket	99
6.3.2	Gebruik van voorzieningen	104
6.3.3	Verlening van diensten bij de voorzieningen	104
6.3.4	Aanvullende diensten	105
6.3.5	Ondersteunende diensten	105
6.4	Financiële sancties en stimulansen	105
6.4.1	Reserveringsheffing	105
6.4.2	Korting bij kaderovereenkomsten	107
6.4.3	Korting bij ERTMS	107
6.4.4	Korting bij stil materieel	107
6.5	Prestatieregeling	108
6.6	Wijzigingen van de vergoedingsregelingen	108
6.6.1	Vergoedingsregeling 2019	108
6.6.2	Verwachte wijzigingen van de vergoedingsregelingen	108
6.7	Facturering	109

## Overzicht van bijlagen

bijlage 1	Algemene overzichtskaart met netwerkconfiguratie (§ 3.2.1)	111
bijlage 2	Lijst van begrippen	113
bijlage 3	Consultatie (§ 1.7)	123
bijlage 4	Klachten- en geschillenregelingen (§ 1.4.3)	125
bijlage 5	Model-Toegangsovereenkomst en Algemene Voorwaarden (§ 2.3.1)	129
bijlage 6	Operationele Voorwaarden (§ 2.4)	147
bijlage 7	Bedrijfsvergunningen en vervoermarkttoegang (§ 2.2.3)	163
bijlage 8	Rapportages (§ 2.9)	165
bijlage 9	Baanvakken met gebruiksbepalingen (§ 3.4.1)	169
bijlage 10	Infrastructuurprojecten en –studieprojecten (§ 3.7.2)	171
bijlage 11	Informatie omtrent niet-hoofdspoorwegen (§ 3.2.1)	183
bijlage 12	Referentieprofielen (§ 3.3.2.1)	185
bijlage 13	Aslasten en tonmetergewichten (§ 3.3.2.2)	187
bijlage 14	Treinbeïnvloedingssystemen (§ 3.3.3.4)	189
bijlage 15	Treindetectiesystemen (§ 3.3.3.5)	191
bijlage 16	Baanvaksnelheden (§ 3.3.2.4)	193
bijlage 17	Tractie-energievoorzieningssysteem (§ 3.3.2.6)	195
bijlage 18	Beweegbare spoorbruggen (§ 3.4.5)	197
bijlage 19	Perronlengte (§ 3.6.1.1)	201
bijlage 20	Openbare laad- en losplaatsen (§ 3.6.2)	203
bijlage 21	Tankinstallaties (§ 3.6.9)	205
bijlage 22	Standaard goederenpaden (§ 4.4.1.1)	207
bijlage 23	Plannormen dienstregeling (§ 4.4.1.2.2)	209
bijlage 24	Applicaties, publicaties en rapportages (§ 3.3 en 4.4.5)	221
bijlage 25	Voorwaarden bij het gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem (§ 5.2.4)	233
bijlage 26	Stations (§ 6.3.1.3)	235
bijlage 27	Prestatieregeling (§ 6.5)	241
bijlage 28	Compensatieregeling voor treindienstaanpassingen (§ 4.5.3 en § 4.5.4)	245

## Begrippenlijst

In bijlage 2 is een lijst opgenomen met definities van specifieke begrippen alsmede een lijst met de betekenis van verkortingen die in deze Netverklaring worden gebruikt.

Op de [website van RailNetEurope](#) is een uitgebreide Engelstalige begrippenlijst te raadplegen met begrippen die gerelateerd zijn aan de netverklaring. De definities in deze begrippenlijst zijn geschreven in helder taalgebruik met zo weinig mogelijk technisch en juridisch jargon. Let op de disclaimer in deze begrippenlijst waarin wordt benadrukt dat de definities uitsluitend bestemd zijn voor informatieve doeleinden.

## 1 Algemene informatie

### 1.1 Inleiding

Deze Netverklaring is opgesteld door ProRail<sup>1</sup>. ProRail beheert de hoofdspoorweginfrastructuur in Nederland op grond van een door de minister van Infrastructuur en Waterstaat verleende beheerconcessie<sup>2</sup> zoals bedoeld in artikel 16 van de Spoorwegwet.

ProRail is een besloten vennootschap naar Nederlands recht. Enig aandeelhouder is de Staat der Nederlanden (via Railinfratrust B.V.).

Het beheer door ProRail omvat de zorg<sup>3</sup> voor:

- 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 spoorweginfrastructuur over een veiligheidsbeheersysteem zoals bedoeld in artikel 16a van de Spoorwegwet.

Railinfratrust is eigenaar van het gesloten distributiesysteem voor de elektrische tractie-energie op de met bovenleiding uitgeruste sporen van de hoofdspoorwegen, en is als beheerder van dit particuliere net onder de voorwaarden van een door de Autoriteit Consument & Markt verleende ontheffing (kenmerk ACM/DE/2014/202129 d.d. 23 april 2014) vrijgesteld van de aanwijzing van een netbeheerder zoals bedoeld in de Elektriciteitswet 1998. 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 steeds zeer op prijs gesteld.

### 1.2 Doel

Het doel van de netverklaring is om gerechtigden<sup>4</sup> te informeren over de aard van de hoofdspoorweginfrastructuur en de voorwaarden voor toegang en gebruik daarvan, waaronder de voorwaarden voor de verdeling van capaciteit. De netverklaring presenteert de diensten die ProRail aanbiedt, waar deze diensten beschikbaar zijn, welke tarieven gelden en welke voorwaarden voor deze diensten gelden.

De netverklaring bevat ook informatie over de voorwaarden voor toegang tot dienstvoorzieningen die zijn aangesloten op het door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur en voor de dienstverlening in die voorzieningen, of verwijzingen naar de website waarop deze informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangeboden.

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

<sup>2</sup> Te raadplegen via de [website van ProRail](#).

<sup>3</sup> Artikel 2 lid 2 beheerconcessie.

<sup>4</sup> Onder gerechtigden worden in deze Netverklaring al diegenen verstaan die volgens de Spoorwegwet een toegangsovereenkomst met ProRail kunnen sluiten; zie artikel 57 Spoorwegwet.

## 1.3 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 spoorweginfrastructuur. Daarnaast gelden de rechtstreekse werkende [Europese verordeningen](#) en de daarop gebaseerde Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit, alsmede [COTIF](#).

tabel 1.1 Overzicht wet- en regelgeving

Thema	Wet- en regelgeving
Spoorwegen	<a href="#">Spoorwegwet</a> <a href="#">Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen</a>
Spoorwegondernemingen	<a href="#">Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen</a> <a href="#">Regeling aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen</a>
Infrastructuur	<a href="#">Besluit spoorweginfrastructuur</a> <a href="#">Regeling hoofdspoorweginfrastructuur</a>
Verkeer	<a href="#">Besluit spoorverkeer</a> <a href="#">Regeling spoorverkeer</a>
Personeel	<a href="#">Besluit spoorwegpersoneel 2011</a> <a href="#">Regeling spoorwegpersoneel 2011</a>
Spoorvoertuigen	<a href="#">Regeling indienststelling spoorvoertuigen</a>
Capaciteit en gebruik	<a href="#">Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur</a>
Vergoedingen	<a href="#">Wijzigingswet Spoorwegwet, enz. (implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte)</a> <a href="#">Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte</a> <a href="#">Besluit HSL-heffing 2015</a>
Gevaarlijke stoffen	<a href="#">Wet vervoer gevaarlijke stoffen</a> <a href="#">Besluit vervoer gevaarlijke stoffen</a> <a href="#">Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen</a>
Milieu	<a href="#">Wet algemene bepalingen omgevingsrecht</a> <a href="#">Wet milieubeheer</a> <a href="#">Reken- en meetvoorschrift geluid 2012</a>

## 1.4 Juridische status

### 1.4.1 Algemene opmerkingen

De Netverklaring 2019 is een netverklaring zoals bedoeld in artikel 58 van de Spoorwegwet en in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> 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.



De Netverklaring 2019 is gebaseerd op de officieel bekendgemaakte regelgeving per 1 november 2017 en waarvan de inwerkingtreding ook vóór of op die datum officieel is bekendgemaakt. De Netverklaring 2019 loopt – behoudens uitdrukkelijke vermelding – niet vooruit op wet- en regelgeving die nog in ontwikkeling is.

*Leeswijzer (informatie over het bindend karakter van bepalingen in de Netverklaring)*

De Netverklaring bevat bepalingen die verplichtingen voor gerechtigden weergeven. Die bepalingen zijn eenvoudig herkenbaar gemaakt in de opmaak. De volgende indeling wordt gehanteerd:

- Samenvattingen van publiekrechtelijke regelgeving.  
Deze samenvattingen staan steeds onder het kopje ‘**Samenvatting van regelgeving**’ (rood lettertype) en tussen ► rode driehoekjes ◀. Let op: alleen de officieel bekendgemaakte teksten zijn doorslaggevend, ook als ProRail een onjuiste of onvolledige samenvatting geeft.
- Bepalingen met betrekking tot onderwerpen waarover ProRail met gerechtigden overeenstemming wil bereiken vóórdat de gerechtigde gebruik maakt van de infrastructuur (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 procedurevoorschriften 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.

Gegevens van informatieve aard, waaraan geen verplichtingen voor gerechtigden verbonden zijn, worden zonder nadere specifieke aanduiding of opmaak in de Netverklaring opgenomen.

## 1.4.2 Aansprakelijkheid

ProRail heeft de Netverklaring 2019 zorgvuldig opgesteld. ProRail aanvaardt echter geen aansprakelijkheid voor eventuele schade die voortvloeit uit kennelijke fouten en drukfouten in de Netverklaring 2019. 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 in de Netverklaring van de door de aanbieder van die dienst(en) of voorziening(en) aan ProRail beschikbaar gestelde informatie.

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

## 1.4.3 Klachten, geschillen en conflictafhandeling

ProRail neemt geschillen in de capaciteitsverdeling voor de jaardienst in behandeling op basis van de Geschillenregeling Capaciteitsverdeling (paragraaf 4.4.2).

Klachten en geschillen over andere door ProRail aangeboden of met ProRail overeengekomen dienstverleningen, alsmede over de door ProRail bekendgemaakte Netverklaring 2019 worden behandeld volgens de Algemene Klachten- en Geschillenregeling die in deze Netverklaring is opgenomen (bijlage 4, onderdeel 1).

Klachten over in Netverklaring 2019 bekendgemaakte gegevens met betrekking tot de (tarieven van de) vergoedingen en de beginselen waarop die berusten, alsmede met betrekking tot de criteria en de voorschriften voor de capaciteitsverdeling, kunnen bij ACM worden ingediend tot uiterlijk zes weken

na de datum van de Staatscourant waarin mededeling is gedaan van de vaststelling van de Netverklaring 2019 of van een wijziging van die gegevens.<sup>6</sup>

Klachten en geschillen betreffende 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 die in de Netverklaring is opgenomen (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.<sup>7</sup>

Alle belanghebbenden kunnen de ACM vragen om te onderzoeken of ProRail hen oneerlijk behandeld, gediscrimineerd of anderszins benadeeld heeft.<sup>8</sup>

Klachten over het verloop en de uitkomst van capaciteitsverdeling op de hoofdspoorwegen in Nederland worden ook behandeld door de ACM.

De contactgegevens van de ACM zijn vermeld in paragraaf 2.2.2.

## 1.5 Structuur van de Netverklaring

De structuur van de Netverklaring volgt het document '*Network Statement Common Structure*' dat door de leden van RailNetEurope (zie paragraaf 1.10) is vastgesteld. Het doel van deze gemeenschappelijke structuur is dat alle gerechtigden informatie op dezelfde plaats in de Netverklaring van andere landen kunnen vinden.

ProRail heeft de Netverklaring opgesteld als een zelfstandig leesbaar document. Voor detailinformatie en actuele informatie verwijst deze Netverklaring naar websites, waaronder het Logistiek Portaal van ProRail. Gerechtigden kunnen op aanvraag (contactgegevens zie paragraaf 1.8) toegang verkrijgen tot het Logistiek Portaal.

## 1.6 Geldigheid en wijzigingen

De Netverklaring betreft de hoofdspoorweginfrastructuur die ProRail beheert en de met die spoorweginfrastructuur verbonden dienstvoorzieningen, alsmede de door ProRail beheerde andere, niet als hoofdspoorweg aangewezen spoorwegen.

### 1.6.1 Tijdvak van geldigheid

De Netverklaring 2019 is van toepassing op:

- De toegang tot en het gebruik van spoorweginfrastructuur en dienstvoorzieningen en de daarbij te leveren diensten in het dienstregelingjaar 2019.
- De behandeling van capaciteitsaanvragen ten behoeve van de jaardienstregeling 2019; dat geldt ook als die behandeling plaatsvindt vóór het begin van het dienstregelingjaar 2019.

Het dienstregelingjaar 2019 begint op zondag 9 december 2018 om 00:00 uur en eindigt op zaterdag 14 december 2019 om 24:00 uur; deze data zijn vastgesteld volgens bijlage VII bij Richtlijn 2012/34/EU.

Gegevens in de Netverklaring 2019 over de periode na 14 december 2019 zijn indicatief.

<sup>6</sup> Artikel 58 lid 5 Spoorwegwet.

<sup>7</sup> Artikel 71 lid 1 Spoorwegwet.

<sup>8</sup> Artikel 71 lid 1 Spoorwegwet.

## 1.6.2 Aanvullingen en wijzigingen

Omstandigheden na de bekendmaking van deze Netverklaring kunnen aanleiding geven tot aanvulling of wijziging van de Netverklaring. ProRail zal bij gebleken noodzaak aanvullingen op de Netverklaring 2019 bekendmaken.

Een wijziging van een publiekrechtelijke regeling die in de Netverklaring is samengevat, wordt alleen via een aanvulling op de Netverklaring bekendgemaakt, als:

- die wijziging niet wordt gepubliceerd in de Staatscourant, het Staatsblad of het Tractatenblad en
- de wijziging beperkingen oplevert of kan opleveren voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur volgens het minimumtoegangspakket volgens bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU (zie hoofdstuk 5).

ProRail streeft voortdurend naar verbetering van de dienstverlening. Daarom is er voortdurend overleg met belanghebbenden over veel van de procedures die in deze Netverklaring omschreven zijn. Uitkomsten van dit overleg worden na consultatie van de gerechtigden ingevoegd in de Netverklaringen van komende jaren.

## 1.7 Verspreiding

ProRail heeft de Netverklaring 2019 opgesteld na overleg met de betrokken gerechtigden (zie bijlage 3). De Netverklaring 2019 is toegezonden aan:

- gerechtigden die een toegangsovereenkomst met ProRail hebben gesloten;
- alle bestuursorganen die bevoegd zijn tot het verlenen van concessies voor openbaar vervoer per trein;
- Autoriteit Consument & Markt (ACM).


Een aanvulling op de Netverklaring 2019 wordt toegezonden aan:

- gerechtigden die een toegangsovereenkomst met ProRail hebben gesloten;
- Autoriteit Consument & Markt (ACM).

De Netverklaring 2019 en de daarop verschenen aanvullingen zijn toegankelijk via de [website van ProRail](#). Daar staat steeds een Netverklaring bijgewerkt met de tot dan toe verschenen aanvullingen, in zowel de Nederlandse als in de Engelse taal. De uitgave van de Netverklaring 2019 en de daarop verschenen aanvullingen worden bekendgemaakt in de Staatscourant.

## 1.8 Contactadres nadere informatie

ProRail verstrekt spoorwegondernemingen en andere gerechtigden op verzoek gaarne nadere informatie over de onderwerpen uit de Netverklaring 2019. U kunt zich daarvoor wenden tot:

<i>bedrijf:</i>	ProRail afdeling Relatiemanagement	
<i>postadres:</i>	Postbus 2038 3500 GA Utrecht	
<i>bezoekadres:</i>	Moreelsepark 3 3511 EP Utrecht	
<i>e-mail:</i>	<a href="mailto:netverklaring@prorail.nl">netverklaring@prorail.nl</a>	
<i>website:</i>	<a href="http://www.prorail.nl">www.prorail.nl</a>	

ProRail informeert spoorwegondernemingen via de bestaande (thematische) overlegtafels of anderszins over door ProRail geïnitieerde en voor hen relevante ontwikkelingen met betrekking tot toegang tot en gebruik van de spoorweginfrastructuur en/of de daarbij door ProRail geboden dienstverlening. Informatie wordt verstrekt met inachtneming van het bij wet of in de toegangsovereenkomst bepaalde.

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.

## 1.9 Goederencorridors


Voor goederencorridors zoals bedoeld in de Verordening (EU) Nr. 913/2010 van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer en de wijzigingen daarop zoals opgenomen in Verordening (EU) Nr. 1316/2013 van 11 december 2013 werkt ProRail samen met andere infrastructuurbeheerders in het kader van een Europees netwerk voor goederenvervoer. In de navolgende tabel 1.2 zijn van de internationale goederencorridors (RFC, *Rail Freight Corridor*) die trajectdelen in Nederland hebben de hoofdtrajecten van die internationale corridors aangegeven. In de laatste kolom wordt de hoofdroute van betreffende corridor in Nederland nader aangegeven.


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	Londen / Duinkerke / Rijsel / Luik / Parijs / Amsterdam – Rotterdam – Zeebrugge / Antwerpen – Luxemburg – Metz – Dijon – Lyon / Bazel – Marseille	Maasvlakte – Kijfhoek – Roosendaal (grens)
North Sea – Baltic	Wilhelmshaven / Bremerhaven / Hamburg / Amsterdam / Rotterdam / Antwerpen – Aken / Praag / Berlijn – Warschau – Terespol (Pools – Wit-Russische grens) / Kaunas	Maasvlakte – Kijfhoek – Meteren – Zevenaar (grens) Amsterdam Westhaven / Amsterdam Houtrakpolder > Amersfoort – Oldenzaal (grens)

Voor meer informatie over alle routes die tot de corridors behoren zie het infrastructuurregister op de [website van ProRail](#).

Vanuit de corridororganisaties heeft ProRail, in nauwe samenwerking met RailNetEurope (zie paragraaf 1.10), invulling gegeven aan de te nemen maatregelen. De noodzakelijke en specifieke informatie is door elke corridororganisatie gepubliceerd in het *Corridor Information Document* dat te raadplegen is via de website van iedere corridororganisatie. De contactgegevens van de corridororganisaties zijn:

<p><b>bedrijf:</b> EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV</p> <p><b>bezoekadres:</b> Kleyerstraße 25 60326 Frankfurt am Main Duitsland</p> <p><b>telefoon:</b> +49 69 265 4544 1</p> <p><b>e-mail:</b> <a href="mailto:info@corridor-rhine-alpine.eu">info@corridor-rhine-alpine.eu</a></p> <p><b>website:</b> <a href="http://www.corridor-rhine-alpine.eu">www.corridor-rhine-alpine.eu</a></p>	
--	--

<p><b>bedrijf:</b> EEIG Rail Freight Corridor North Sea Mediterranean</p> <p><b>bezoekadres:</b> 9, place de la Gare L-1616 Luxembourg Luxemburg</p> <p><b>e-mail:</b> <a href="mailto:info@rfc2.eu">info@rfc2.eu</a></p> <p><b>website:</b> <a href="http://www.rfc2.eu">www.rfc2.eu</a></p>	
---	--

<i>bedrijf:</i>	EEIG "North Sea – Baltic Rail Freight Corridor" EZIG	
<i>bezoekadres:</i>	74 Targowa Street 03-734 Warszawa Polen	
<i>telefoon:</i>	+48 22 47 32 320	
<i>e-mail:</i>	<a href="mailto:info@rfc8.eu">info@rfc8.eu</a>	
<i>website:</i>	<a href="http://www.rfc-northsea-baltic.eu">www.rfc-northsea-baltic.eu</a>	

Voor nadere regelingen met betrekking tot de internationale goederencorridors, zie ook de paragrafen 4.2.1, 4.4.1.1, 4.4.1.2 en 4.4.1.3.

## 1.10 RailNetEurope – internationale samenwerking door infrastructuurbeheerders

RailNetEurope (RNE) werd opgericht in januari 2004 op initiatief van een aantal Europese infrastructuurbeheerders en spoorwegcapaciteitverdelende instanties die een gezamenlijke Europa-brede organisatie wilden oprichten om internationale activiteiten te vergemakkelijken. ProRail is actief lid van RailNetEurope.


RailNetEurope richt zich op het vergemakkelijken van het internationale verkeer op de Europese spoorweginfrastructuur. Het streeft naar het verhogen van de efficiëntie van de processen van de infrastructuurbeheerders en capaciteitsverdelende instanties. Als een trans-Europese organisatie speelt RailNetEurope een centrale rol in het stimuleren van de infrastructuurbeheerders om uniforme, geharmoniseerde, transparante en niet-discriminerende regels te volgen in de internationale spoorwegbranche. Daarnaast biedt RailNetEurope ondersteuning aan spoorwegondernemingen in hun internationale activiteiten (zowel voor vracht als passagiers) op het gebied van capaciteitsaanvragen.

Sinds november 2013 zijn de eerste zes Rail Freight Corridors (RFCs) operationeel en een netwerk van Corridor One-Stop-Shops (C-OSS) is opgericht. In november 2015 gingen nog drie RFCs officieel van start. RailNetEurope heeft vanaf het begin steun verleend aan de betrokken infrastructuurbeheerders en is nu het coördinatie platform van de RFCs met betrekking tot de operationele bedrijfsprocessen. De taak van RailNetEurope hier is ervoor te zorgen dat de geharmoniseerde processen en systemen worden toegepast op de verschillende corridors ten gunste van de aanvragers en van de infrastructuurbeheerders en capaciteitsverdelende instanties die deel uitmaken van de verschillende RFCs. De RFCs zijn als gevolg hiervan geassocieerde leden van RailNetEurope geworden.

Momenteel telt RailNetEurope 35 leden. Het gezamenlijke spoorwegnetwerk bedraagt circa 230.000 km.

ProRail werkt samen met de infrastructuurbeheerders van aangrenzende spoorwegnetten. Deze samenwerking betreft onder andere:

- het beheer van de spoorweginfrastructuur: de onderlinge afstemming van de infra-ontwikkeling en van de planning van onderhouds- en beheeractiviteiten die uitwerking hebben op het grensoverschrijdend verkeer;
- de capaciteitsverdeling: de samenwerking om doorgaande treinpaden voor internationaal verkeer aan te bieden (onder andere bij het afstemmen op goederencorridorniveau);
- de verkeersleiding: afspraken over de regeling en bijsturing van het grensoverschrijdend treinverkeer; daaronder valt ook de ontwikkeling van systemen voor de daarbij noodzakelijke gegevensuitwisseling.

<b>organisatie:</b> RailNetEurope Joint Office	
<b>bezoekadres:</b> Ölzeltgasse 3 1030 Wien Oostenrijk	
<b>e-mail:</b> <a href="mailto:mailbox@rne.eu">mailbox@rne.eu</a>	
<b>website:</b> <a href="http://www.rne.eu">www.rne.eu</a>	

## 1.10.1 One-Stop-Shop

De infrastructuurbeheerders en spoorwegcapaciteitverdelende instanties in de lidstaten van de Europese Unie hebben One-Stop-Shops opgericht die functioneren als een netwerk van klantcontactpunten in het kader van RNE. Om een internationaal treinpad aan te vragen heeft een spoorwegonderneming alleen contact op te nemen met de One-Stop-Shops van het vertrekland, die daarna het gehele proces van internationale afstemming initieert.


De One-Stop-Shop die door een spoorwegonderneming wordt benaderd zal na overleg met de betrokken infrastructuurbeheerders:

- de afhandeling van capaciteitsaanvragen voor elk aangevraagd internationaal treinpad binnen RNE coördineren, zodat die aanvragen op de juiste manier worden betrokken in het jaarlijkse proces van capaciteitsverdeling;
- voorstellen doen voor treinpaden over het gehele internationale traject; de coördinatie daarvan verloopt hoofdzakelijk via de RNE-applicatie 'Path Coordination System'.

Uitzondering zijn aanvragen van treinpaden waarvan de capaciteit wordt verdeeld door de Rail Freight Corridors (zie paragraaf 1.9). Deze capaciteit dient bij de corridor-OSS te worden aangevraagd.

Elke One-Stop-Shop is onderdeel van een internationaal net dat is opgezet om voor klanten de toegang tot het spoorwegnet te vereenvoudigen. Een lijst met de contactgegevens van de nationale One-Stop-Shops en van de Corridor One-Stop-Shops is beschikbaar op de [website van RailNetEurope](#).

De ProRail One-Stop-Shop is als volgt bereikbaar:

<b>bedrijf:</b> ProRail, Vervoer en Dienstregeling afdeling Capaciteitsverdeling	
<b>postadres:</b> Postbus 2038 3500 GA Utrecht	
<b>bezoekadres:</b> Moreelsepark 3 3511 EP Utrecht	
<b>telefoon:</b> +31 (0) 88 231 3456	
<b>e-mail:</b> <a href="mailto:oss@prorail.nl">oss@prorail.nl</a>	

## 1.10.2 Diensten en systemen van RNE

Op de website van RailNetEurope is informatie te raadplegen over de volgende systemen van RailNetEurope:

- [Path Coordination System \(PCS\)](#) is een systeem voor het aanvragen en afstemmen van internationale dienstregelingen.
- [Charging Information System \(CIS\)](#) is een systeem voor prijsinformatie over de vergoeding.
- [Train Information System \(TIS\)](#) is een systeem voor inzicht in de actuele uitvoering van de dienstregeling van internationale treinen.



## 2 Toegangsvoorwaarden

### 2.1 Inleiding

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

### 2.2 Vereisten voor toegang

De vereisten voor toegang tot en gebruik van de hoofdspoorwegen zijn vastgelegd in wettelijke voorschriften.

#### *Samenvatting van regelgeving*

- ▶ Spoorwegondernemingen hebben toegang tot hoofdspoorweginfrastructuur voor zover dit het gebruik van spoorvoertuigen betreft en met het oog op het minimumtoegangspakket zoals bedoeld in bijlage I bij Richtlijn 2012/34/EU.<sup>9</sup> Met het begrip spoorwegonderneming wordt aangeduid elke privaat- of publiekrechtelijke onderneming waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het leveren van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of reizigers, waarbij die onderneming ook voor de tractie moet zorgen. In Nederland worden daarnaast ook ondernemingen die beschikken over tractie en die gebruik maken van de spoorweg zonder zich te richten op spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of reizigers aangemerkt als spoorwegonderneming<sup>10</sup>; op dit punt hanteert de Nederlandse wetgeving een ruimere omschrijving dan het Europese recht. ◀

#### 2.2.1 Vereisten voor het aanvragen van capaciteit

De vereisten voor het aanvragen van capaciteit zijn vastgelegd in wettelijke voorschriften.

#### *Samenvatting van regelgeving*

- ▶ De volgende categorieën van (rechts)personen kunnen bij ProRail capaciteit aanvragen; zij zijn ook gerechtigd tot het sluiten van een toegangsovereenkomst met ProRail:
  - spoorwegondernemingen;
  - ondernemingen 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.<sup>11</sup> ◀

Gerechtigden die géén spoorwegonderneming zijn kunnen uitsluitend een beperkte toegangsovereenkomst aangaan; zo'n beperkte toegangsovereenkomst betreft uitsluitend de behandeling van capaciteitsaanvragen en de reservering van capaciteit, maar geeft geen recht op toegang tot of gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur. Een beperkte toegangsovereenkomst met een gerechtigde die niet een spoorwegonderneming is, wordt in deze Netverklaring aangeduid met de term capaciteitsovereenkomst.

#### 2.2.2 Vereisten voor toegang tot de spoorweginfrastructuur

De vereisten voor toegang tot de spoorweginfrastructuur van de hoofdspoorwegen zijn vastgelegd in wettelijke voorschriften.

<sup>9</sup> Artikel 27 lid 1 Spoorwegwet.

<sup>10</sup> Artikel 1 Spoorwegwet.

<sup>11</sup> Artikel 57 lid 2 onderdeel c Spoorwegwet.

## Samenvatting van regelgeving

► Overeenkomstig de Spoorwegwet is de toegang tot de hoofdspoorwegen en de deelname aan het spoorverkeer voorbehouden aan spoorwegondernemingen die:

- houder zijn van een geldige bedrijfsvergunning of een daarmee gelijkgesteld document;
- houder zijn van een geldig veiligheidscertificaat of een proefcertificaat;
- verzekerd zijn tegen risico's in verband met de wettelijke aansprakelijkheid;
- een toegangsovereenkomst met de beheerder hebben afgesloten.<sup>12</sup>

Voorwaarde is, dat de voorgenomen verkeersdeelname wordt toegelaten door de bedrijfsvergunning, het veiligheids- of proefcertificaat 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 vóór 9 februari 2018 melding te doen aan de Autoriteit Consument & Markt en aan ProRail van het voornemen om capaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren in het dienstregelingjaar 2019 van een internationale passagiersvervoerdienst die niet deel uitmaakt van een concessie als bedoeld in artikel 20, eerste of derde lid, van de Wet personenvervoer 2000.<sup>13</sup> ◀

De contactgegevens van de Autoriteit Consument & Markt zijn:

<b>bedrijf:</b> Autoriteit Consument & Markt	
<b>postadres:</b> Postbus 16326 2500 BH Den Haag	
<b>bezoekadres:</b> Muzenstraat 41 2511 WB Den Haag	
<b>telefoon:</b> +31 (0) 70 72 22 000	
<b>fax:</b> +31 (0) 70 72 22 355	
<b>website:</b> <a href="http://www.acm.nl">www.acm.nl</a>	

## 2.2.3 Bedrijfsvergunningen

### Samenvatting van regelgeving

► Voor toegang tot de hoofdspoorwegen is een bedrijfsvergunning verplicht.<sup>14</sup> Bedrijfsvergunningen ten behoeve van in Nederland gevestigde ondernemingen 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 Inspectie Leefomgeving en Transport zijn:

<b>bedrijf:</b> Inspectie Leefomgeving en Transport Rail en Wegvervoer	 Inspectie Leefomgeving en Transport Ministerie van Infrastructuur en Milieu
<b>postadres:</b> Postbus 16191 2500 BD Den Haag	
<b>bezoekadres:</b> Graadt van Roggenweg 500 3531 AH Utrecht	
<b>telefoon:</b> +31 (0) 88 489 0000	
<b>website:</b> <a href="http://www.ilent.nl">www.ilent.nl</a>	

<sup>12</sup> Artikel 27 lid 2 Spoorwegwet.

<sup>13</sup> Artikel 57 lid 4 en 5 Spoorwegwet.

<sup>14</sup> Artikel 27 lid 2 sub a Spoorwegwet.



## 2.2.4 Veiligheids- en proefcertificaten

### *Samenvatting van regelgeving*

- ▶ Voor toegang tot en gebruik van de hoofdspoorwegen is een veiligheids- of een proefcertificaat verplicht.<sup>15</sup> Veiligheidscertificaten en proefcertificaten worden afgegeven door de Inspectie Leefomgeving en Transport. ◀

Spoorwegondernemingen alsmede aspirant-spoorwegondernemingen die zich voorbereiden op het verkrijgen van een veiligheidscertificaat of een proefcertificaat kunnen op aanvraag (contactgegevens: zie paragraaf 1.8) toegang verkrijgen tot het Logistiek Portaal waarop ProRail informatie beschikbaar stelt betreffende de route(s) die zij wensen te exploiteren, overeenkomstig het bepaalde in de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem.

## 2.2.5 Verzekering

### *Samenvatting van regelgeving*

- ▶ Een spoorwegonderneming die van de hoofdspoorweg gebruik maakt, moet verzekerd zijn met betrekking tot de financiële risico's in verband met de wettelijke aansprakelijkheid<sup>16</sup>; de dekking moet tenminste € 10.000.000,- per gebeurtenis bedragen.<sup>17</sup> 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, namelijk tenminste € 2.500.000,- per gebeurtenis.<sup>18</sup> ◀

## 2.3 Overeenkomsten en Algemene voorwaarden

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<sup>19</sup> en non-discriminatie-overwegingen zijn niet alle onderdelen van dit aanbod individueel onderhandelbaar.

Houders van spoorvoertuigen of andere ondernemingen, die werkzaamheden verrichten aan of in spoorvoertuigen die onder verantwoordelijkheid van een spoorwegonderneming op de door ProRail beheerde spoorwegen verblijven, hebben als hulppersoon van die spoorwegonderneming toegang tot de spoorwegen.

Voor de toegang van (personeel van) spoorwegondernemingen en hun hulppersonen tot gebouwen en terreinen van ProRail is steeds het Huisreglement ProRail<sup>20</sup> van toepassing, voor zover die toegang niet is geregeld in artikel 22 van de Spoorwegwet.

### 2.3.1 Toegangsovereenkomsten met spoorwegondernemingen

Een toegangsovereenkomst wordt afgesloten tussen een gerechtigde en ProRail. Een toegangsovereenkomst moet voldoen aan de voorwaarden die vermeld zijn in artikel 59 van de Spoorwegwet.

### *Samenvatting van regelgeving*

- ▶ De toegangsovereenkomst moet bepalingen bevatten over het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur, de door ProRail geboden kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en over de vergoedingen.<sup>21</sup> ◀

<sup>15</sup> Artikel 27 lid 2 sub b Spoorwegwet.

<sup>16</sup> Artikel 55 Spoorwegwet.

<sup>17</sup> Artikel 7 Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen.

<sup>18</sup> Artikel 8 lid 3 Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen.

<sup>19</sup> Artikel 59 Spoorwegwet.

<sup>20</sup> RLN00300, versie 009 d.d 1 juli 2015, te raadplegen via de [website van ProRail](#).

<sup>21</sup> Artikel 59 lid 1 Spoorwegwet jo. artikel 28 Richtlijn 2012/34/EU.

Voor de modeltekst van een toegangsovereenkomst met de daarbij behorende Algemene Voorwaarden wordt verwezen naar bijlage 5.

Onder door de Inspectie Leefomgeving en Transport te bepalen voorwaarden met betrekking tot de beschikking over een bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat en met betrekking tot de materieeltoelating kan ProRail een toegangsovereenkomst aangaan voor het overgaveverkeer tussen een hoofdspoorweg en een anders gekwalificeerde spoorweg.

Met het oog op de krachtens wettelijk voorschrift<sup>22</sup> vereiste transparantie van de toegangsovereenkomst moet de toegangsovereenkomst in voor beide partijen begrijpelijke termen worden geformuleerd en moeten alle in de toegangsovereenkomst vermelde documenten toegankelijk zijn voor beide partijen bij de toegangsovereenkomst.

### *Algemene Voorwaarden*

ProRail wil in de toegangsovereenkomsten algemene voorwaarden overeenkomen, die de administratieve, technische en financiële regelingen beschrijven die van toepassing zijn bij het gebruik van de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur en bij de daarbij aangeboden dienstverlening. Regelingen in de CUI<sup>23</sup>, die van rechtswege alleen van toepassing zijn op het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer, zijn in de Algemene Voorwaarden overgenomen, dan wel worden via de Algemene Voorwaarden van overeenkomstige toepassing verklaard voor gebruik van de infrastructuur 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 en RNE. De European General Terms and Conditions zijn te raadplegen via de [website van ProRail](#).

De Algemene Voorwaarden bieden onder meer regelingen met betrekking tot vergoeding van schade die de spoorwegonderneming dan wel ProRail lijdt door voorvallen bij uitvoering van de toegangsovereenkomst of door het tekortschieten in de uitvoering van die overeenkomst. Ook bevatten de Algemene Voorwaarden een derdenbeding met betrekking tot de aan een andere spoorwegonderneming toerekenbare schade die een spoorwegonderneming kan lijden bij het gebruik van de infrastructuur.

### *Overeen te komen regeling*

▶ ProRail wil in alle toegangsovereenkomsten de Algemene Voorwaarden van toepassing verklaren. ◀

### *Overeen te komen regeling*

- ▶ 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,-; 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,-.
  - In afwijking van het gestelde in artikel 18, vijfde lid en artikel 19, vierde lid van de Algemene Voorwaarden, worden de in die onderdelen bedoelde drempelbedragen voor verzoeken tot schadevergoeding gesteld op € 10.000,- of € 20.000,- per schadegeval.
  - In afwijking van het gestelde in artikel 18, vijfde lid en artikel 19, vierde lid van de Algemene Voorwaarden, wordt het in die onderdelen bedoelde drempelbedrag voor verzoeken tot vergoeding van vermogensschade gesteld op € 100.000,- gedurende de looptijd van de toegangsovereenkomst. ◀

<sup>22</sup> Artikel 59 lid 1 Spoorwegwet jo. artikel 28 Richtlijn 2012/34/EU.

<sup>23</sup> "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).

## *Kwaliteit en prestaties*

ProRail wil met de gerechtigden afspraken maken over de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur en van de diensten die ProRail aanbiedt aan gerechtigden. Elk jaar presenteert ProRail in de netverklaring een aanbod van de te bieden kwaliteit ten behoeve van overleg met gerechtigden. Daarnaast zal ProRail op basis van die afspraken een subsidieaanvraag voor het komende kalenderjaar indienen bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

## *Overeen te komen regeling*

- ▶ ProRail biedt aan, in de toegangsovereenkomst afspraken maken over de te leveren kwaliteit van de spoorweginfrastructuur en van de diensten binnen de kaders van de door ProRail aan te vragen en te ontvangen subsidie. Dit aanbod sluit niet uit dat met individuele gerechtigden aanvullende afspraken over kwaliteit van diensten kunnen worden overeengekomen. ◀

## *Sluiting van de overeenkomst*

ProRail informeert gerechtigden desgevraagd over de voorafgaand aan de ondertekening van de overeenkomst te presenteren gegevens en documenten; gerechtigden die een toegangsovereenkomst willen aangaan worden uitgenodigd zich daartoe in verbinding te stellen met ProRail (contactgegevens: zie paragraaf 1.8) vanaf het moment dat de aanvraag voor een veiligheidscertificaat bij de Inspectie Leefomgeving en Transport 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 spoorweginfrastructuur.

## **2.3.2 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 spoorweginfrastructuur. De reservering vervalt indien de gerechtigde niet uiterlijk 30 dagen vóór de verkeersdag aan ProRail heeft gemeld, welke spoorwegonderneming de treindienst zal verzorgen in de capaciteit van de gerechtigde.

## *Algemene Voorwaarden*

ProRail wil in de capaciteitsovereenkomsten de Algemene Voorwaarden overeenkomen, zie voor een toelichting bij het kopje Algemene Voorwaarden in paragraaf 2.3.1.

## *Overeen te komen regeling*

- ▶ ProRail wil in alle capaciteitsovereenkomsten de Algemene Voorwaarden van toepassing verklaren. ◀

Voor de modeltekst van een capaciteitsovereenkomst met de daarbij behorende Algemene Voorwaarden wordt verwezen naar bijlage 5.

## **2.3.3 Kaderovereenkomsten**

Kaderovereenkomsten worden door ProRail niet aangeboden.

## **2.4 Operationele voorwaarden**

### *Samenvatting van regelgeving*

- ▶ De wettelijke regels voor het veilig en ongestoord gebruiken van de hoofdspoorwegen zijn vastgelegd in de Spoorwegwet, het Besluit spoorverkeer en andere daarmee verbonden regelgeving. ◀

In aanvulling op de wettelijke regels voor veilig en ongestoord gebruiken van de hoofdspoorwegen heeft ProRail een verzameling operationele regels opgesteld om het doelmatig gebruik van de

hoofdspoorwegen en een doelmatige afwikkeling van de communicatie tussen ProRail en uitvoerend spoorwegpersoneel te bevorderen. Deze verzameling operationele regels is in de vorm van de Operationele Voorwaarden opgenomen in bijlage 6.

### *Overeen te komen regeling*

- ▶ ProRail wil in een 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 bijlage 6. ◀

### *Voertaal*

ProRail gebruikt als voertaal zoals bedoeld in de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding'<sup>24</sup> de Nederlandse taal.

## 2.5 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 onderdeel 1.2 van bijlage 6 'Operationele Voorwaarden' 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.

ProRail is gemandateerd<sup>25</sup> om een ontheffing te verlenen voor vervoer waarvan de lading buiten het referentieprofiel voor spoorvoertuigen uitsteekt<sup>26</sup>; de ontheffingen van andere wettelijke voorschriften worden verleend door ILT.

Indien lading zich in het Rode Meetgebied, zie bijlage 12, bevindt, moet de spoorwegonderneming een melding doen aan ProRail; naar aanleiding van die melding kan ProRail aanwijzingen geven.<sup>27</sup>

Ontheffingen wegens profieloverschrijding door de lading alsmede inlichtingen over de voorwaarden voor buitengewoon vervoer kunnen worden aangevraagd bij de One-Stop-Shop van ProRail, voor contactgegevens zie paragraaf 1.10.1.

## 2.6 Gevaarlijke stoffen

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor gelden de bepalingen van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen en de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen waarmee onder andere het RID<sup>28</sup> in de Nederlandse wetgeving is opgenomen.

Voor een aantal als 'bouwwerk in de zin van de Woningwet' gekwalificeerde onderdelen van spoorwegen (zoals spoortunnels) zijn gebruiksbeperkingen van kracht op basis waarvan het vervoer van gevaarlijke stoffen over die onderdelen van de spoorwegen beperkt of uitgesloten is; zie verder paragraaf 3.4.1.

Handelingen met en opstellen van wagens met gevaarlijke stoffen zijn toegestaan op daarvoor ingerichte emplacements (zie paragraaf 3.4.3), onder de voorwaarden van de voor dat emplacement verleende omgevingsvergunning milieu.

### *Samenvatting van regelgeving*

- ▶ Op grond van artikel 25 van het Besluit spoorverkeer in relatie tot artikel 4.2.2.7.2 van de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding' moet de spoorwegonderneming vóór vertrek van een trein waarin

<sup>24</sup> Besluit 2012/757/EU, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 2015/995 van 8 juni 2015, *PbEU* 2015, L 165/1.

<sup>25</sup> Artikel 2 lid 1 Besluit mandaat, volmacht en machtiging ProRail inzake bevoegdheden Spoorwegwet.

<sup>26</sup> Artikel 10 lid 2 Besluit spoorverkeer.

<sup>27</sup> Artikel 10 lid 3 Besluit spoorverkeer.

<sup>28</sup> Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID), Aanhangsel C bij het Verdrag betreffende het internationale spoorvervoer (COTIF).

gevaarlijke stoffen worden vervoerd, mededeling doen aan ProRail van alle informatie die de beheerder nodig heeft. Overeenkomstig paragraaf 1.4.3.6b RID ontvangt ProRail 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.

Op grond van paragraaf 1.4.2.2.5 jo. 1.4.3.6.b van het RID moet de spoorwegonderneming 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. ◀

### *Overeen te komen regeling*

- ▶ ProRail wil in de toegangsovereenkomst vastleggen 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 bijlage 6, Operationele Voorwaarden, onderdeel 4.2.1);
  - waarop de levering van beladingsgegevens en gegevens over de wagenvolgorde in treinen en op emplacementen plaatsvindt (zie bijlage 6, Operationele Voorwaarden, onderdeel 4.2.2).

Indien de bedrijfsactiviteit van een spoorwegonderneming mede het transport van nucleaire stoffen omvat, zullen in het kader van de toegangsovereenkomst voorafgaand aan dat transport nadere afspraken worden gemaakt. Voor zover deze afspraken inspanningen van ProRail en/of diens hulpverleners vereisen, zijn de daarmee gemoeide werkelijke kosten voor rekening en risico van de spoorwegonderneming. ◀

## 2.7 Eisen met betrekking tot spoorvoertuigen

### *Vergunning voor indienststelling*

#### *Samenvatting van regelgeving*

- ▶ Voor de inzet van een spoorvoertuig op de hoofdspoorweginfrastructuur is een vergunning voor indienststelling vereist. In het geval dat een spoorvoertuig reeds in een andere staat is toegelaten is een aanvullende vergunning voor indienststelling vereist. De (aanvullende) vergunning voor indienststelling wordt door ILT namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat afgegeven. ProRail beoordeelt in welke mate de verenigbaarheid met de hoofdspoorweginfrastructuur is opgenomen in het technisch dossier van de aanvraag voor een (aanvullende) vergunning voor indienststelling en adviseert ILT op dit punt. Op basis van dit advies kan de minister de vergunning afgeven. In de wet is omschreven welke onderzoeken moeten zijn uitgevoerd en aan welke eisen een spoorvoertuig moet voldoen om voor een (aanvullende) vergunning voor indienststelling in aanmerking te komen.<sup>29</sup>

De in te zetten spoorvoertuigen moeten zijn ingeschreven in het Nederlandse voertuigenregister dan wel in het voertuigenregister van een andere staat.<sup>30</sup> ◀

#### *Exploitatie en onderhoud van spoorvoertuigen*

Bij de vergunning voor indienststelling worden enkel de toepasselijke eisen betreffende de nominale werkingstoestand van een spoorvoertuig beoordeeld. 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 wordt geëxploiteerd en onderhouden.

<sup>29</sup> Artikel 36 Spoorwegwet.

<sup>30</sup> Artikel 37 Spoorwegwet.

## *Samenvatting van regelgeving*

- ▶ Het spoorvoertuig dat onder verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming op hoofdspoorwegen wordt ingezet, valt onder een met het onderhoud belaste entiteit. Deze entiteit draagt er zorg voor dat het spoorvoertuig overeenkomstig de eisen wordt onderhouden.<sup>31</sup>

De spoorwegonderneming of de houder van een spoorvoertuig dragen er zorg voor dat het spoorvoertuig overeenkomstig de eisen wordt geëxploiteerd.<sup>32</sup> ◀

## *Overeen te komen regeling*

- ▶ ProRail wil in de toegangsovereenkomst opnemen:
  - Dat ProRail de (aanvullende) vergunning voor indienststelling dan wel de voor 19 juli 2008 afgegeven inzetcertificaten op kan vragen bij de instantie die deze documenten heeft afgegeven.
  - Dat de spoorwegonderneming die een spoorvoertuig heeft aangebracht na aankomst van het spoorvoertuig ten opzichte van ProRail verantwoordelijk blijft voor dat spoorvoertuig. Deze verantwoordelijkheid vervalt pas als een andere spoorwegonderneming dat spoorvoertuig heeft vervoerd of verplaatst, of aan ProRail heeft medegedeeld de verantwoordelijkheid voor het spoorvoertuig over te nemen.
  - Dat ProRail een aanvullende beoordeling kan uitvoeren van (herstelde) spoorvoertuigen, ten aanzien van aspecten die voor ProRail relevant zijn voor het doelmatig en doeltreffend beheren van de infrastructuur, en die bij het onderzoek ten behoeve van de (aanvullende) vergunning voor indienststelling of voor het inzetcertificaat buiten beschouwing zijn gebleven.◀

## 2.8 Eisen met betrekking tot bedrijfsvoering en personeel

### *Samenvatting van regelgeving*

- ▶ De spoorwegonderneming zorgt ervoor dat het personeel en de (hulp)personen die onder haar verantwoordelijkheid worden ingezet of werkt zoals bedoeld in de Spoorwegwet, voldoende geïnstrueerd zijn over veiligheidsaspecten en de beheerste uitvoering van de bedrijfsprocessen.<sup>33</sup> ◀

### *Overeen te komen regeling*

- ▶ De spoorwegonderneming ziet erop toe dat (hulp)personen die onder haar verantwoordelijkheid werken, overeenkomstig de bepalingen van de toegangsovereenkomst handelen. Als betrokkenen personen hun werk uitvoeren op de spoorweginfrastructuur, dienen zij dat in opdracht van de spoorwegonderneming te doen. Indien gewenst dient de betrokkenen aan te kunnen tonen dat hiervoor opdracht is gegeven.

De toegangsovereenkomst kan regelingen bevatten over de rechtstreekse informatie-uitwisseling tussen ProRail en (hulp)personen die door de spoorwegonderneming worden ingeschakeld.

ProRail wil met spoorwegondernemingen afspraken maken over de navolgende onderwerpen op basis van de toepassing van de Operationele Voorwaarden:

- het identificeren van treinen via een treinnummer (onderdeel 1.3 van bijlage 6);
- het gebruik van niet-centraal bediende gebieden (onderdeel 2.2 van bijlage 6);
- de te volgen procedures bij de communicatie van veiligheidsberichten en de daarbij te gebruiken formulieren (onderdeel 2.3 van bijlage 6);
- de voorbereiding op en de afhandeling van treinincidenten (calamiteiten) (onderdeel 4.1 van bijlage 6);
- de bediening van infra-elementen (onderdeel 5.1 van bijlage 6);
- de lokale bedrijfsregels (onderdeel 5.2 van bijlage 6);
- de operationele regels ketensamenwerking die behoren bij gebruik van de Betuweroute (onderdeel 5.3 van bijlage 6). ◀

<sup>31</sup> Artikel 46 Spoorwegwet.

<sup>32</sup> Artikel 47 Spoorwegwet.

<sup>33</sup> Artikel 22 lid 2 sub d en artikelen 49 tot en met 54 Spoorwegwet.

ProRail zal de spoorwegondernemingen erop aanspreken als bedrijfsprocessen die onder hun verantwoordelijkheid worden uitgevoerd onvoldoende worden beheerst en als daardoor het doelmatig gebruik van de infrastructuur wordt belemmerd of schade en hinder ontstaat voor ProRail, het overige verkeer of de omgeving.

## 2.9 Eisen met betrekking tot informatielevering

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

- De informatie die de spoorwegonderneming opneemt in capaciteitsaanvragen (zie aanvraaginformatie in hoofdstuk 4).
- De informatie die de spoorwegonderneming levert onmiddellijk voorafgaand en tijdens het feitelijk gebruik van de infrastructuur.
- De informatie over het gerealiseerde gebruik, verkeer en vervoer in een tijdvak die de spoorwegonderneming na afloop van dat tijdvak levert (zie bijlage 8).
- Informatie over activiteiten van de spoorwegonderneming binnen, in de zin van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, als inrichting gekenmerkte delen van de infrastructuur waarover bij de vergunninghouder rapportageverplichtingen bestaan.
- Loggings ETCS ten behoeve van storingsanalyses.
- Relevante gegevens van de spoorwegonderneming uitsluitend bedoeld voor incidentenonderzoek ter verbetering van de productkwaliteit dan wel veiligheid. Deze gegevens betreffen onder andere de Automatische Rit Registratie (ARR), Juridical Recording Unit (JRU) van het tractievoertuig dan wel een door de spoorwegonderneming gemaakte analyse van gegevens. ProRail kan verzoeken om deze gegevens ter beschikking te stellen.

### *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. ◀

(lege bladzijde)



## 3 Spoorweginfrastructuur

### 3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een omschrijving van de functionele en technische kenmerken van de door ProRail beheerde spoorwegen en de daartoe behorende spoorweginfrastructuur.


De omschrijving betreft die kenmerken van de infrastructuur die van belang zijn in het kader van de interoperabiliteit. ProRail verstrekt desgevraagd informatie over de overige functionele en technische kenmerken van de infrastructuur die van belang zijn voor het gebruik van de capaciteit, waaronder ook informatie over omgevingsvergunningen die aan ProRail zijn verleend. In het kader van de toegangsovereenkomst maken de spoorwegonderneming en ProRail afspraken over het beschikbaar stellen van overige informatie die voor het gebruik van de infrastructuur van belang is.

ProRail spant zich ervoor in om de technische en functionele kenmerken van de spoorwegen in overeenstemming te houden met de omschrijvingen in de Netverklaring 2019. Bij wijziging van de technische of functionele kenmerken van de spoorwegen ten opzichte van de omschrijving daarvan in de Netverklaring 2019 zal ProRail die wijziging via een aanvulling op de Netverklaring bekend maken, voor zover het wijzigingen betreft die van belang zijn voor het doorgaande treinverkeer volgens het minimumtoegangspakket volgens bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU. Overige wijzigingen van technische en functionele kenmerken van de spoorwegen worden bekendgemaakt zoals overeengekomen in de toegangsovereenkomst.

De Netverklaring biedt gebruiksinformatie voor zover het aspecten van de infrastructuur betreft die van fundamenteel belang zijn voor de interoperabiliteit.

Onder de kopjes "Op aanvraag beschikbaar gestelde informatie" wordt verwezen naar detailinformatie waaraan in de praktijk vaak behoefte is, maar die niet van onmiddellijk belang is voor de interoperabiliteit. In het kader van de toegangsovereenkomst maken de spoorwegonderneming en ProRail nadere afspraken over specifieke contactadressen en het beschikbaar stellen van overige informatie die voor het gebruik van de infrastructuur van belang is. De gebruiksmogelijkheden van de spoorweginfrastructuur kunnen plaatselijk of onder specifieke voorwaarden voor Buitengewoon Vervoer ruimer zijn dan in deze Netverklaring is omschreven. Ook daarover verstrekt ProRail in het kader van de toegangsovereenkomst inlichtingen. Voor het leveren van zulke inlichtingen gelden de vergoedingsregelingen zoals vastgelegd in de toegangsovereenkomst.

Contactadres voor toegang tot informatie en levering van documentatie met betrekking tot de (gebruiksmogelijkheden van de) infrastructuur:

<i>bedrijf:</i>	ProRail, Vervoer en Dienstregeling afdeling Vervoeranalyse en Capaciteitsontwikkeling	
<i>postadres:</i>	Postbus 2038 3500 GA Utrecht	
<i>bezoekadres:</i>	Moreelsepark 3 3511 EP Utrecht	
<i>e-mail:</i>	<a href="mailto:gebruikswaardeinfo@prorail.nl">gebruikswaardeinfo@prorail.nl</a>	

Spoorwegondernemingen alsmede aspirant-spoorwegondernemingen kunnen op aanvraag (contactgegevens: zie paragraaf 1.8) toegang verkrijgen tot het Logistiek Portaal waarop ProRail informatie beschikbaar stelt.

### 3.2 Beheergebied

Het beheergebied van ProRail wordt omschreven aan de hand van:

- een opgave van de spoorwegen die binnen het beheer van ProRail vallen, met de tot die spoorwegen behorende infrastructuur en met inbegrip van de in onbruik geraakte spoorwegen;

- een opgave van de overgang op aansluitende spoorwegen die buiten het beheer van ProRail vallen.

### 3.2.1 Spoorwegen in beheer bij ProRail

Het net van door ProRail beheerde spoorwegen<sup>34</sup> is op baanvakniveau gestileerd weergegeven in de netwerkoverzichtskaart in bijlage 1. Deze bijlage bevat tevens een tabel met de als hoofdspoorweg aangewezen spoorwegen<sup>35</sup> die spooransluitingen in haven- en industriegebieden ontsluiten.

Het door ProRail beheerde spoorwegnet omvat:

- 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<sup>36</sup> die tot de hoofdspoorwegen behoren en die als spoorweginfrastructuur zijn aangewezen waaronder de transfervoorzieningen in stations;
- een aantal andere infrastructurele voorzieningen die met het verkeer op de hoofdspoorwegen zijn gerelateerd en in beheer zijn bij ProRail, te weten de tankinstallaties;
- een aantal in onbruik geraakte spoorwegen, niet als hoofdspoorweg aangewezen spoorwegen, nader omschreven in bijlage 11.

De grenzen van gebied dat ProRail beheert zijn te vinden in RailMaps, zie paragraaf 3.3.

#### *Buiten gebruik genomen en in onbruik geraakte baanvakken en sporen*

ProRail beheert een aantal in onbruik geraakte spoorwegen en raccordementen ('stamlijnen') (zie bijlage 11). In afwachting van nadere besluitvorming heeft ProRail conserverende maatregelen getroffen om de onderhoudsbehoefte te minimaliseren.

Spoorverkeer over deze in onbruik geraakte spoorwegen is alleen mogelijk nadat er overeenstemming is over de bekostiging en uitvoering van reactiveringsmaatregelen en nadat ProRail die reactiveringsmaatregelen heeft uitgevoerd. Reactivering van in onbruik geraakte spoorwegen wordt via een aanvulling op de Netverklaring bekendgemaakt.

### 3.2.2 Aansluitende spoorwegen buiten beheer van ProRail

Via de onderstaande grensovergangen zijn de hoofdspoorwegen ten behoeve van doorgaand grensoverschrijdend 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<sup>37</sup>
  - Eijsden – Visé
- met het door DB Netz AG beheerde spoorwegnet in Duitsland, via de grensovergangen:
  - Nieuweschans – Weener<sup>38</sup>
  - Oldenzaal – Bad Bentheim
  - Enschede – Gronau<sup>39</sup>
  - Zevenaar – Emmerich

<sup>34</sup> De spoorwegen als vermeld in bijlage 1 alsmede bijlage 2 onderdeel a bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

<sup>35</sup> De spoorwegen als vermeld in bijlage 2 onderdeel b bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

<sup>36</sup> Zie bijlage I bij Richtlijn 2012/34/EU.

<sup>37</sup> De spoorweg Maastricht – Lanaken verbindt het nabij de grens op Belgisch grondgebied gelegen industrieterrein met het spoorwegnet in Nederland; de spoorweg biedt geen verbinding voor doorgaand verkeer van/naar het Belgische spoorwegnet.

<sup>38</sup> Door een defecte spoorbrug is gedurende de geldigheidsperiode van de Netverklaring geen doorgaand treinverkeer na Weener mogelijk via de spoorweg Nieuweschans – Weener.

<sup>39</sup> 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.

- Venlo – Kaldenkirchen
- Haanrade – Herzogenrath

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.

Tal van industriële bedrijven en goederenoverslagbedrijven zijn via spooransluitingen verbonden met de door ProRail beheerde hoofdspoorwegen. Deze spooransluitingen vallen buiten het beheer van ProRail; informatie over de gebruiksmogelijkheden en -voorwaarden van deze spooransluitingen is te verkrijgen bij de bedrijven die door de spooransluiting ontsloten worden.

## 3.3 Kenmerken van de spoorweginfrastructuur

De voor verkeersgebruik relevante kenmerken van de spoorweginfrastructuur zijn in deze paragraaf en de daaronder opgenomen subparagrafen beschreven. Detailinformatie over de voor gebruik relevante kenmerken van de spoorweginfrastructuur wordt tevens aangeboden via:

- De applicatie 'RailMaps', zie voor een omschrijving onderdeel 1 van bijlage 24. Voor specifieke vragen van een spoorwegonderneming kan ProRail ook gegevens op maat aanleveren, zie hiervoor de dienst:
  - 'Functionaliteit van spoorweginfrastructuur op maat via Infra-Atlas' in paragraaf 5.5.2.1.
- De applicatie Wegwijzers, zie voor een omschrijving onderdeel 2 van bijlage 24.
- De publicatie over tijdelijke snelheidsbeperkingen, zie voor een omschrijving onderdeel 3 van bijlage 24.
- Het infrastructuurregister, zie de [website van ProRail](#). Dit register als bedoeld in artikel 49 van Richtlijn (EU) 2016/797<sup>40</sup> bevat de waarden van de netwerkparameters van de infrastructuur.

### *Samenvatting van regelgeving*

- ▶ Infrastructuur van de hoofdspoorwegen die op 1 april 2012 of later in dienst is gesteld, voldoet voor wat betreft de door de wet genoemde aspecten, aan de eisen die daarvoor worden gesteld in de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur. Die infrastructuur voldoet daarbij ook aan de eisen met betrekking tot de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie, volgens Richtlijn (EU) 2016/797. ◀

### 3.3.1 Geografische identificatie

Met de geografische identificatie wordt de configuratie van het door ProRail beheerde spoorweganet omschreven, waarbij onderscheiden worden:

1. Baanvakken
2. Spoorgeometrie
3. Stations en knooppunten

De volgende informatie is ontsloten via RailMaps:

- identificatiekenmerk (letters/nummers) van sporen, seinen, wissels en andere inrichtingen;
- kilometrering(en) per baanvak.

De volgende informatie is ontsloten via het [Logistiek Portaal van ProRail](#):

- nuttige lengte van aanwezige aankomst-, vertrek-, opstel- en inhaalsporen per emplacement;

Tevens wordt een overzicht gegeven van de detailinformatie die in dit verband op aanvraag beschikbaar is.

#### 3.3.1.1 Baanvakken

- netwerkconfiguratie: zie bijlage 1;

<sup>40</sup> Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking), *PbEU* 2016, L 138.

- enkelsporige, dubbelsporige en meersporige baanvakken: zie bijlage 1;
- afstanden tussen knooppunten (selectie): zie bijlage 1;
- nuttige spoorlengte van opstelsporen: zie het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

### 3.3.1.2 Spoorgeometrie

- spoorwijdte: over het gehele net bedraagt de spoorwijdte nominaal 1.435 mm, conform EN 13848-1 (minimaal 1.430 mm, maximaal 1.450 mm).

### 3.3.1.3 Stations en knooppunten

- knooppunten in het spoorwegnet: zie bijlage 1;
- namen van de belangrijkste stations en knooppunten: zie bijlage 1;

### 3.3.1.4 Op aanvraag beschikbaar gestelde informatie

- sporenplan en rijwegmogelijkheden per emplacement, overloopvoorzieningen buiten emplacementen;
- aansluitrichting van baanvakken op emplacementen;
- de ligging en de volledige en verkorte benaming van alle emplacementen, stations, grenspunten en overige bijzondere punten;
- ligging van aftakkingen naar spooransluitingen;
- de begrenzing van de sporen en spoorgedeelten die volgens het Besluit Spoorverkeer<sup>41</sup> als 'emplacement' worden aangemerkt.

## 3.3.2 Gebruiksmogelijkheden

De gebruiksmogelijkheden van de spoorwegen zijn beschreven via de volgende parameters:

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

De volgende informatie is ontsloten via RailMaps:

- hoekverhoudingen van wissels;
- aanwezigheid van bovenleiding op individuele sporen.

Ook is een overzicht gegeven van de aanvullende informatie over gebruiksmogelijkheden die op aanvraag beschikbaar is.

Het gebruik buiten de grenswaarden van de hiervoor genoemde parameters is alleen toegestaan onder overeen te komen regelingen voor Buitengewoon Vervoer; deze zijn omschreven in onderdeel 1.2 van bijlage 6.

### 3.3.2.1 Referentieprofiel

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

- Spoorvoertuigen (inclusief lading) waarvan het referentieprofiel voldoet aan G2<sup>42</sup> zijn toegestaan op alle door ProRail beheerde spoorwegen.
- Spoorvoertuigen (inclusief lading) waarvan het referentieprofiel voldoet aan GC<sup>43</sup> zijn toegestaan op de tracés die in bijlage 12 als GC of NL-2 zijn aangemerkt.
- Spoorvoertuigen (inclusief lading) waarvan het referentieprofiel voldoet aan NL-1<sup>44</sup> zijn toegestaan op de tracés die in bijlage 12 als NL-1 of NL-2 zijn aangemerkt.

<sup>41</sup> Artikel 29 t/m 34 Besluit spoorverkeer; artikel 38 t/m 40 van de Regeling spoorverkeer.

<sup>42</sup> Artikel 13 lid 1 van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen.

<sup>43</sup> Artikel 13 lid 2 van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen.

- Spoorvoertuigen (inclusief lading) waarvan het referentieprofiel voldoet aan NL-2<sup>45</sup> zijn toegestaan op de tracés die in bijlage 12 als NL-2 zijn aangemerkt.
- Spoorvoertuigen (inclusief lading) waarvan het referentieprofiel niet past binnen het referentieprofiel van het te berijden baanvak worden aangemerkt als Buitengewoon Vervoer, zie paragraaf 2.5. Hiervan is in ieder geval sprake wanneer de lading zich bevindt in het zogenaamde Rode Meetgebied, zie bijlage 12.
- Spoorvoertuigen die worden ingezet op grensbaanvakken moeten ook voldoen aan de profielvereisten van het aangrenzende spoorwegnet.

### 3.3.2.2 Aslast en tonmetergewicht

De codering van beladingsklassen in deze paragraaf is conform NEN-EN 15528.

Over het gehele net is beladingsklasse C2 toegestaan. Overeenkomstig de TSI Infrastructuur<sup>46</sup> is er een splitsing in goederenvervoer (F) en reizigersvervoer (P):

- Goederenvervoer (F)  
Op grote delen van het net, waaronder alle baanvakken die deel uitmaken van de internationale goederencorridors, is beladingsklasse D4 toegestaan onder de voorwaarden van Buitengewoon Vervoer (zie onderdeel 1.2 van bijlage 6 en onderdeel 1 van bijlage 13). Die voorwaarden hebben, voor zover gebruik wordt gemaakt van de gebruikelijke rijwegen, alleen betrekking op het in acht nemen van enkele plaatselijke snelheidsbeperkingen.  
Het spoorvoertuig mag niet zwaarder worden beladen dan de hoogste waarde die voor dat spoorvoertuig is toegelaten.<sup>47</sup>
- Reizigersvervoer (P)  
Reizigerstreinen met een aslast zwaarder dan 20 ton doch met een maximale aslast van 22,5 ton zijn toegelaten op de in onderdeel 2 van bijlage 13 aangegeven trajecten. De maximale snelheid is de baanvaksnelheid.

### 3.3.2.3 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 hellingen met een grotere hoekverhouding draagt de seingeving bij aan het voorkomen dat zware treinen op zulke hellingen tot stilstand moeten komen.

### 3.3.2.4 Snelheid

- De baanvaksnelheid is de hoogste toegelaten snelheid op een baanvak of een gedeelte daarvan. In bijlage 16 is voor elk baanvak weergegeven in welk bereik de baanvaksnelheid ligt.

### 3.3.2.5 Treinlengte

- De maximale treinlengte inclusief locomotief is 740 m voor goederentreinen en 400 m voor hogesnelheidstreinen (exclusief een tolerantie van 1%); aan deze lengte-eis voldoen twee gekoppelde ICE 3 treinstellen of twee gekoppelde TGV PBA/PBKA treinstellen. In internationaal verkeer zijn ook route-specifieke lengtebeperkingen van toepassing.
- 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 (zie bijlage 19).  
Bij gepland gebruik van een omleidingsroute zijn de lengtebeperkingen volgens de dienstregeling op die route van toepassing.

---

<sup>44</sup> Artikel 13 lid 2 van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen.

<sup>45</sup> Artikel 13 lid 2 van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen.

<sup>46</sup> Verordening (EU) Nr. 1299/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem infrastructuur van het spoorwegsysteem in de Europese Unie, *PbEU* 2015, L 356/1

<sup>47</sup> Artikel 17 lid 2 Besluit spoorverkeer.

Een gedetailleerd overzicht van de nuttige spoor- en perronlengten per emplacement is te raadplegen op het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

- ProRail en DB Netz hebben de volgende grenswaarden voor treinlengten (inclusief tractievoertuigen) bepaald voor goederentreinen over de grensovergangen:
  - Oldenzaal – Bad Bentheim: grenswaarde 590 m;
  - Zevenaar – Emmerich: grenswaarde 690 m;
  - Venlo – Kaldenkirchen: grenswaarde 650 m.Goederentreinen langer dan deze grenswaarden kunnen alleen na voorafgaand overleg en met instemming van ProRail worden ingezet.
- De afstand tussen de voorzijde van de trein en de achterste opstaande stroomafnemer van dezelfde trein mag niet meer zijn dan 400 m. Dit in verband met seinplaatsing bij open spaninrichtingen.

### 3.3.2.6 Elektrische energievoorziening

In bijlage 17 is de volgende informatie weergegeven:

- De baanvakken die voorzien zijn van een tractie-energievoorzieningssysteem.
- De bovenleidingsspanning en de eventuele beperking in de maximale stroomafname per baanvak conform EN 50367.
- De spanningssluizen ter plaatse van de overgang op andere bovenleidingsspanningen.

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

#### Overeen te komen regeling

- ▶ ProRail verlangt van de spoorwegonderneming gegevens per type elektrische spoorvoertuigen zoals omschreven in onderdeel 3 van bijlage 8. ◀

### 3.3.2.7 Op aanvraag beschikbaar gestelde informatie

- gegevens over het kinematisch referentieprofiel NL-1 op stations- en emplacementssporen;
- plaatselijk geldende vaste snelheidsbeperkingen;
- toleranties bovenleidingspanning.

## 3.3.3 Beveiligings- en communicatiesystemen

De spoorwegen zijn uitgerust met seinstelsels, beveiligings- en communicatiesystemen voor de veilige en beheerste afwikkeling van het treinverkeer.

Alle baanvakken en sporen die zijn ingericht voor snelheden hoger dan 40 km/h 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 uitgewerkt in de 'Lokale bedrijfsregels', zie onderdeel 5.2 van bijlage 6.

De bedienvoorschriften (BVS-en) zijn ontsloten via [Raildocs van ProRail](#).

### 3.3.3.1 Seinstelsels

In tabel 3.1 is het aanwezige seinstelsel beschreven per baanvak.

tabel 3.1 Aanwezig seinstelsel per baanvak

Baanvak	Aanwezig seinstelsel
Hoofddorp – Rotterdam Centraal (deel uitmakend van de HSL-Zuid)	Enkel seinstelsel ERTMS Level 2 versie 2.3.0 corridor met seingeving door cabinesignalering via ETCS.
Rotterdam Lombardijen – Hazeldonk grens (deel uitmakend van de HSL-Zuid)	Het fall-back seinstelsel is ERTMS Level 1.
Maasvlakte – Barendrecht Vork	Enkel seinstelsel ERTMS Level 1 versie 2.3.0.d.

Baanvak	Aanwezig seinstelsel
(deel uitmakend van de Betuweroute)	Seingeving door lichtseinen.
Barendrecht Vork – Kijfhoek Zuid (deel uitmakend van de Betuweroute)	Dubbel seinstelsel (dual signalling). – ERTMS Level 1 versie 2.3.0.d. – ATB en lichtseinen. Treinen uitgerust met alleen ATB en treinen met ERTMS/ETCS kunnen tegelijkertijd rijden.
Kijfhoek-Zuid – Zevenaar Betuweroute Aansluiting (deel uitmakend van de Betuweroute)	Enkel seinstelsel ERTMS Level 2 versie 2.3.0d met seingeving door cabinesignalering via ETCS.
Zevenaar-Oost – Zevenaar Grens	Enkel seinstelsel ERTMS Level 2 versie 2.3.0d met seingeving door cabinesignalering via ETCS.
Amsterdam Duivendrecht – Utrecht (Amsterdam-Utrecht)	Dubbel seinstelsel (dual-signalling): – ERTMS Level 2 versie 2.3.0d met seingeving door cabinesignalering via ETCS. – Seingeving met lichtseinen, ondersteund met cabinesignalering via ATB.
Lelystad Opstel terrein Aansluiting – Hattemberbroek Aansluiting (Hanzelijn)	
Enschede – Enschede Grens	Plaatselijke bediening van seinen door treinpersoneel mogelijk, via een infrarood-afstandbedieningssysteem.
Winterswijk – Doetinchem	
Groningen – Leeuwarden	
Overige baanvakken	Seingeving met lichtseinen, ondersteund met cabinesignalering via ATB of ETCS.

### 3.3.3.2 Verkeersleidingssystemen

- Verkeersleiding-ondersteunende systemen worden gevoed met treinsamenstellingsgegevens voor zover die in de dienstregeling-planningssystemen zijn ingevoerd; de voorwaarden voor het gebruik van deze systemen door spoorwegondernemingen worden nader overeengekomen.
- Alle treinverkeersleidingsposten en de backoffice van Incidentenbestrijding zijn als regel doorlopend geopend; rond feestdagen kunnen na overleg afwijkende openingstijden worden toegepast.
- Na vaststelling van de jaardienstregeling kan ProRail (na overleg met betrokken gerechtigden) besluiten, treinverkeersleidingsposten te sluiten gedurende de uren waarin volgens de jaardienstregeling geen verkeer plaatsvindt in hun verantwoordelijkheidsgebied; deze sluitingstijden worden bekend gemaakt in de 'Lokale bedrijfsregels', zie onderdeel 5.2 van bijlage 6.
- Buiten de tijdvakken waarin een treindienstleider niet-centraal bediend gebied<sup>48</sup> aanwezig is geldt: Voorafgaand aan het gebruik van sporen naar, binnen en vanuit de niet-centraal bediende gebieden van stations moet een regeling met ProRail worden getroffen over het veiligheidsbeheer en de uitwisseling van veiligheidsinformatie.

### 3.3.3.3 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 het systeem GSM-R Voice in onderdeel 4 van bijlage 24 en de dienst GSM-R Portofonie in paragraaf 5.5.1.1).

### 3.3.3.4 Treinbeïnvloedingssystemen

- Type treinbeïnvloedingssysteem per baanvak: zie bijlage 14.  
Op de grensbaanvakken Roosendaal – Roosendaal Grens en Maastricht – Eijsden Grens is bij de seinen gelegen tussen de rijksgrens en het begin/einde van het met ATB beveiligde gebied het (Belgische) treinbeïnvloedingssysteem Memor/krokodil geïnstalleerd.

<sup>48</sup> "Treindienstleider met minimale bevoegdheid".

Op het emplacement van Venlo, het grensbaanvak Venlo – Venlo Grens en het grensbaanvak Enschede – Enschede Grens is bij een aantal seinen het (Duitse) treinbeïnvloedingssysteem PZB/Indusi geïnstalleerd.

- Op de baanvakken Amsterdam Duivendrecht – Utrecht alsmede Lelystad Opstelsterrein Aansluiting – Hattermerbroek Aansluiting is naast ATB-EG ook een ERTMS treinbeïnvloedingssysteem aanwezig. Tractievoertuigen uitgerust met ATB en/of compatibele ERTMS treinapparatuur kunnen van dit baanvak gebruik maken. Onder het ERTMS treinbeïnvloedingssysteem zijn de volgende snelheden toegestaan voor daarvoor geschikte en toegelaten spoorvoertuigen:
  - Amsterdam – Utrecht: 160 km/h;
  - Lelystad Opstelsterrein Aansluiting – Hattermerbroek Aansluiting: 200 km/h.Zonder ERTMS communicatie-encryptiesleutels kunnen met ETCS uitgeruste spoorvoertuigen deze baanvakken berijden onder ATB.
- De rangeerheuvel te Kijfhoek is voorzien van een geautomatiseerd heuvelprocesbesturingssysteem. Tractievoertuigen die worden gebruikt voor het rangeren via deze rangeerheuvel moeten voorzien zijn van apparatuur voor communicatie met en beïnvloeding door dit heuvelprocesbesturingssysteem.
- Het treinbeïnvloedingssysteem ATB (zowel ATB-EG als ATB-NG) bewaakt de opdracht om de snelheid te verminderen tot de snelheid die het seinstelsel aangeeft. Op geselecteerde locaties heeft het ATB-EG systeem een extra functie (“ATB-Vv”) die voorziet in remcurvebewaking in het snelheidsgebied tussen 0 en 40 km/h. ATB-Vv beïnvloedt alleen materieel dat is voorzien van de ATB-Vv functionaliteit.
- Een ETCS level transitie STM-ATB <> STM-PZB is aanwezig op de grensbaanvakken:
  - Nieuweschans – Weener (D),
  - Coevorden – Laarwald (D),
  - Oldenzaal – Bad Bentheim (D),
  - Venlo (emplacement) – Kaldenkirchen (D),
  - Landgraaf – Herzogenrath (D).
- Een ETCS level transitie STM-ATB <> Level 2 is aanwezig op het baanvak Zevenaar – Zevenaar Oost.
- Een ETCS level transitie Level 2 <> STM-PZB is aanwezig op het grensbaanvak Zevenaar Oost – Emmerich (D).
- Een ETCS level transitie STM-ATB <> STM-Memor is aanwezig op de grensbaanvakken:
  - Roosendaal – Essen (B),
  - Weert – Budel – Neerpelt (B),
  - Maastricht Randwyck – Eijsden – Visé (B).

### Samenvatting van regelgeving

- ▶ Relatie tussen Beveiliging/seinstelsel en de voor toelating relevante eisen voor spoorvoertuigen:<sup>49</sup>
  - Tractievoertuigen die met ATB uitgeruste baanvakken berijden, moeten zijn voorzien van ATB-treinapparatuur of daarmee compatibel ETCS.
  - Tractievoertuigen die de hogesnelheidsbaanvakken Hoofddorp – Rotterdam West en Barendrecht – Belgische grens berijden moeten zijn voorzien van ETCS (omschakeling ETCS <> ATB tijdens de rit).
  - Tractievoertuigen die de baanvakken Amsterdam Duivendrecht – Utrecht of Lelystad Opstelsterrein Aansluiting – Hattermerbroek Aansluiting berijden moeten zijn voorzien van ATB-treinapparatuur of ETCS voorzien van STM-ATB. Bij het berijden van dit baanvak onder ETCS, treedt de door ETCS-cabinesein aangegeven toegestane snelheid in de plaats van de aangegeven toegestane snelheid door seingeving met lichtseinen.<sup>50</sup>
  - Tractievoertuigen die het baanvak Zevenaar – Zevenaar Grens berijden moeten zijn voorzien van ETCS inclusief ATB en PZB zodanig dat de omschakeling al rijdend kan plaatsvinden. ◀

### Overeen te komen regeling

- ▶ ProRail heeft:

<sup>49</sup> Artikel 3 van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen.

<sup>50</sup> Artikel 31 van de Regeling spoorverkeer.



- de procedures voor het aanvragen en beheren van communicatie-encryptiesleutels die nodig zijn om te rijden op ERTMS level 2 baanvakken;
- de gebruikersprocessen voor het rijden van treinen bij gebruikmaking van ERTMS; omschreven in onderdeel 5.1 van bijlage 6 'Operationele Voorwaarden', en wil deze opnemen in de toegangsovereenkomst. ◀

### 3.3.3.5 Treindetectiesystemen

- Op het spoorwegnet 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).
- 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).
- De compatibiliteitseisen die verbonden zijn met de verschillende treindetectiesystemen zijn vastgesteld in de Regeling indienststelling spoorvoertuigen. In bijlage 15 is per baanvak aangegeven welke treindetectiesystemen in gebruik zijn. Nadere informatie over de per baanvak aanwezige treindetectiesystemen en de relatie tussen de treindetectiesystemen en de van toepassing zijnde compatibiliteitseisen uit de Regeling indienststelling spoorvoertuigen: zie het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

### 3.3.3.6 Op aanvraag beschikbaar gestelde informatie

- Informatie over het (Belgische) treinbeïnvloedingssysteem Memor/krokodil.
- Informatie over het (Duitse) treinbeïnvloedingssysteem PZB/Indusi.
- Werkzone-indelingen (de indeling van het spoorwegnet in zones die steeds als geheel buiten dienst worden genomen).
- Ligging van de overgangen van centraal bediend gebied naar niet-centraal bediend gebied.
- Indeling van het spoorwegnet in treinverkeersleidingsgebieden.
- Aantal en hoedanigheid van gelijkvloerse kruisingen met verkeerswegen.
- Locatie van verschillende treindetectiesystemen op stations- en emplacementssporen.

## 3.4 Gebruiksbeperkingen

De gebruiksbeperkingen van de infrastructuur worden bepaald door de kenmerken van de infrastructuur en externe factoren.

Tot die externe factoren behoren uitdrukkelijk – maar niet uitsluitend – de voorschriften van omgevingsvergunningen en beschikkingen die vanwege de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Algemene wet bestuursrecht aan ProRail zijn verleend voor het gebruik van de door ProRail beheerde infrastructuur.

Beperkingen voor het doorgaande treinverkeer die van invloed zijn op het minimumtoegangspakket volgens bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU en van toepassing zijn en die voortvloeien uit vergunningen of andere publiekrechtelijke regelingen waarvan de inhoud niet in Staatscourant, Staatsblad of Tractatenblad wordt bekendgemaakt, worden door ProRail via de Netverklaring bekendgemaakt.

### 3.4.1 Gespecialiseerde infrastructuur

#### *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.

In deze bijlage zijn ook de baanvakken vermeld waarop personenvervoer moet worden aangevraagd bij de OSS van ProRail. De aanvraag moet voorzien zijn van een Risico Inventarisatie & Evaluatie en

een draaiboek. Deze documenten moeten tenminste een maand voor de uitvoerdatum zijn goedgekeurd door ProRail. Voor contactgegevens zie paragraaf 1.10.1.

### *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 de omgevingsvergunning brandveilig gebruik.

Als uit een omgevingsvergunning brandveilig gebruik beperkingen of voorwaarden voortvloeien die van belang zijn voor het gebruik van de infrastructuur door spoorwegondernemingen, maakt ProRail die beperkingen of voorwaarden bekend in de Netverklaring.

De aan ProRail verleende omgevingsvergunningen brandveilig gebruik, voor zover die bepalingen bevatten met betrekking tot het gebruik van de spoorweginfrastructuur, zijn onderdeel van de Netverklaring. De vergunningen zijn in te zien bij ProRail. De beperkingen en voorwaarden van nu geldende vergunningen zijn opgesomd in bijlage 9.

### *Hogesnelheidsbaanvakken*

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

### *Overeen te komen regeling*

- ▶ Door het aangaan van de toegangsovereenkomst aanvaardt de spoorwegonderneming de verplichting om de gebruiksvergunningvoorschriften na te leven en zich te onthouden van handelen dat overtreding van de vergunningvoorschriften tot gevolg heeft. Tevens aanvaardt de spoorwegonderneming dat ProRail de naleving van deze verplichtingen controleert. ◀

## **3.4.2 Milieugerelateerde gebruiksvoorschriften en -beperkingen**

### **3.4.2.1 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.

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 en de daaraan verbonden voorschriften. 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 impliceert dan een toerekenbaar tekortkomen jegens ProRail. De Algemene Voorwaarden (bijlage 5) en de Operationele Voorwaarden (bijlage 6) bevatten nadere bepalingen hieromtrent. ◀

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 van toepassing zijn voor het gebruik op emplacementen. Voor goederenmaterieel wordt van reeds bekende gemiddelde waarden uitgegaan.

## *Overeen te komen regeling*

- ▶ ProRail verlangt van elke spoorwegonderneming een opgave van de geluidemissiegegevens van hun reizigersmaterieel en locomotieven. In bijlage 8 is deze opgave nader omschreven. ◀

Wanneer een spoorwegonderneming voornemens is een wijziging in de vergunningplichtige handelingen (volgens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) binnen de inrichting uit te gaan voeren dient hier vooraf toestemming voor gegeven te worden door ProRail. In een aantal gevallen zal de omgevingsvergunning milieu hiervoor aangepast kunnen worden.

## *Aanvraag of wijziging van een omgevingsvergunning milieu*

Wanneer besloten is tot aanvraag/wijziging van een vergunning, zal ProRail de relevante spoorwegondernemingen benaderen voor het verzamelen van de benodigde gegevens. In onderdeel 3 van bijlage 6 is nader omschreven welke informatie van de spoorwegonderneming verwacht wordt. Daarbij is het volgende van belang:

- ProRail berekent op basis van de gegevens van de spoorwegondernemingen 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.
- De milieukaders worden door ProRail, nadat de omgevingsvergunning milieu van kracht is geworden, vertaald naar plannormen milieu die de basis vormen voor de verdeling van de capaciteit (integraal capaciteitsmanagement).

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. In onderdeel 3 van bijlage 6 is omschreven welke informatie van de spoorwegondernemingen nodig is om de rol van ProRail goed te kunnen vervullen.

## *Beheersing 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) zijn te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#) 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 omgevingsvergunning 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 geluidsbelasting 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 2.3;
- 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.

### 3.4.2.2 Geluid op baanvakken

De minister van Infrastructuur en Waterstaat stelt vast<sup>51</sup> hoeveel geluid treinverkeer mag maken. Op de [website van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat](#) is informatie over de toegestane geluidsnormen, de zogenaamde geluidproductieplafonds, gepubliceerd. ProRail draagt zorg<sup>52</sup> voor de naleving van de geluidproductieplafonds, door te toetsen of de aangevraagde capaciteit onder de geluidproductieplafonds blijft, zie paragraaf 4.4 punt d. Als uit de toets volgt dat er sprake is van overschrijding van de geluidproductieplafonds, en ook coördinatie dit niet blijkt te verhelpen, wordt de infrastructuur die het betreft overbelast verklaard, zie paragraaf 4.4.3.

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<sup>53</sup>. Voor goederenmaterieel wordt onderscheid gemaakt in stille en niet-stille goederenwagens.

#### Overeen te komen regeling

- ▶ ProRail verlangt van elke spoorwegonderneming per kalenderjaar een opgave van de gemiddelde gerealiseerde treinenloop en -samenstelling voor de dag-, avond- en nachtperiode in het kalenderjaar. 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<sup>54</sup>. In bijlage 8 is deze opgave nader omschreven. ◀

### 3.4.2.3 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.

Indien de ballast of 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 onderneming direct op de hoogte gesteld van de verontreiniging. Ook betreft 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

<sup>51</sup> Artikel 11.27 van de Wet milieubeheer

<sup>52</sup> Artikel 11.20 van de Wet milieubeheer

<sup>53</sup> Reken- en meetvoorschrift 2012

<sup>54</sup> Reken- en meetvoorschrift 2012

(geweest), worden de kosten van het ballast- en/of bodemonderzoek en eventuele sanering op die onderneming 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.

Alleen in bijzondere gevallen wordt tanken buiten één van de in bijlage 21 vermelde tankinstallaties toegestaan. Deze gevallen zijn omschreven in onderdeel 3.3 van bijlage 6 'Operationele Voorwaarden'.

#### Overeen te komen regeling

- ▶ ProRail wil de afspraken met betrekking tot bodembescherming (optreden bij gesignaleerde ballastverontreiniging respectievelijk het tanken) overeenkomen via de Algemene Voorwaarden (zie bijlage 5) en Operationele Voorwaarden (zie onderdeel 3.3 van bijlage 6) bij de toegangsovereenkomst. ◀

### 3.4.3 Risicogerelateerde gebruiksbeperkingen

#### Behandeling van gevaarlijke stoffen op emplacementen

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

tabel 3.2 Emplacementen bestemd voor handelingen met en opstellen van wagens met gevaarlijke stoffen

Emplacement		
Acht	Hengelo	Rotterdam Pernis
Amersfoort Goederen	Kijfhoek	Rotterdam Waalhaven Zuid
Amsterdam Aziëhaven	Lage Zwaluwe	Sas van Gent
Amsterdam Westhaven	Moerdijk	Sittard
Axel Aansluiting	Onnen	Sloe 1
Blerick	Roosendaal	Sloe 2
Delfzijl Oosterhoorn	Rotterdam Botlek	Terneuzen Aansluiting
Deventer Goederen	Rotterdam Europoort	Valburg CUP
Emmen	Rotterdam Maasvlakte	Venlo

Het aanbod houdt verband met het op doelmatige wijze investeren door ProRail in, door het Bevoegd Gezag opgelegde dan wel generiek gewenste veiligheidseisen voor uitrusting en organisatie vanwege de behandeling van treinen en wagens met gevaarlijke stoffen.

De aangeboden emplacementen zijn geselecteerd ten behoeve van het accommoderen van de rangeerprocessen nabij het begin- of eindpunt van spoorvervoerstromen van/naar potentiële verladings/ontvanger/verwerkers van gevaarlijke stoffen, alsmede de noodzakelijke rangeerprocessen bij geplande behandelingen onderweg (locwisseling / rijrichtingwisseling / overstand). Ten behoeve van de dienstregeling wordt op het [Logistiek Portaal van ProRail](#) de checklist milieu gepubliceerd, hierop staan alle emplacementen waar, tot op heden, het wettelijk is toegestaan te rangeren met voor externe veiligheid relevante gevaarlijke stoffen. Op termijn zal deze checklist in overeenstemming worden gebracht met bovenstaand aanbod.

ProRail neemt verzoeken van gerechtigden voor het aanwijzen van andere/aanvullende emplacementen in behandeling volgens de procedures zoals omschreven in paragraaf 3.7.1.

De behandeling van treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen moet voldoen aan de omgevingsvergunningen milieu. In paragraaf 3.4.2.1 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 de vergunninghouder, 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 (conform het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur). ◀

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 gebruiksbependingen niet is toegestaan.

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

### **3.4.4 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. Nadere informatie over veiligheid in spoorwegtunnels staat in het infrastructuurregister, te raadplegen via de [website van ProRail](#). Het betreft de volgende tunnels:

- Hemtunnel (Amsterdam Sloterdijk – Zaandam);
- Velsertunnel (Santpoort Noord – Beverwijk);
- Schipholtunnel (Hoofddorp – Amsterdam Riekerpolder Aansluiting);
- Rijswijktunnel (Den Haag Moerwijk – Delft);
- Willemsspoortunnel (Rotterdam Centraal – Rotterdam Zuid);
- Overkapping Barendrecht (Rotterdam Lombardijen – Zwijndrecht);
- Botlektunnel (Botlek - Pernis);
- Sophiatunnel (Kijfhoek Zuid - Papendrecht);
- Giessentunnel (Giessendam - Gorinchem);
- Tunnel Pannerdensch kanaal (Valburg - Duiven);
- Tunnel Zevenaar (Duiven - Zevenaar);
- Besttunnel (Boxtel – Eindhoven Strijp-S);
- Tunnel Groene Hart (Hoofddorp – Rotterdam);
- Tunnel Rotterdam Noord (Hoofddorp – Rotterdam);
- Tunnel Oude Maas (Rotterdam – Hazeldonk);
- Tunnel Dordtsche Kil (Rotterdam – Hazeldonk);
- Drontermeertunnel (Dronten – Kampen Zuid);
- Tunnel Nijverdal (Raalte - Wierden);
- Spoortunnel Delft (Rijswijk – Delft Zuid).

#### *Gebruiksbeperking*

Specifieke tunnelgerelateerde verkeers- en vervoerbeperkingen zijn opgenomen in bijlage 9.

### **3.4.5 Gebruiksvoorschriften en –beperkingen voor spoorbruggen**

In bijlage 18 zijn de spoorbruggen aangegeven die volgens een vaste dienstregeling of op afroep (“zoekregeling”) worden geopend voor het scheepvaartverkeer. De openingstijden van de spoorbruggen met een vaste dienstregeling worden voor de jaardienstregeling 2019 door de minister<sup>55</sup> vastgesteld en vervolgens gepubliceerd op de [website van Rijkswaterstaat](#).

<sup>55</sup> Artikel 25 Besluit spoorweginfrastructuur.

## 3.5 Betrouwbaarheid, beschikbaarheid en operationele kwaliteit van de infrastructuur

Deze paragraaf geeft een beschrijving van de kwaliteit van de infrastructuur in termen van betrouwbaarheid, beschikbaarheid, onderhoudbaarheid, veiligheid, gezondheid en milieu ("RAMSHE"), van toepassing op het geheel van de door ProRail beheerde infrastructuur. Voor de procedures voor de capaciteitsverdeling ten behoeve van geplande werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen zie paragraaf 4.5.

### *Betrouwbaarheid en 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.

Weersomstandigheden zijn van invloed op de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur. ProRail heeft per facet van de weersomstandigheden (temperatuur, windkracht, et cetera) grenswaarden bepaald waarbinnen de nominale gebruikswaarden van de infrastructuur beschikbaar zijn. Bij over- of onderschrijding van die grenswaarden kan ProRail in overleg met spoorwegondernemingen preventieve maatregelen nemen om de kans op onveiligheid en/of schade aan de infrastructuur en te verkleinen en een zo hoog mogelijke beschikbaarheid en betrouwbaarheid te behouden. Deze preventieve maatregelen kunnen een beperking van de nominale gebruikswaarden van de infrastructuur inhouden (snelheidsbeperking, beperking van rijwegkeuzemogelijkheden, et cetera). In het document '4 seizoenen matrix' (te raadplegen via de [website van ProRail](#)) is per facet van de weersomstandigheden aangegeven, welke maatregelen kunnen worden toegepast en welke grenswaarden worden gehanteerd voor het van kracht doen worden van zulke maatregelen.

### *Onderhoudbaarheid*

ProRail maakt zoveel mogelijk gebruik van de mogelijkheden om zonder hinder voor de gebruikers / voor het treinverkeer werkzaamheden aan de infrastructuur uit te voeren, met inachtneming van randvoorwaarden met betrekking tot veiligheid en kosten. Bij ontwerp van infrastructuurwijzigingen zal ProRail steeds dit aspect meewegen.

### *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 alsmede een veilige, veilig bruikbare en veilig toegankelijke werkplek kan bieden voor de uitvoering van hun bedrijfsactiviteiten met betrekking tot het spoorverkeer.

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 monitort de veiligheid van overwegen, zowel vanwege de ontwikkeling van het spoorverkeer als vanwege de ontwikkeling van het kruisende verkeer teneinde een verslechtering van de veiligheidssituatie te voorkomen.

Bij ontwikkeling van het kruisende verkeer zoekt ProRail in overleg met de betrokken (weg)beheerder naar infrastructurele maatregelen.

Bij ontwikkeling van het spoorverkeer 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 tijdigging 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.

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 Derde Kadernota Railveiligheid met de titel 'Veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor'.

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, waar nodig ook via de toegangsovereenkomsten met spoorwegondernemingen.

ProRail organiseert, als onderdeel van de beheertaak uit de beheerconcessie, oefeningen om de geoefendheid in incidentsituaties op peil te houden. Voor zover zulke oefeningen beslag leggen op de capaciteit van de spoorwegen zal de daarvoor benodigde capaciteit via de reguliere verdelingsprocedures worden aangevraagd.

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;
- 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 (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.

#### *Gezondheid*

Via de relevante ARBO-wetgeving zorgt ProRail voor een gezonde werkomgeving voor de eigen medewerkers en het binnen de spoorweginfrastructuur werkzame personeel van spoorwegondernemingen en hun hulppersonen.

#### *Milieu*

ProRail richt de bedrijfsprocessen zo in, dat hinder en verontreinigingen worden beheerst en teruggedrongen, met inachtneming van desbetreffende wettelijke voorschriften. Voor zover de relevante milieubeschermingswetgeving zich niet rechtstreeks richt tot de spoorwegondernemingen die de door ProRail beheerde spoorwegen gebruiken, zal ProRail via de toegangsovereenkomst bedingen, dat zij de adequate bijdragen leveren om het beoogde niveau van milieubescherming te waarborgen.

## 3.6 Dienstvoorzieningen

Een dienstvoorziening betreft de installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten van een of meer diensten zoals vermeld in paragraaf 5.3, 5.4 en 5.5.

### 3.6.1 Stations voor reizigersvervoer

De stations voor reizigersvervoer worden, in het kader van deze Netverklaring, omschreven als:

1. Spoorweginfrastructuur ten behoeve van transfer



## 2. Dienstvoorzieningen ten behoeve van transfer

Voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en dienstvoorzieningen ten behoeve van transfer zie de diensten in respectievelijk paragraaf 5.2.3 en paragraaf 5.3.1.1.

Detailinformatie over spoorweginfrastructuur en dienstvoorzieningen ten behoeve van transfer is beschikbaar op een 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 [servicedesk@stations.nl](mailto:servicedesk@stations.nl).

### 3.6.1.1 Spoorweginfrastructuur ten behoeve van transfer

Tot de spoorweginfrastructuur ten behoeve van transfer behoren:

- perrons;
- de naar die perrons leidende tunnels;
- loopbruggen;
- (rol-)trappen;
- hellingbanen en mechanische hellingbanen;
- liften;
- de looproutes tussen openbare weg en perron vice versa, ten behoeve van reizigers die te voet aankomen of vertrekken;
- camera's voor beveiligingsdoeleinden;
- bewegwijzering;
- verlichtingsvoorzieningen;
- klokken;
- omroepvoorzieningen.

Voor een optimale haltering op een station volgt een opsomming van kenmerken van de reizigersperrons:

- Het perron ligt meestal in rechtstand.
- ProRail is een programma 'Toegankelijkheid aanpassen perronhoogte (P76)' gestart met als doel om het perron op de juiste hoogte en afstand tot het spoor te brengen<sup>56</sup> (de 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, kunt u contact opnemen met de Stations servicedesk door een e-mail te sturen naar [servicedesk@stations.nl](mailto:servicedesk@stations.nl).

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:

- In de praktijk komen er perronhoogtes voor van minimaal 500 mm tot maximaal 1000 mm +BS.
- In 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.

<sup>56</sup> Met uitzondering van reizigersperrons op de Noordelijke Nevenlijnen. Op verzoek van concessieverleners provincie Groningen en Friesland heeft ProRail, onder voorwaarden overeengekomen met de concessieverleners, eerder dan start van programma Toegankelijkheid de perronhoogte in Friesland tussen 730 mm tot 790 mm +BS en in Groningen tussen 785 mm en 825 mm +BS gelegd. De afstand van de rand van het perron tot het hart van het spoor, bedraagt minimaal 1650 mm en maximaal 1900 mm.

- 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/h niet toegestaan.
- Een globaal overzicht van de nuttige perronlengte is vermeld in bijlage 19 'Perronlengte', een gedetailleerd overzicht van nuttige perronlengte per station, per perronspoor en per rijrichting is te raadplegen via een gezamenlijke [website van NS Stations en ProRail](#) of het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

ProRail meet op ad-hocbasis de transferdrukke op een aantal stations met (potentiële) capaciteitsknelpunten in de spoorweginfrastructuur ten behoeve van transfer. Deze metingen leveren relevante informatie op over het gebruik van de bestaande transfercapaciteit ter plaatse.

### *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 PRM 2008.

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 PRM 2015.

### *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 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. ◀

## **3.6.1.2 Dienstvoorzieningen ten behoeve van transfer**

De dienstvoorzieningen ten behoeve van transfer omvatten:

- wachtvoorzieningen;
- reisinformatievoorzieningen (frames, schermen);
- locatie voor distributiemiddelen (ten behoeve van kaartverkoop automaten);
- locatie voor toegangsbeheersingsvoorzieningen (ten behoeve van check-in check-out palen en poorten);
- locatie voor informatiebalie (ten behoeve van informatieverstrekking).

Een gedetailleerd overzicht van de per station aangeboden dienstvoorzieningen ten behoeve van transfer is beschikbaar via een gezamenlijke [website van NS Stations en ProRail](#).

### *Tijdelijke voorzieningen in de transferruimte*

Het is mogelijk om tijdelijk extra mobiele presentatiemiddelen (voor actuele reisinformatie) in te zetten ten behoeve van een goede doorstroom, zie paragraaf 5.5.7.

Het is mogelijk om tijdelijk de omroepsterkte aan te passen ten behoeve van een goede doorstroom, zie paragraaf 5.5.8.

## 3.6.2 Goederenterminals

De spoorweginfrastructuur van laad- en losplaatsen is omschreven in tabel 3.3.

tabel 3.3 Omschrijving van de spoorweginfrastructuur van laad- en losplaatsen

Rubriek	Toelichting
Voorziening	Laad- en losplaatsen
Functie	Een openbare voorziening om goederen van een vrachtauto naar een trein over te slaan of omgekeerd; de voorziening omvat tenminste een verhard en direct naast een spoor gelegen terrein alsmede een toegangsweg vanaf de openbare weg.
Locatie	De laad- en losplaatsen zijn vermeld in bijlage 20.
Gebruiksvoorwaarden	Gebruik van de openbare laad- en losplaats vindt plaats met inachtneming van de plaatselijk toepasselijke omgevingsvergunning milieu. Op de laad- en losplaatsen en op de wegen op emplacementen mogen alleen wegvoertuigen en mobiele gereedschappen worden ingezet die zonder beperkingen op openbare wegen toegelaten zijn. Inzet van overige voertuigen en mobiele gereedschappen ter plaatse dient overeengekomen te worden met ProRail.

Gespecialiseerde overslagvoorzieningen voor goederenvervoer, zoals terminals, worden niet door ProRail beschikbaar gesteld; ProRail verstrekt desgevraagd contactadressen van ondernemingen die deze diensten leveren en beschikken over een spoor aansluiting.

## 3.6.3 Rangeeremplacementen

Op een groot aantal emplacementen kunnen spoorwegondernemingen rangeren, gebruikmakend van vlak gelegen spoorinfrastructuur (rails, wissels, wisselbediening). De voor rangeren bedoelde sporen kunnen zijn uitgerust met door ProRail beheerde looppaden en verlichting, zoals beschreven in paragraaf 3.6.4, tabel 3.11 en tabel 3.12.

Uitsluitend het rangeeremplacement Kijfhoek is voorzien van specifieke voorzieningen, zijnde een rangeerheuvel, railremmen en een heuvelproces-besturingssysteem.

## 3.6.4 Opstelreinen

De voor opstellen bedoelde sporen kunnen zijn uitgerust met door ProRail beheerde voorzieningen voor materieelverzorging. In deze paragraaf zijn de volgende voorzieningen omschreven:

- depotvoedingen (zie tabel 3.4)
- treinvorverwarming (zie tabel 3.5)
- vulhydranten (zie tabel 3.6)
- servicepunten (zie tabel 3.7)
- rembeproevingkasten (zie tabel 3.8)
- geleiding voor in- en uitstapvoorzieningen (zie tabel 3.9)
- servicepaden en -wegen (zie tabel 3.10)
- looppaden (zie tabel 3.11)
- verlichting (zie tabel 3.12)

Informatie over de aanwezigheid van voorzieningen op specifieke opstelreinen is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

tabel 3.4 Omschrijving van de voorziening depotvoedingen

Rubriek	Toelichting
Voorziening	Depotvoedingen
Functie	Een elektriciteitsaansluiting voor de voeding van niet-tractiegebonden elektrische treinsystemen.
Uitvoering	wandcontactdoos (overwegend type CEE 3-polig voor 230 V en type CEE 5-polig voor 400 V)

Rubriek	Toelichting
Typen	ProRail biedt verschillende typen aan: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 230 V, 1-fase AC, diverse stroomsterkten;</li> <li>• 400 V, 3-fasen AC, diverse stroomsterkten.</li> </ul>
Gebruiksvoorwaarden	Spoorwegondernemingen dienen zelf zorg te dragen voor de benodigde aansluitkabels en breekkoppelingen.

tabel 3.5 Omschrijving van de voorziening treinvoorverwarming

Rubriek	Toelichting
Voorziening	Treinvoorverwarming
Functie	Een elektriciteitsaansluiting voor climativering van spoorvoertuigen en niet-tractiegebonden elektrische treinsystemen.
Uitvoering	contactdoos met 1500 V DC van de bovenleiding
Typen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vaste wandcontactdoos, 1500 V DC</li> <li>• flexibele contactdoos, 1500 V DC</li> </ul>

tabel 3.6 Omschrijving van de voorziening vulhydranten

Rubriek	Toelichting
Voorziening	Vulhydranten
Functie	Watersaansluitingen voor het vullen van de reservoirs van spoorvoertuigen en het reinigen van de cabineruit.
Uitvoering	hydrant (watervulpunt)
Typen	Kraan met aansluiting voor een waterslang. Deze kunnen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• gelegen zijn in een verzonken put voorzien van een bovendeksel op looppadniveau;</li> <li>• geïntegreerd zijn in een kast, waarbij de aansluiting op heupniveau zit.</li> </ul>
Gebruiksvoorwaarden	Spoorwegondernemingen dienen zelf zorg te dragen voor de benodigde waterslangen en borstelgarnituur.

tabel 3.7 Omschrijving van de voorziening servicepunten

Rubriek	Toelichting
Voorziening	Servicepunten
Functie	Nutsvoorzieningen ter ondersteuning van het inwendig reinigen van spoorvoertuigen.
Uitvoering	Servicepunten zijn kasten waarop een of meerdere nutsvoorzieningen zijn geïnstalleerd.
Typen	Installatiekast met een of meerdere van de volgende nutsaansluitingen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• warm water;</li> <li>• koud water;</li> <li>• spoelbak met rioolaansluiting;</li> <li>• wandcontactdoos 230 V AC;</li> <li>• wandcontactdoos 400 V AC.</li> </ul>
Gebruiksvoorwaarden	Afvalwater dient te voldoen aan vigerende milieuwetgeving. De spoorwegonderneming wordt geacht de spoelbak schoon achter te laten.

tabel 3.8 Omschrijving van de voorziening rembeproevingkasten

Rubriek	Toelichting
Voorziening	Rembeproevingkasten
Functie	Persluchtaansluitingen voor het testen van remsystemen van spoorvoertuigen.
Uitvoering	afnamepunt voor perslucht, en luchtslangen

Rubriek	Toelichting
Typen	<ul style="list-style-type: none"> <li>op afstand bedienbaar</li> <li>niet op afstand bedienbaar</li> </ul>

tabel 3.9 Omschrijving van de voorziening geleiding voor in- en uitstapvoorzieningen

Rubriek	Toelichting
Voorziening	Geleiding voor in- en uitstapvoorzieningen
Functie	Een geleiding voor verrijdbare opstapborden.
Typen	<ul style="list-style-type: none"> <li>geleiding via verholen goot</li> <li>geleiding via buis</li> </ul>
Locatie	Per emplacement is op aanvraag informatie beschikbaar, bij welke sporen de voorziening beschikbaar is.
Gebruiksvoorwaarden	ProRail kan voorwaarden stellen aan de vormgeving en maatvoering van verrijdbare opstapborden. De spoorwegonderneming wordt geacht bij te dragen aan het blad- en vuilvrij houden van de geleidingen.

tabel 3.10 Omschrijving van de voorziening servicepaden en -wegen

Rubriek	Toelichting
Voorziening	Servicepaden en -wegen
Functie	Verharde paden en wegen langs servicesporen ten behoeve van inwendige reiniging, vullen en /leggen reservoirs, inspectie en klein onderhoud van spoorvoertuigen.
Typen	Vormen van verharding: <ul style="list-style-type: none"> <li>industrieplaten;</li> <li>asfalt;</li> <li>klinkers of stoeptegels;</li> <li>porfier.</li> </ul> Servicepaden liggen overwegend op bovenkant dwarsligger hoogte, en voorkomend op bovenkant spoorstaaf hoogte.
Gebruiksvoorwaarden	ProRail kan voorwaarden stellen aan het gebruik van servicepaden en -wegen, bijvoorbeeld aslast en voertuigbreedte. De gebruiksmogelijkheden van servicepaden worden mede bepaald door het type verharding en de breedte. De spoorwegonderneming wordt geacht bij te dragen aan het begaanbaar houden (onder meer verwijderen van sneeuw, ijs en blad) van de servicepaden en -wegen.

tabel 3.11 Omschrijving van de voorziening looppaden

Rubriek	Toelichting
Voorziening	Looppaden
Functie	Paden langs sporen ten behoeve van de bereikbaarheid van spoorvoertuigen.
Typen	Vormen van looppaden: <ul style="list-style-type: none"> <li>porfier verharding.</li> </ul>
Gebruiksvoorwaarden	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.

tabel 3.12 Omschrijving van de voorziening verlichting

Rubriek	Toelichting
Voorziening	Verlichting
Functie	Verlichtingssysteem bij paden en sporen ten behoeve van de zichtbaarheid van objecten.

Rubriek	Toelichting
Typen	Vormen van verlichting: <ul style="list-style-type: none"><li>• hoge verlichtingsmasten;</li><li>• lokale verlichting (diverse armaturen).</li></ul>

Op aanvraag beschikbaar gestelde informatie

- ontsluiting voor wegvoertuigen.

### 3.6.5 Onderhoudsvoorzieningen

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. ProRail verstrekt desgevraagd contactadressen van deze bedrijven.

#### Overeen te komen regeling

- ▶ ProRail heeft nadere bepalingen omtrent het uitvoeren van noodherstel aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur omschreven in onderdeel 3.4 van bijlage 6 'Operationele Voorwaarden', en wil deze opnemen in de toegangsovereenkomst. ◀

### 3.6.6 Andere technische voorzieningen

ProRail heeft met het oog op het veilig gebruik van de spoorweginfrastructuur op geselecteerde locaties monitoringssystemen geïnstalleerd. Tot die systemen behoren:

- Hotbox meetsystemen die de temperatuur van wielen en aspotten van passerende spoorvoertuigen meten en afwijkende waarden signaleren op basis van de volgende drempelwaarden:
  - voor een aspot 90°C (warmmelding) en 115°C (heetmelding);
  - voor een wiel 200°C (warmmelding) en 375°C (heetmelding).Warmmeldingen zijn alleen van toepassing op de Betuweroute.
- QuoVadis meetsystemen die de krachten meten die passerende wielen op de spoorstaaf uitoefenen en afwijkende waarden signaleren, op basis van de volgende drempelwaarden:
  - 700 kN dynamische piekkracht;
  - 30 ton aslast;
  - 2,33 ratio scheve belading.

In geval van signalering van overschrijding van een van de vermelde drempelwaarden informeert de treindienstleider de machinist van de betrokken trein, waarna de trein direct of in onderling overleg op een nader te bepalen punt tot stilstand kan worden gebracht, zulks uiteindelijk ter beoordeling van de spoorwegonderneming. Uitgangspunt is om de trein zoveel als mogelijk rechtuit tot stilstand te brengen, opdat zo min mogelijk zijwaartse krachten op de wielen en assen worden uitgeoefend. De treindienstleider overlegt met de machinist op welke wijze het wiel, de aspot, de as of de wagon veilig gecontroleerd kan worden.

N.B. Hotbox en QuoVadis zijn risico-reducerende systemen (geen veiligheidssystemen).

ProRail biedt spoorwegondernemingen een dienst aan om uit deze systemen gegevens of maatwerkrapportages te leveren. Dit is beschreven in paragraaf 5.5.2.14. Een overzicht van geregistreerde hoge waarden wordt standaard aangeleverd.

### 3.6.7 Zeehaven- en binnenhavenvoorzieningen

Zeehaven- en binnenhavenvoorzieningen worden niet door ProRail beschikbaar gesteld; ProRail verstrekt desgevraagd contactadressen van ondernemingen die deze diensten leveren en die beschikken over een spoor aansluiting.

## 3.6.8 Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen

ProRail beschikt over een afdeling Incidentenbestrijding. Diensten in dit kader zijn beschreven in paragraaf, 5.2.1 punt n en paragraaf 6.3.1.1.

## 3.6.9 Tankinstallaties

De voorziening tankinstallaties is nader omschreven in tabel 3.13.

tabel 3.13 Omschrijving van de voorziening tankinstallatie

Rubriek	Toelichting
Voorziening	Tankinstallaties
Functie	Voorziening voor het innemen van brandstof in tractievoertuigen. (voor de levering van brandstof, zie paragraaf 5.3.2.4)
Typen	<p>De tankinstallaties zijn beschikbaar in drie configuraties, zie bijlage 21:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitgerust voor (uitsluitend) tanken via de afleverinstallatie die deel uitmaakt van de tankinstallatie.</li> <li>• Uitgerust voor tanken via de afleverinstallatie die deel uitmaakt van de tankinstallatie, én voor tanken vanuit een tankauto ("mobiel tanken").</li> <li>• Uitgerust voor (uitsluitend) tanken vanuit een tankauto ("mobiel tanken").</li> </ul> <p>De tankinstallaties met afleverinstallatie bieden elk tenminste twee afleveringsaansluitingen, 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 2 jaar van te voren worden aangekondigd.</p>
Locatie	De tankinstallaties zijn vermeld in bijlage 21.
Gebruiksvoorwaarden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gebruik op een andere wijze dan waarvoor de installatie volgens bijlage 21 is ingericht (voor tanken via de afleverinstallatie en/of voor tanken uit een tankauto) is niet toegestaan.</li> <li>• 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 (zie paragraaf 5.3.2.4) kan u informeren omtrent 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.</li> <li>• De voorwaarden met betrekking tot bodembescherming zijn opgenomen in paragraaf 3.4.2.3.</li> </ul>

### Overeen te komen regeling

- ▶ De contractuele voorwaarden voor gebruik van de tankinstallaties worden overeengekomen in de toegangsovereenkomst voor de dienst 'Tankinstallaties'. ◀

## 3.7 Infra-ontwikkeling

### 3.7.1 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 kan een overbelastverklaring volgen (zie paragraaf 4.4.3). Een dergelijk capaciteitsknelpunt kan van infrastructurele aard zijn of voortvloeien uit de vigerende omgevingsvergunning milieu. ProRail bepaalt met een capaciteitsanalyse en een capaciteitsvergrotingsplan welke maatregelen genomen zullen worden om de capaciteit te vergroten, inclusief een tijdschema voor de uitvoering ervan. Mogelijke maatregelen zijn procesaanpassing, infrastructurele maatregelen of het wijzigen van een omgevingsvergunning. Het capaciteitsvergrotingsplan wordt opgesteld na overleg met de gebruikers van de betrokken overbelaste infrastructuur. Het capaciteitsvergrotingsplan bevat een kosten-batenanalyse van de gevonden mogelijke oplossingen om het capaciteitsknelpunt op te heffen. De kosten-batenanalyse maakt de gevolgen van de kosten en baten voor elk van de betrokken partijen inzichtelijk. ProRail gebruikt een multicriteria analyse (MCA) om de meest kosteneffectieve maatregelen te bepalen en te prioriteren.
- Het is ook mogelijk dat infrastructuur naar verwachting in de nabije toekomst onvoldoende capaciteit biedt. In dat geval zal een overbelastverklaring volgen, waarna volgens het hierboven beschreven proces van capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan bepaald wordt welke maatregelen genomen zullen worden.
- 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, 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 klantvraag om een functiewijziging op emplacementen kan een aanpassing of uitbreiding van emplacementvoorzieningen (vermeld in de paragrafen 3.6.2, 3.6.4 en 3.6.9) impliceren. Deze klantvragen moeten bij ProRail kenbaar gemaakt worden. ProRail bepaalt hoe tegemoet wordt gekomen aan een dergelijke aanvraag, en wie de kosten voor aanleg moet betalen.
- Veranderende wet- en regelgeving, saneringsverzoeken en productbeleid kunnen leiden tot wijziging van de spoorweginfrastructuur en de bijkomende voorzieningen.

#### *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.

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

### **3.7.2 Planningsoverzicht van functiewijzigingen**

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

- a) Een overzicht met functionaliteitswijzigingen die naar verwachting in de periode tot en met 2024 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 regelmatig geactualiseerd. De meest recente versie is steeds te vinden op het de [Logistiek Portaal van ProRail](#). De uitgave van een geactualiseerde versie geldt niet als een aanvulling van de Netverklaring zoals bedoeld in paragraaf 1.6.2 van de Netverklaring.
- b) Een overzicht van studies van ProRail naar veranderingen in de infrastructuur die nodig zijn voor het opvangen van de verkeersontwikkeling op middellange termijn (2019-2024).
- c) Een overzicht van de wijze van uitvoering van eerder vastgestelde capaciteitsvergrotingsplannen in lijn met artikel 7 lid 2 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.



## 4 Capaciteitsverdeling

### 4.1 Inleiding

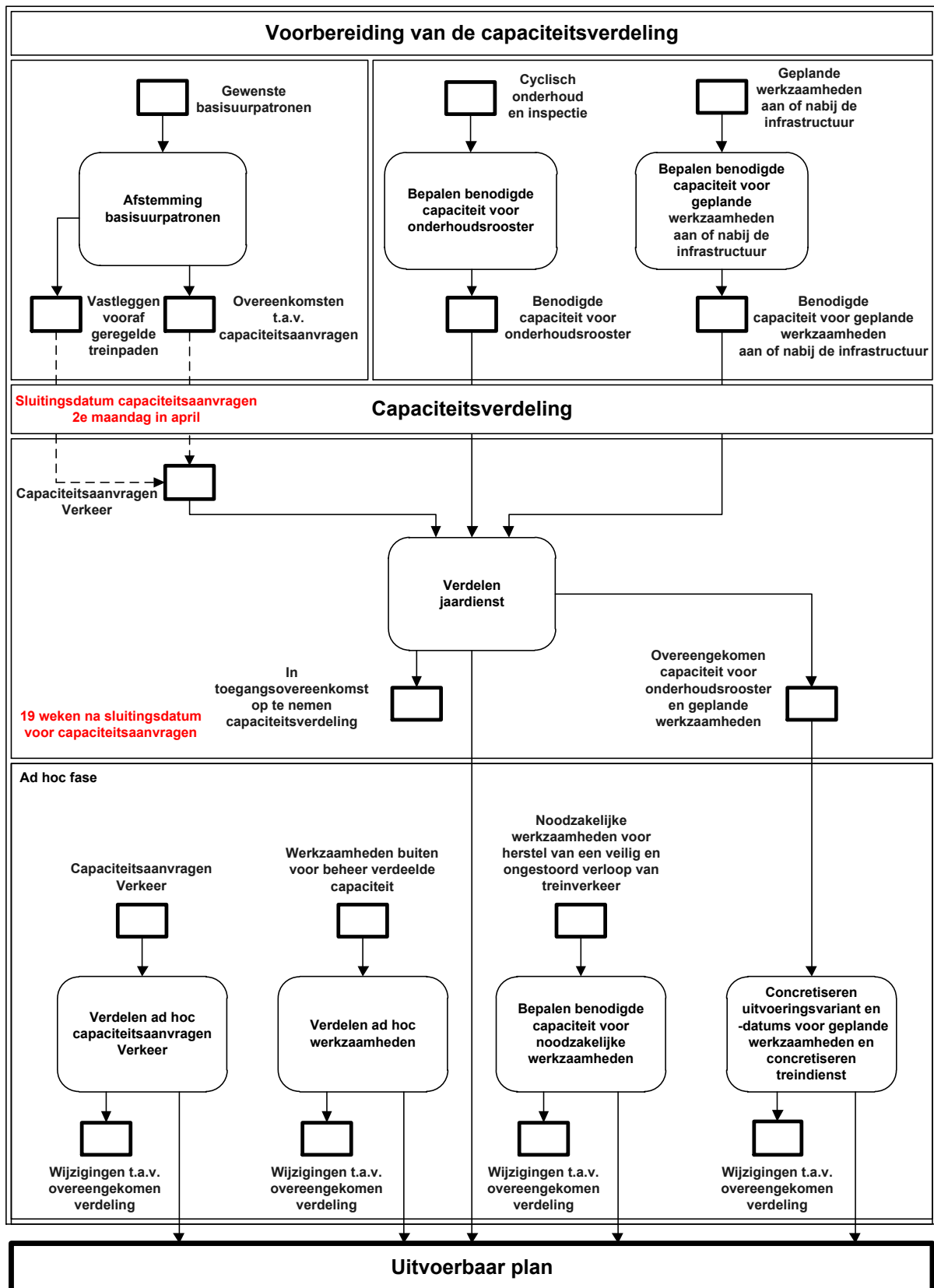
In dit hoofdstuk beschrijft ProRail de procedures, regels en tijdschema's op het gebied van capaciteitsverdeling en treindienstleiding gericht op een ordentelijk en eerlijk verloop. Voor alle gerechtigden gelden daarom dezelfde procedures, regels en tijdschema's. Onherroepelijke besluiten kunnen aanleiding 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.

#### *Procedurevoorschrift*

- ▶ Als aanvrager kunnen optreden degenen die voldoen aan de in paragraaf 2.2.1 omschreven voorwaarden. Degene die capaciteit voor de jaardienstregeling 2019 aanvraagt, verklaart zich akkoord met de in deze Netverklaring opgenomen procedures, regelingen en tijdschema's voor de behandeling van alle capaciteitsaanvragen, met inbegrip van de regeling voor de geschilbeslechting volgens paragraaf 4.4.2 en van de regeling voor de reserveringsheffing volgens de paragrafen 4.6 en 6.4.1.

Aanvrager stemt 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. Aanvrager behandelt de voor hem ontsloten informatie over door andere aanvragers aangevraagde capaciteit en de identiteit van die andere aanvragers vertrouwelijk.

Door indiening van de jaardienstaanvraag conformeren gerechtigden zich met de in de netverklaring opgenomen procedures, regelingen en tijdschema's voor de behandeling van de capaciteitsaanvragen. ◀



Figuur 4.1 Processen ten behoeve van de capaciteitsverdeling

## 4.2 Procesbeschrijving capaciteitsverdeling

### 4.2.1 Wettelijk kader

#### *Samenvatting van regelgeving*

- ▶ De Spoorwegwet, het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte 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;<sup>57</sup>
  - er zijn voorschriften voor het verdelen van capaciteit voor treinpaden, dienstvoorzieningen en werkzaamheden aan het spoor;<sup>58</sup>
  - de Autoriteit Consument & Markt (ACM) is aangewezen om toezicht te houden op de naleving van de wettelijke voorschriften voor de capaciteitsverdeling en om klachten over het verdelingsproces of de uitkomst daarvan te behandelen.<sup>59</sup>

Een deel van de door ProRail beheerde spoorwegen is op grond van de EU-verordening 913/2010 onderdeel van de internationale goederencorridors (*Rail Freight Corridors*). Deze verordening heeft directe uitwerking op de capaciteitsverdeling op de in de bijlage van de verordening opgenomen internationale goederencorridors ◀

### 4.2.2 Processen op hoofdlijnen

Er worden vier soorten processen onderscheiden, zie figuur 4.1:

1. *Afstemming basisuurpatronen*  
In deze fase zitten gerechtigden en ProRail om tafel om tot overeenstemming te komen over in te dienen capaciteitsaanvragen voor treinpaden voor de jaardienstverdeling. Gedurende deze fase worden ook de van tevoren geregelde treinpaden op de internationale goederencorridors definitief gepubliceerd. Ook treinen met afwijkende karakteristieken mogen worden aangevraagd in de jaardienstfase en ad-hoc-fase, inclusief de Verkeersleidingsfase.
2. *Bepalen benodigde capaciteit voor onderhoudsrooster en bepalen benodigde capaciteit voor geplande werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen*  
ProRail formuleert het capaciteitsbeslag dat nodig is in verband met geplande werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen alsmede het onderhoudsrooster.
3. *Verdelen jaardienst*  
Tijdens het jaardienstverdelingsproces worden de aanvragen van gerechtigden en het onderhoudsrooster verwerkt tot een dienstregeling voor 7 verkeersdagen van elk 24 uur in een standaardweek. Daar waar aanvragen van gerechtigden en/of het onderhoudsrooster met elkaar concurreren vindt programmatie en coördinatie plaats. De jaardienstverdeling bevat naast deze standaardweek ook een opgave van afwijkingen ten opzichte van de standaardweek bijvoorbeeld als gevolg van geplande werkzaamheden, evenementen, enzovoort. Ook wordt de capaciteit voor opstellen in dit tijdschema meegenomen.
4. *Verdelen in de ad-hocfase*  
De ad-hocfase betreft aanvullingen of wijzigingen op de overeengekomen jaardienstregeling, op basis van First Come, First Served.

<sup>57</sup> Artikel 59 Spoorwegwet.

<sup>58</sup> Artikelen 6 en 9 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

<sup>59</sup> Artikel 70 Spoorwegwet.

## 4.3 Tijdschema voor aanvraag en verdelingsproces

### 4.3.1 Tijdschema voor de jaardienstregeling

#### *Afstemming basisuurpatroon*

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

ProRail faciliteert het overleg dat gerechtigden gezamenlijk willen voeren met het oog op de onderlinge afstemming van hun in te dienen aanvragen; ProRail streeft daarbij na, dat deelnemende gerechtigden uiterlijk in december 2017 overeenstemming bereiken over de afstemming, zodat zij daarna voldoende tijd hebben om hun concreet uitgewerkte aanvraag ten behoeve van de capaciteitsverdeling tijdig in te dienen.

Uiterlijk 11 maanden voor aanvang van de dienstregeling publiceren de internationale corridororganisaties de van tevoren geregelde treinpaden voor internationaal goederenverkeer op de corridors.

#### *Bepalen benodigde capaciteit voor onderhoudsrooster en bepalen benodigde capaciteit voor geplande werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen*

De benodigde capaciteit voor het onderhoudsrooster en geplande werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen wordt uiterlijk 9 april 2018 vastgesteld en als aanvraag ingebracht in het jaardienstverdelingsproces.

#### *Verdelen jaardienst*

Voorafgaande aan de start van de Jaardienst 2019 belegt ProRail een startbijeenkomst Jaardienst, waarin de specifieke werkwijze voor de Jaardienst 2019 wordt toegelicht. Gerechtigden zullen hiertoe een uitnodiging ontvangen.

tabel 4.1 Tijdschema van het proces verdelen jaardienst, zie ook de [website van RailNetEurope](#)

Activiteit	Datum
<b>Indienen van aanvragen:</b>	
a. Donna-bestand open voor inbrengen aanvragen	wordt nader bepaald via de Tafel van Verdeling
b. sluitingsdatum voor jaardienstaanvragen voor treinpaden (nationaal & internationaal), opstellen en vaststelling benodigde capaciteit voor het onderhoudsrooster en geplande werkzaamheden	9-4-2018
c. intake aanvragen	van 10 t/m 21-4-2018
<b>Programmatie en coördinatie:</b>	
d. start programmatie en coördinatie en overleg over aanvragen voor opstellen	10-4-2018
e. RNE Technical Meeting	van 18 t/m 21-6-2018
<b>Consultatie ontwerpdienstregeling en ontwerpbesluit voor dienstvoorzieningen</b>	
f. ontwerpdienstregeling en ontwerpbesluit voor dienstvoorzieningen gereed voor consultatie	2-7-2018
g. sluitingsdatum reacties consultaties	3-8-2018
<b>Vaststelling van de capaciteitsverdeling</b>	
h. vaststelling van de capaciteitsverdeling	20-8-2018
i. afsluiten toegangsovereenkomsten met gerechtigden	november 2018

### 4.3.2 Tijdschema voor ad-hoc aanvragen

Aanvragen die na de sluitingsdatum voor jaardienstcapaciteitsaanvragen (vermeld onder b in tabel 4.1) worden ingediend, worden in volgorde van binnenkomst in behandeling genomen na vaststelling van de capaciteitsverdeling voor de jaardienstregeling. ProRail spant zich in die aanvragen voortvarend af te handelen. ProRail en de andere in RailNetEurope samenwerkende

infrastructuurbeheerders waarborgen een reactietermijn van maximaal 5 werkdagen voor aanvragen voor treinpaden ingediend na 8 oktober 2018.

Gerechtigden die digitaal aanvragen, krijgen de aanvraag zonder nadere bevestiging gehonoreerd indien deze conflictvrij is van eerder verdeelde verkeer- en beheeraanvragen. Aan gerechtigden die via de One-Stop-Shop aanvragen, meldt de One-Stop-Shop voor enkelvoudige aanvragen, ingediend na 8 oktober 2018, binnen 5 werkdagen of de capaciteit voor verdeling beschikbaar is. Voor meervoudige vragen wordt over een specifieke antwoordtermijn bericht. Gerechtigden die via de One-Stop-Shop aanvragen, aanvaarden de mogelijkheid dat de door hen gewenste capaciteit in de periode tussen aanvraagindiening en verwerking wordt verdeeld ten gunste van een via Donna ingediende aanvraag.

#### *Overeen te komen regeling*

- ▶ ProRail heeft de procedure voor capaciteitsaanvragen die worden ingediend binnen 36 uur voor uitvoering beschreven in onderdeel 2.1 van bijlage 6 'Operationele Voorwaarden' en wil deze opnemen in de toegangsovereenkomst. ◀

## 4.4 Werkwijze aanvraag en verdeling van capaciteit voor treinpaden

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

Voor alle processen geldt het volgende:

- Capaciteit wordt verdeeld voor het gebruik van baanvakken, perronsporen en emplacementen op de hoofdspoorweginfrastructuur.
- De spitsperiode zoals genoemd in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt in het verdeelproces als volgt gedefinieerd: 6:30 tot 9:00 uur en 16:00 tot 18:30 uur.
- De capaciteitsverdeling heeft betrekking op de volgende vormen van gebruik:
  - treinbewegingen voor verkeer<sup>60</sup>, waarbij de capaciteit wordt verdeeld in de vorm van een treinpad conform de definitie uit de Richtlijn 2012/34/EU; de specifieke rijweg wordt bepaald door ProRail;
  - aan deze treinbewegingen gekoppelde procestijden bij aankomst op of vertrek van emplacementen;
  - tijdelijke onttrekkingen of functionaliteitsbeperkingen die nodig zijn voor het onderhoudsrooster en werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen, alsmede het capaciteitsbeslag door bijzonder treinverkeer ten behoeve van het beheer van de infrastructuur, zoals meet- en inspectieritten;
  - activiteiten aan stilstaande treinen en spoorvoertuigen die beslag leggen op begrensde milieucapaciteit.
- ProRail houdt bij de verdeling van capaciteit rekening met voorkeurgebruik van sporen<sup>61</sup> en met gebruiksbepalingen. Gebruiksbepalingen kunnen onder andere ontstaan door brugopeningen en voorschriften met betrekking tot geluid, spoorwegveiligheid en omgevingsvergunningen. ProRail toetst regelmatig of planning en/of uitvoering passen binnen de grenzen van deze voorschriften met betrekking tot geluid, spoorwegveiligheid en omgevingsvergunningen. De uitkomsten kunnen betekenis hebben voor de capaciteitsverdeling (minder of onder voorwaarden te verdelen) en reeds verkregen capaciteitsrechten (aanwijzingen geven of intrekken). De normen voor geluid zijn gebaseerd op de wettelijke bepalingen. Voor spoorwegveiligheid komen normen voort vanuit:
  - veranderingen ten opzichte van een voorgaand jaar in de capaciteitsverdeling mogen niet leiden tot een onveiligere situatie. Er wordt een risico analyse dienstregeling gemaakt, die

<sup>60</sup> Hieronder vallen ook treinbewegingen van een perronspoor naar een overgave- of opstelspoor v.v., het aankomen en/of vertrekken op een emplacement (met name goederen) en het doorrijden over een emplacement naar een achterliggende terminal et cetera.

<sup>61</sup> Voorkeurgebruik wordt door ProRail vastgesteld na overleg met gerechtigden.

- onder meer ingaat op afwijkingen ten opzichte van de plannormen zoals opgenomen in bijlage 23;
- analyse van veiligheidsincidenten conform het veiligheidsbeheersysteem alsmede het oplossen van door de Inspectie en/of Onderzoeksraad geconstateerde tekortkomingen.
- e. Door capaciteitsaanvragen in samenhang te bezien, beoordeelt ProRail of het samenstel van aanvragen past binnen de beschikbare capaciteit. Desgevraagd levert de aanvrager aanvullend de relevante informatie die nodig is om de inpassing te kunnen beoordelen.
- f. Programmatie- en coördinatie overleg voor de jaardienst- en ad-hocfase vindt met gemandateerden plaats via de Tafel van Verdeling. Ter ondersteuning hiervan zijn er voor incidentele onttrekkingen de overlegtafels Gebruikersoverleg en Landelijk Platform Overleg ten behoeve van de jaardienstverdeling en de ad-hocfase.
- g. ProRail verdeelt op het niveau van treinpaden tussen aankomst- en vertrekstations inclusief sporen op de aankomst- en vertrekstations. De rijweg tussen aankomst- en vertrekstation op spoorniveau is geen onderdeel van de capaciteitsverdeling.
- h. Daar waar sporen ten bate van opstelcapaciteit met de functionaliteit perronsporen zijn aangevraagd voor 24 uur per dag wordt de capaciteit (ten behoeve van opstellen, services en dergelijke) alleen verdeeld tussen einde en aanvang treindienst. Voor de overige uren wordt de capaciteit op perronsporen als treinpad verdeeld, tenzij er aanvullende afspraken zijn gemaakt met alle betrokken partijen.

## 4.4.1 Nadere beschrijving van de processen

### 4.4.1.1 Afstemming basisuurpatronen

Door samen te werken en af te stemmen in het maken van basisuurpatronen (BUP) is er voor de aanvrager eerder zicht op de (on-)mogelijkheden van uitvoering van de door hem gewenste bedrijfsproductie ten behoeve van contractering van klanten, personeel- en materieelplanning, enzovoort. Het resultaat van dit proces bestaat uit één of meerdere basisuurpatronen (indien mogelijk uit te rollen in een 24 uurspatroon), die in te zien zijn in Donna. Hiermee komen de deelnemers de basis voor de in te dienen capaciteitsaanvragen voor het jaardienstproces overeen. In het jaardienstproces vindt dan de feitelijke en formele verdeling plaats.

Het BUP-proces wordt door de betrokken deelnemers ingericht met inachtneming van het volgende:

- a. Er wordt naar gestreefd om een inhoudelijk afgestemde set van in te dienen jaardienstaanvragen tot stand te brengen; leidend tot één basisuurpatroon. Daar waar commerciële behoeften concurreren vindt coördinatie plaats. Indien geen overeenstemming tussen gerechtigden wordt bereikt wordt dit als zodanig vastgesteld als agree to disagree. Er vindt geen toepassing van prioriteringsregels plaats. Dit is voorbehouden voor het jaardienstproces.
- b. De overeengekomen resultaten uit het BUP-proces kunnen alleen onder regie van ProRail worden aangepast. Voor die onderdelen uit het BUP-proces waarover geen overeenstemming kan worden bereikt formuleert ProRail zo mogelijk in overleg met de betrokken gerechtigden een dienstregelingvoorstel in het aanvraagbestand dat ten behoeve van het formuleren van capaciteitsaanvragen wordt opengesteld.
- c. Voor die onderdelen van het BUP-proces waarover geen overeenstemming wordt bereikt, wordt onder regie van ProRail getracht vóór de sluitingsdatum van de aanvraagtermijn voor de jaardienstverdeling alsnog oplossingen te vinden. Deze oplossingen dienen dan als uitgangspunt voor de programmatie en coördinatie voor de jaardienst, mits in de jaardienstfase dezelfde gerechtigden betrokken zijn bij het conflict als in het basisuurpatroon.

Voorafgaand aan de capaciteitsverdeling presenteren de in de internationale goederencorridors (*Rail Freight Corridors*) samenwerkende infrastructuurbeheerders ten behoeve van het internationale goederenvervoer een aanbod van tevoren geregelde treinpaden (*Pre-arranged Paths*). Van en/of naar het door ProRail beheerde net zal ProRail zulke treinpaden in het dienstregelingjaar 2019 aanbieden op tenminste de volgende relaties:

- Maasvlakte – Kijfhoek – Zevenaar grens;
- Amsterdam Westhaven / Amsterdam Houtrakpolder – Meteren – Zevenaar grens;
- Vlissingen Sloehaven – Meteren – Zevenaar grens;
- Amsterdam Westhaven / Amsterdam Houtrakpolder – Kijfhoek – Roosendaal grens;

- Maasvlakte – Kijfhoek – Roosendaal grens;
- Amsterdam Westhaven / Amsterdam Houtrakpolder – Weesp – Oldenzaal grens;
- Kijfhoek – Weesp – Oldenzaal grens;
- Roosendaal grens – 's Hertogenbosch – Utrecht – Amersfoort – Oldenzaal grens.

De in deze fase gecreëerde van tevoren geregelde treinpaden worden gepubliceerd op de website van de corridororganisatie waarvoor betreffende van tevoren geregelde treinpaden zijn bedoeld. Dit betreft de corridororganisaties '[Rhine - Alpine](#)', '[North Sea - Mediterranean](#)' en '[North Sea - Baltic](#)'. Deze publicatie vindt in januari 2018 plaats waarna de van tevoren geregelde treinpaden verder als vaststaand worden gezien in het kader van het verdere BUP-proces.

In bijlage 22 zijn de specificaties van de standaard goederenpaden opgenomen.

Op emplacement Venlo gelden beperkingen voor gepland opstellen en geplande behandeltime van goederentreinen, zie onderdeel 2.1.4 van bijlage 6. Verdere specifieke voorwaarden voor verdeling en gebruik van emplacement Venlo zijn onderdeel van de capaciteitsverdeling.

ProRail maakt op basis van realisatiecijfers, prognoses en gewenste flexibiliteit een raming van te verwachten aanvragen voor goederenverkeer en besloten personenvervoer en na overleg met de goederenspoorwegondernemingen en brancheorganisaties. Deze raming borgt ook de benodigde capaciteit voor ad-hoc aanvragen conform artikel 13 lid 3 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. ProRail vertaalt deze raming in aantallen goederenpaden per traject die tijdens de capaciteitsverdeling en in de ad-hocfase specifiek voor goederenvervoer benodigd zijn inclusief voldoende procescapaciteit op emplacementen. Voor besloten personenvervoer wordt de raming vertaald naar benodigde relatiepaden en bijbehorende capaciteitsrechten om deze paden op het juiste moment in de logistieke planning op te nemen. Deze capaciteit blijft tot aan levering door de OSS aan de verkeersleiding voorbehouden voor daartoe bestemd gebruik.

#### 4.4.1.2 Verdelen jaardienst

Tijdens het verdelen van de jaardienst is er sprake van de volgende processtappen:

- 1 Indienen van aanvragen
- 2 Programmatie en coördinatie
- 3 Consultatie ontwerpdiensregeling
- 4 Vaststelling verdeling

##### 4.4.1.2.1 Indienen van aanvragen


In deze processtap dienen gerechtigden hun aanvraag in. Een aanvraag kan alleen gedaan worden voor de normale dienstregeling, zijnde de dienstregeling op het niveau van terugkerende paden conform de definitie in artikel 1 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Extra treinen bij evenementen en incidentele treinen kunnen in de ad-hocfase worden aangevraagd. De aanvraag voor capaciteit op baanvakken, perronsporen<sup>62</sup> en emplacementen wordt ingediend:

- door middel van een in de applicatie Donna ontworpen dienstregeling (zie paragraaf 4.4.5);
- voor internationale capaciteitsaanvragen via de applicatie PCS (zie paragraaf 1.10.2 en onderdeel 6 van bijlage 24);
- of in een met ProRail overeen te komen andere vorm.

Voor capaciteit op emplacementen wordt de aanvraag per spoor geformuleerd; de aanvraag kan ook worden ingediend voor in overleg met ProRail te bepalen aaneengesloten groepen van sporen voor een op te geven tijdsduur; in beide gevallen bevat de aanvraag een beschrijving van eventueel op de sporen uit te voeren processen (rangeren, controles, reiniging, enzovoorts). Op diverse emplacementen zijn voorkeursporen aangewezen voor vervoerende aannemers ten behoeve van het verrichten van onderhouds- en vernieuwingswerkzaamheden. Een overzicht van de locaties en deze sporen wordt uiterlijk 1 februari 2018 gepubliceerd op het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

<sup>62</sup> Inclusief direct met de dienstregeling van treinen samenhangende rangeerbewegingen.

Het indienadres is:

<i>bedrijf:</i>	ProRail, Vervoer en Dienstregeling afdeling Capaciteitsverdeling	
<i>postadres:</i>	Postbus 2038 3500 GA Utrecht	
<i>telefoon:</i>	+31 (0) 88 231 5555	
<i>e-mail:</i>	<a href="mailto:capaciteitsverdeling@prorail.nl">capaciteitsverdeling@prorail.nl</a>	

De afdeling Capaciteitsverdeling is u graag van dienst bij vragen over de capaciteitsverdeling.

### *Internationale aanvragen*

De gerechtigde vraagt bij voorkeur de benodigde capaciteit voor internationale treinen aan via PCS.

Als een gerechtigde bij de verschillende infrastructuurbeheerders afzonderlijke aanvragen indient, is zij zelf verantwoordelijk voor de onderlinge afstemming van die aanvragen. De inspanning van de betrokken infrastructuurbeheerders is dan beperkt tot het signaleren van gebreken in de aansluitingen.

Een internationale capaciteitsaanvraag dient te voldoen aan de voorwaarden die elk der betrokken infrastructuurbeheerders stellen aan aanvragen voor capaciteit op hun net; zie daartoe hun netverklaringen. Indien één der betrokken infrastructuurbeheerders de capaciteitsaanvraag voor een internationaal treinpad dat ook over het door ProRail beheerde spoorwegnet loopt niet in behandeling neemt of anderszins afwijst, zal ook ProRail de voor dat treinpad aangevraagde capaciteit op het door ProRail beheerde net niet verdelen aan de aanvrager.<sup>63</sup>

Internationale capaciteitsaanvragen voor de vastgestelde van tevoren geregelde treinpaden op één van de internationale goederencorridors kunnen uitsluitend via de tool PCS (zie paragraaf 1.10.2 en onderdeel 6 van bijlage 24) van RailNetEurope ingediend worden bij de Corridor One-Stop-Shop van de betreffende internationale goederencorridor.

Als gevolg van de TSI TAP<sup>64</sup> en de TSI TAF<sup>65</sup> dient een spoorwegonderneming (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).

ProRail stelt de benodigde capaciteit voor het onderhoudsrooster met cyclisch onderhoud en inspectie alsmede de inzet van schouwtreinen, meettreinen en mobiele werkplaatsen vast. Waarbij mogelijk is dat het onderhoudsrooster wordt opgezet in een vast deel (passend met de normale dienstregeling) en flexibel deel (nader te bepalen aantal keer per jaar) dat minimaal 16 weken voor uitvoering wordt geëffectueerd. De capaciteit van schouwtreinen wordt in één volumeaanvraag vastgelegd in de Btd-planner.

### *Intake*

Na ontvangst worden de aanvragen gecontroleerd op volledigheid en andere kennelijke gebreken, zoals onderling conflicterende elementen, overschrijding van de gebruiksmogelijkheden van de infrastructuur, afwijkingen ten opzichte van in de BUP-fase overeengekomen in te dienen capaciteitsaanvragen. Zo nodig wordt de aanvrager in de gelegenheid gesteld de aanvraag binnen een aan te geven termijn te wijzigen en/of aan te vullen.

Als de aanvrager in zijn aanvraag bepaalde gebruikskennmerken<sup>66</sup> van de gevraagde capaciteit niet expliciet vermeldt, kan de capaciteit nog wel worden verdeeld. Dit gebeurt dan onder voorbehoud dat de aanvrager de standaardwaarden voor die gebruikskennmerken toepast. De standaardwaarden

<sup>63</sup> Artikel 4b Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

<sup>64</sup> 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.

<sup>65</sup> 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.

<sup>66</sup> Bijvoorbeeld treinlengte, aanwezigheid van gevaarlijke stoffen, enzovoort.



worden, door ProRail vastgesteld, rekening houdend met de kenmerken of gebruiksbependingen van de infrastructuur.

Voor goederenvervoer is het standaard goederenpad 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.

#### 4.4.1.2.2 Programmatie en coördinatie

In de fase van programmatie en coördinatie 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. Deze ontwerpdienstregeling ligt een maand ter consultatie voor en ProRail spant zich in met de gemaakte opmerkingen rekening te houden.

Tijdens de programmatie en coördinatie heeft ProRail afstemming met de andere infrastructuur-beheerders in Europa. Zo wordt geprobeerd om zoveel mogelijk doorgaande en hoogwaardige grensoverschrijdende dienstregelingspaden te realiseren. Dit is verder uitgewerkt in het RNE-document "Customer Handbook for International Timetabling", te raadplegen via de [website van RailNetEurope](#). Daarnaast stemt ProRail voor aanvragen op de Havenspoorlijn af met aangrenzende terminals.

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 1.9) van de goederencorridors en gebaseerd op het Framework for Capacity Allocation dat door de Executive Boards van de verschillende corridors is ondertekend. Het document "Decision of the Executive Board of the Rail Freight Corridor adopting the Framework for capacity allocation" is op de websites van de verschillende goederencorridors te raadplegen via de volgende links:

- [Corridor Rhine – Alpine](#);
- [Corridor North Sea – Mediterreanean](#);
- [RFC North - Sea Baltic](#).

#### *Programmatie*

Tijdens de programmatie identificeert ProRail de situaties waarin aanvragen met elkaar en/of met de benodigde capaciteit voor werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen alsmede het onderhoudsrooster 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 te verwerken met het oog op doelmatig gebruik van de capaciteit. ProRail hanteert hierbij de volgende grondslagen:

- Algemeen:
  - Spoorafwijkingen, met behoud van functie.
- Specifiek voor gerechtigden die hebben deelgenomen aan het BUP-proces met het oog op de onderlinge afstemming van hun in te dienen aanvragen:
  - Afwijkingen op het afgestemde basisuurpatroon kunnen door ProRail naar het oorspronkelijke afgestemde basisuurpatroon worden teruggedraaid. Dit geldt niet voor de gevallen waarbij er geen overeenstemming tussen gerechtigden werd bereikt en dit als zodanig werd vastgesteld.
- Specifiek voor reizigerstreinen:
  - Afwijkingen in tijd tot maximaal 3 minuten.
- Specifiek voor goederentreinen:
  - Het opheffen of verplaatsen van stops, tenzij vervoerder 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.
  - Op de Betuweroute: afwijkingen in tijd minus 10 minuten tot plus 20 minuten.

- Het aanpassen van dienstregelingsnelheden als de trein met dezelfde locomotief/wagencombinatie op een ander deel van het traject die snelheid ook kan halen en de infrastructuur het toelaat.

Bij deze grondslagen gelden de volgende randvoorwaarden:

- er wordt voldaan aan de plannormen en planningsregels;
- 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.

Betrokken partijen behouden het recht om tijdens de coördinatiefase bezwaar te maken op wijzigingen binnen de grondslag. Indien dit het geval is, vindt afstemming met betrokken partijen plaats. Hierbij doen betrokken partijen en/of ProRail coördinatievoorstellen met oplossingen voor het conflict.

Als binnen de grondslag geen oplossing voor concurrerende aanvragen wordt gevonden, vindt afstemming met de betrokken aanvragers plaats. Dit is een proces van gelijkwaardig overleg. In geval van concurrerende aanvragen spannen betrokken partijen zich in om tot een oplossing te komen. Daarbij kunnen ook de in het geding zijnde commerciële en bedrijfseconomische belangen een rol spelen. In het geval dat aanvragen van gerechtigden onderling concurreren kan ProRail trachten op basis van verhoging van de gebruiksvergoeding tot overeenstemming te komen.<sup>67</sup> De verhoging wordt berekend conform paragraaf 6.1 'toeslag voor schaarse capaciteit'. Mocht het coördinatieproces naar oordeel van ProRail of een van de betrokken partijen niet tot voldoende resultaat leiden, dan kan de geschillenregeling worden ingeroepen om een oplossing te bereiken (zie paragraaf 4.4.2).

Voor de coördinatieprocedures gelden de volgende procesregels:

- 1 De geïdentificeerde concurrentiesituatie wordt bekend gemaakt aan alle betrokken aanvragers.
- 2 De daarbij betrokken aanvragers worden uitgenodigd voor nader overleg over de situatie, eventueel op basis van een programmatievoorstel van ProRail.
- 3 Elk van de betrokken aanvragers wordt uitgenodigd oplossingsvoorstellen te doen.
- 4 Oplossingen moeten passen binnen de gebruiksmogelijkheden van de infrastructuur, met inbegrip van plannormen en gebruiksbependingen vanwege voorschriften met betrekking tot geluid, spoorwegveiligheid en omgevingsvergunningen.
- 5 Gestreefd wordt naar oplossingen waarbij (met inachtneming van procesregel 4) 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 worden bij het zoeken naar oplossingen niet toegepast.
- 6 De in RNE-verband afgestemde grenspassagetijdstoppen worden zoveel mogelijk gehandhaafd.
- 7 De door ProRail te presenteren voorstellen sluiten aan op de dienstregelingstechnische maatregelen zoals opgenomen in capaciteitsvergrotingsplannen.
- 8 ProRail bewaakt de robuuste uitvoerbaarheid van de dienstregeling op basis van de plannormen in bijlage 23 alsmede de doelmatige benutting van de infrastructuur.
- 9 Voor afwijkingen op de plannormen ten aanzien van overkruistijden en opvolgtijden dient een veiligheidsbeoordeling aanwezig te zijn.
- 10 De mate waarin een aanvrager in voorgaande jaren treinpaden heeft benut blijft buiten beschouwing.

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

- a. Vervoer gaat boven verkeer.

<sup>67</sup> Conform artikel 7 lid 1 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

- b. Op de route Meteren Aansluiting – Zevenaar Grens v.v. hebben goederentreinen met een risicofactor<sup>68</sup>  $\geq 5$  voorrang boven elke goederentrein met een lagere risicofactor.
- c. Op de route Meteren Aansluiting – Zevenaar Grens v.v. 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 v.v. 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 v.v. die van locomotief wisselen.
- e. Op de route Meteren Aansluiting – Zevenaar Grens v.v. hebben goederentreinen die bij omleiding via een andere grensovergang een lengte- of tonnagebeperking zouden ondervinden, voorrang boven goederentreinen die die beperkingen niet ondervinden.
- f. Binnen gegeven milieugerelateerde capaciteitsgrenzen (geluid en risico) wordt een zo hoog mogelijke benutting (vervoer/verkeer) geaccomodeerd.
- g. Volledige benutting van de geluidsruimte gaat boven volledige benutting van de risicoruimte voor externe veiligheid.

#### 4.4.1.2.3 Consultatie ontwerpdienstregeling

Aan gerechtigden wordt op 2 juli 2018 de ontwerp dienstregeling aangeboden. Gerechtigden hebben de mogelijkheid om te reageren op de in concept aangeboden capaciteit tot uiterlijk 3 augustus 2018 op de door ProRail aan gerechtigde als ontwerp verdeelde capaciteit. ProRail zal de door gerechtigde geleverde reacties meewegen in de definitieve capaciteitsverdeling op 20 augustus 2018.

#### 4.4.1.2.4 Vaststelling verdeling

De jaardienstregeling wordt vastgelegd in Donna BD (treinpaden en opstelcapaciteit op emplacementen) en Btd-planner / RADAR (onderhoudsrooster en Incidentele Onttrekkingen); het capaciteitsverdelingsdocument geeft de toepasselijke bestandsgegevens. Hierin staat vermeld welke capaciteit aan de aanvragers is verdeeld en welke capaciteit voor welk gebruik is voorbehouden (waaronder ook werkzaamheden). Dit document gaat deel uitmaken van de te sluiten toegangsovereenkomst. De gerechtigde verkrijgt dan het gebruiksrecht voor de capaciteit die in het capaciteitsverdelingsdocument aan die gerechtigde is toebedeeld. Gerechtigden die een capaciteitsovereenkomst met ProRail hebben afgesloten, kunnen het operationele proces in handen geven van een spoorwegonderneming waarmee ProRail een toegangsovereenkomst heeft afgesloten (zie paragraaf 2.3.2).

Gerechtigden die houder van verdeelde capaciteit zijn, mogen die capaciteit niet overdragen aan andere gerechtigden. De houder van capaciteit kan een andere gerechtigde werkzaamheden laten uitvoeren aan opgesteld materieel, zonder dat er sprake is van overdracht van capaciteit aan die andere gerechtigde.

### 4.4.1.3 Verdelen in ad-hocfase door One-Stop-Shop

#### 4.4.1.3.1 Aanvragen van gerechtigden

##### Tijdschema voor ad-hocaanvragen

De ad-hocfase kent twee tijdsperiodes:

<sup>68</sup> De risicofactor ["R"] is een getal dat wordt bepaald op basis van een weging van het aantal wagens met gevaarlijke stoffen per basisnetstoffencategorie, en wel als volgt:  $R = \text{aantal wagens A} \times 0,4 + \text{aantal wagens B2} \times 0,4 + \text{aantal wagens B3} \times 1,2 + \text{aantal wagens C3} \times 0,1 + \text{aantal wagens D3} \times 0,3 + \text{aantal wagens D4} \times 1,2$ .

De indeling in basisnetstoffencategorieën is de indeling van stoffen met GEVI coderingen voor risicoberekeningen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen van de adviesgroep AVIV. Specificaties hiervan zijn te vinden op pagina 54 in het rapport [Handleiding Risicoanalyse Transport](#) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

- Aanvragen die gedaan worden tussen 10 april 2018 en 8 oktober 2018. Deze zogenoemde Late Path Requests worden verwerkt na het vaststellen van de capaciteitsverdeling op 20 augustus 2018.
- Aanvragen die gedaan worden na 8 oktober 2018. Deze aanvragen worden binnen vijf werkdagen verwerkt in de stand van de dienstregeling op het moment van verwerken.

De ad hoc verdeelde capaciteit wordt vastgelegd in de databestanden. Periodiek kunnen de verwerkte ad-hoc aanvragen worden opgenomen in een zogenaamd wijzigingsblad. Opname in een wijzigingsblad is uitsluitend een administratieve verwerking, en impliceert geen wijziging van capaciteitsrechten. De ingangsdata en sluitingsdata van de wijzigingsbladen voor dienstregeling 2019 zijn internationaal bepaald en worden gepubliceerd via de [website van RailNetEurope](#). Via de Tafel van Verdeling kunnen extra wijzigingsbladen worden overeengekomen, dan wel aanpassing van sluitingsdata.

#### Verdeelproces

Ad-hoc aanvragen kunnen door gerechtigden op drie manieren worden ingediend:

- Digitaal; dit kan via Donna (>52/36 uur voor vertrek) of via ISVL (tot een half uur voor vertrek), zie paragraaf 4.4.1.4.
- Schriftelijk bevestigd door middel van een ingevuld RNE-formulier via e-mail naar [oss@prorail.nl](mailto:oss@prorail.nl) tot vijf werkdagen voor de dag waarop de capaciteit beschikbaar gesteld zou moeten worden.
- Voor internationale capaciteitsaanvragen via de applicatie PCS (zie paragraaf 1.10.2 en onderdeel 6 van bijlage 24);

tabel 4.2 Sluitingstermijn ad-hoc aanvragen bij OSS

Laatste dag indienen aanvragen bij OSS	Week	Uitvoeringsdag	Week
donderdag	1	donderdag	2
vrijdag	1	vrijdag	2
maandag	1	zaterdag en zondag	2
dinsdag	1	maandag en dinsdag	2
woensdag	1	woensdag	2

Aanvragen worden na ontvangst gecontroleerd op volledigheid en andere kennelijke gebreken, zoals onderling conflicterende elementen, overschrijding van de gebruiksmogelijkheden van de infrastructuur of ontbreken van gegevens. Zo nodig wordt de aanvrager in de gelegenheid gesteld de aanvraag te wijzigen en/of aan te vullen.

Voor aanvragen die worden ingediend in Donna geldt dat de aanvraag wordt toegewezen, zonder nadere bevestiging, indien de gewenste capaciteit met inachtneming van de dienstregeling-plannormen (zie bijlage 23) kan worden ingepast tussen het eerder in Donna vastgelegde capaciteitsbeslag en indien de aanvrager de in de jaardienstverdeling respectievelijk in Btd-planner / RADAR vastgelegde buitendienststellingen respecteert (ook indien die nog niet in Donna zijn verwerkt) als ook de nog niet in Donna vastgelegde capaciteit respecteert, die middels een schriftelijke aanvraag volgens het first come, first serve-principe eerder binnengekomen zijn. ProRail meldt de in Donna aanvragende spoorwegonderneming binnen een nader overeen te komen redelijke termijn, na het door die spoorwegonderneming in Donna registreren van de aanvraag, wanneer de spoorwegonderneming als gevolg van voornoemde situatie de aangevraagde capaciteit niet krijgt toegewezen.

Bij schriftelijke aanvragen, ingediend na 8 oktober 2018, ontvangt de indiener binnen vijf werkdagen een reactie, conform de termijn die gesteld is in artikel 5 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Maatgevend voor acceptatie van enkelvoudige aanvragen is, of de gevraagde capaciteit op het moment van aanvraagverwerking kan worden ingepast tussen het reeds Donna vastgelegde capaciteitsbeslag. Bij meervoudige orders (meerdere treinen) of orders welke buiten moment liggen wat reeds in Donna is vastgelegd, wordt binnen 5 dagen een reactie gegeven wanneer de aanvraagverwerking kan worden ingepast. Indien twee of meer schriftelijk ingediende aanvragen om dezelfde capaciteit concurreren wordt de capaciteit verdeeld aan de eerst-ingediende aanvraag.

In het geval capaciteitsaanvragen concurreren met eerder verdeelde capaciteit, kunnen deze alsnog worden verdeeld als degene die de capaciteit oorspronkelijk verworven heeft instemt met wijziging van de aan hem verdeelde capaciteit.

Voorafgaand aan levering aan Verkeersleiding monitort ProRail de plankwaliteit en controleert of het plan geen concurrerende aanvragen bevat. Indien ProRail constateert dat er sprake is van concurrentie, wordt de veroorzakende partij verwittigd en in de gelegenheid gesteld de concurrentie op te lossen. Indien de concurrentie niet tijdig is opgelost voor levering aan Verkeersleiding, is de aanvraag niet verdeeld en wordt deze door ProRail uit het plansysteem verwijderd, waarbij zowel de gerechtigde als Verkeersleiding op de hoogte worden gebracht.

Het kan voorkomen dat capaciteitsrechten die aan twee gerechtigden verdeeld zijn, door omstandigheden (bijvoorbeeld als gevolg van aanpassingen in de infrastructuur) na verdeling concurrerend blijken te zijn. In dat geval wordt de capaciteit onder regie van ProRail herverdeeld.

Een gerechtigde die geen spoorwegonderneming is (zie paragraaf 2.2.1) moet uiterlijk 30 dagen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur aangeven welke spoorwegonderneming gebruik gaat maken van de verdeelde capaciteit. Als hieraan niet is voldaan, vervalt de verdeelde capaciteit aan ProRail.

#### *Paden voor goederenverkeer en besloten personenvervoer en reservecapaciteit*

De door ProRail bij de vaststelling van de jaardienstregeling vrij te houden paden voor goederenvervoer en besloten personenvervoer blijven tot aan levering aan de verkeersleiding voorbehouden voor daartoe bestemd gebruik.

Als uitwerking van de Verordening (EU) Nr 913/2010 dienen spoorwegondernemingen er rekening mee te houden dat een nader aan te duiden hoeveelheid reservecapaciteit beschikbaar blijft ter verdeling door de Corridor One-Stop-Shops. Deze capaciteit kan aangevraagd worden bij de betreffende Corridor One-Stop-Shops.

De goederencorridors Rhine – Alpine en North Sea – Baltic publiceren de reservecapaciteit in de vorm van een maximum aantal slots op deze internationale goederencorridors. De goederencorridor North Sea – Mediterranean publiceert deze reservecapaciteit in de vorm van tevoren geregelde treinpaden die niet zijn aangevraagd.

De paden van goederencorridors blijven beschikbaar voor de Corridor One-Stop-Shops tot 30 dagen voor uitvoering. Na de genoemde 30 dagen voor uitvoering, komt niet-benutte capaciteit ter verdeling beschikbaar voor ProRail.

#### *4.4.1.3.2 Verkeersaanpassingen als gevolg van beheer*

ProRail voert de regie over het herplannen van verkeer als gevolg van beheer (VAB-proces). Doel van het VAB-proces is om de capaciteit optimaal te verdelen in de nog beschikbare capaciteit, onder andere op de omleidingsroutes. Daarbij geldt dat de aangemerkte behoefte aan omleidingscapaciteit in de jaardienst prioriteit heeft. In dit proces werkt ProRail samen met DB Netz en Infrabel om zorg te dragen voor een goede aansluiting van de verdeelde of om te leiden treinen op de grensovergangen. ProRail heeft daarbij de mogelijkheid indien passend na coördinatie om wijzigingen ten opzichte van de specificaties te verwerken conform de grondslagen in paragraaf 4.4.1.2.2. Daarbij worden de commerciële en logistieke samenhang van verkeer niet aangetast en wordt de resterende capaciteit bij buitendienststellingen optimaal verdeeld.

Hieronder is de werkwijze nader beschreven.

Tussen de 28 en 15 weken voor uitvoering stemt ProRail af met de gerechtigden om de specificatie van het om te leiden en in tijd aan te passen verkeer op te stellen. Hierbij worden de volgende termijnen gehanteerd:

- 18 weken voor uitvoering levert ProRail aan betrokken gerechtigden een concept-specificatie ter reactie.
- 17 weken voor uitvoering leveren de gerechtigden hun reactie aan ProRail.
- 16 weken voor uitvoering is de functionele onttrekking van de werkzaamheden bevroren en wijzigt niet meer.
- 15 weken voor uitvoering levert ProRail de definitieve specificatie aan betrokken gerechtigden.

Daar waar specificaties niet binnen randvoorwaarden verwerkt kunnen worden, start ProRail coördinatie met de betrokken gerechtigden.

Tussen 15 weken en 8 weken voor uitvoering worden voorstellen van DB Netz en Infrabel om af te wijken van de grensovergang in de specificatie met gerechtigden afgestemd.

Vanaf 8 weken voor uitvoering vindt verdere uitwerking van de dienstregelingen plaats in de volgende stappen:

- 8 weken voor uitvoering heeft ProRail de treinlijsten met om te leiden treinen op de grensovergangen afgestemd met DB Netz en Infrabel.
- Vanaf 8 weken voor uitvoering start de verwerking van treinpaden en emplacementscapaciteit in de plansystemen DONNA en RMS Client.
- 6 weken voor uitvoering zijn de grenstijden van alle treinen afgestemd tussen ProRail, DB Netz en Infrabel.
- 3 weken voor uitvoering publiceert ProRail de dienstregeling. Gerechtigden kunnen een laatste verzoek voor een geringe aanpassing van hun dienstregelingen doen.
- 2 weken voor uitvoering publiceert ProRail de definitieve dienstregeling en de verdeelde emplacementscapaciteit.

Indien tijdens het beschreven proces niet tot consensus leidt, verplichten ProRail en de betrokken gerechtigden zich binnen hierboven beschreven tijdstervijnen via de coördinatieprocedure tot verdeling te komen.

#### **4.4.1.4 Verdelen en annuleren in ad-hocfase door Verkeersleiding**

##### *4.4.1.4.1 Aanvragen voor treinpaden door meer dan een verkeersleidingsgebied*

Voor het aanvragen van een nieuw treinpad of het wijzigen van een bestaand treinpad (wijzigingen in stationnement, tractievorm en/of treinkarakteristiek) dient de gerechtigde een order in via het ordersysteem ISVL.

Orders voor grensoverschrijdende treinpaden naar het buitenland dienen te worden ingediend zodra bekend is dat de trein van Infrabel of DB Netz toestemming heeft gekregen en is voorzien van een internationaal treinnummer, conform onderdeel 1.3 van bijlage 6 'Operationele Voorwaarden'. ProRail zorgt er dan voor dat de dienstregeling van het betrokken treinpad voor het traject in Nederland hierop aansluit.

Een order bestaat uit de kenmerken zoals vermeld in onderdeel 2.1.1 van bijlage 6 'Operationele Voorwaarden'. Indien deze kenmerken niet zijn vermeld is ProRail gerechtigd de order af te wijzen. De order moet minimaal 30 minuten voor uitvoering worden ingediend en zal door ProRail binnen 30 minuten worden beantwoord. Worden orders korter vóór uitvoering ingediend, dan spant ProRail zich in deze order op tijd af te handelen, dit is echter geen garantie dat de order op tijd wordt afgehandeld. ProRail verwerkt de orders op volgorde van binnenkomst.

De aangevraagde treinpaden worden door ProRail conflictvrij gepland door gebruik te maken van vooraf gedefinieerde paden.

Zodra de dienstregeling door ProRail aan de gerechtigde is bekendgemaakt vraagt de gerechtigde capaciteit aan voor het verplaatsen van materieel op het betreffende emplacement.

##### *4.4.1.4.2 Aanvragen voor treinpaden in één verkeersleidingsgebied*

Aanvragen van capaciteit of het wijzigen van reeds verdeelde capaciteit voor het verplaatsen van materieel (rangeren) op één emplacement of tussen twee emplacementen in het geval van de Havenspoorlijn:

- Worden door openbaar personenvervoerders gedaan in de vorm van een order via het ordersysteem LOA-online.
- Worden door goederenvervoerders en overige personenvervoerders gedaan door contact tussen machinist en verkeersleidingspost.

De order moet minimaal 15 minuten vóór uitvoering worden ingediend en zal door ProRail binnen 15 minuten worden beantwoord. Worden orders korter vóór uitvoering ingediend, dan spant ProRail zich in deze order op tijd af te handelen, dit is echter geen garantie dat de order op tijd wordt afgehandeld.

De aangevraagde treinpaden worden door ProRail conflictvrij gepland door zoveel mogelijk gebruik te maken van vooraf gedefinieerde paden.

#### 4.4.1.4.3 Annuleren van reeds verdeelde capaciteit

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. Deze melding vindt plaats op de volgende manieren:

- Voor alle reizigerstreinen via ISVL.
- Voor goederentreinen op het eerste vertrekstation via RMS Client en op volgende commerciële of logistiek logistieke vertrekstations via ISVL.

Voor treinen, afkomstig uit het buitenland, geldt dat ProRail zelf het initiatief neemt. Na afstemming met de spoorwegonderneming en met de buur-inframanager trekt ProRail de verdeelde capaciteit in voor zover de bij dat pad betrokken buitenlandse beheerder, definitief niet de aansluitende capaciteit beschikbaar stelt. Telefonische meldingen over annuleren kort na een verstoring gelden als waardevolle informatie, maar niet als annulering. De formele annulering vindt plaats via ISVL of RMS Client.

Voor treinen die geannuleerd worden als onderdeel van vooraf gedefinieerde bijstuurmaatregelen (zie ook paragraaf 4.8) hoeft geen annulering meer plaats te vinden via ISVL of RMS Client. Deze annuleringen worden door ProRail gelogd in het systeem Spoorweb en/of in Monitoring. Voorbeelden van dergelijke maatregelen:

- Treinafhandeldingsdocument (TAD).
- Versperringsmaatregelen (VSM).
- Door Verkeersleiding aangepaste Versperringsmaatregelen volgens het Afwegingskader Versperringen.
- Flexibele aanvangstijd dubbelsporige buitendienststelling (FAB).
- Landelijk Uitgedunde Dienstregeling (LUD).
- Regionaal Uitgedunde Dienstregeling (ROD).
- Stilleleggen Treindienst t.g.v. Grootschalige Gebeurtenissen.
- Andere door Verkeersleiding getroffen bijsturingsmaatregelen.

## 4.4.2 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 10 werkdagen uitsluitsel geeft.

Met de in deze paragraaf beschreven regeling voorziet ProRail in de in artikel 46 lid 6 van Richtlijn 2012/34/EU voorgeschreven geschilregeling.

Een aanvrager of ProRail heeft de mogelijkheid het initiatief te nemen tot geschilbeslechting tijdens de coördinatiefase van de jaardienstregeling doch uiterlijk tot 10 werkdagen voor vaststelling van de capaciteitsverdeling van de jaardienstregeling. Een gerechtigde kan ook toepassing van de geschilbeslechtigingsregeling inroepen in het geval dat hij meent benadeeld te worden door de wijze waarop ProRail bij de vaststelling van de capaciteitsverdeling is afgeweken van de eerder door ProRail gepresenteerde ontwerpdienstregeling; in zo'n geval moet de geschillenregeling worden ingeroepen binnen 5 werkdagen nadat de capaciteitsverdeling door ProRail is vastgesteld.

De geschilbeslechtigingsprocedure voorziet een gesprek tussen de betrokken partijen (hoor en wederhoor) met als doel het conflict op te lossen. Indien geen oplossing wordt bereikt, doet de voorzitter binnen 10 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 conflicterende aanvragen tussen gerechtigden (verkeer/verkeer) is ProRail voorzitter. Bij conflicten tussen een aanvraag van een gerechtigde en de benodigde capaciteit voor geplande werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen, het onderhoudsrooster of de vrij te houden paden welke onderdeel zijn van de ad-hoc raming vindt de behandeling van het geschil plaats onder een van ProRail

onafhankelijke voorzitter, die door ProRail wordt aangewezen met instemming van gerechtigden. De behandeling leidt in dat geval tot een advies waarvan ProRail bij de vaststelling van de capaciteitsverdeling alleen deugdelijk gemotiveerd mag afwijken. Deze motivatie maakt ProRail kenbaar aan de betrokken gerechtigden.

#### 4.4.3 Overbelaste infrastructuur

Gedurende het jaardienstverdelingsproces of naar aanleiding van een prognose van capaciteitsaanvragen voor de nabije toekomst kunnen capaciteitsknelpunten worden gesignaleerd. Het knelpunt kan verbonden zijn aan zowel de fysieke als andere begrenzingen (onder andere geluid, spoorwegveiligheid en externe veiligheid) van de capaciteit. Dit kan leiden tot het door ProRail overbelast verklaren van delen van de infrastructuur.<sup>69</sup> Na overbelastverklaring stelt ProRail binnen 6 maanden een capaciteitsanalyse<sup>70</sup> op. Binnen 6 maanden na afronding van de capaciteitsanalyse stelt ProRail na overleg met betrokken gerechtigden een capaciteitsvergrotingsplan<sup>71</sup> 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.

#### 4.4.4 Toepassing van kaderovereenkomsten

Voor het dienstregelingjaar 2019 is geen kaderovereenkomst van toepassing.

#### 4.4.5 Ondersteunende systemen

De ondersteunende systemen, ten behoeve van (de voorbereiding van) de capaciteitsverdeling, zijn in tabel 4.3 vermeld met daarbij een korte beschrijving. Tevens is van de navolgende applicaties een meer uitgebreide omschrijving gegeven:

- Donna, zie onderdeel 5 van bijlage 24.  
Daarnaast biedt ProRail de dienst 'Facilitair plannen met de applicatie Donna' aan, zie paragraaf 5.5.6, voor het omzetten van een specificatie voor een aangevraagd treinpad in een ontwerpdienstregeling en het invoeren van die ontwerpdienstregeling in de applicatie Donna.
- Path Coordination System, zie onderdeel 6 van bijlage 24.
- Btd-planner / RADAR, zie onderdeel 7 van bijlage 24.
- ISVL, zie onderdeel 8 van bijlage 24.
- LOA Online, zie onderdeel 9 van bijlage 24
- RMS Client, zie onderdeel 10 van bijlage 24.
- TNR, zie onderdeel 11 van bijlage 24.

De belangrijkste systemen ter ondersteuning van het verdeelproces zijn Donna en Btd-planner / RADAR. Spoorwegondernemingen kunnen hiervan gebruik maken. Voor het basisuurpatroon- en jaardienstproces alsmede de ad-hocfase 2019 wordt gebruik gemaakt van Donna als leidend systeem.

<sup>69</sup> De overbelastverklaring is te raadplegen via de [website van ProRail](#).

<sup>70</sup> Te raadplegen via de [website van ProRail](#).

<sup>71</sup> Te raadplegen via de [website van ProRail](#).



tabel 4.3 Overzicht en korte uitleg van de applicaties

Proces	Systeem	Korte uitleg
Afstemming basisuurpatronen	Donna BU	Informatie- en communicatiesysteem ter ondersteuning van de planning en verdeling van de treindienst. In Donna BU wordt het basisuurpatroon vastgelegd.
Verdelen jaardienst	Donna BD	Informatie- en communicatiesysteem ter ondersteuning van de planning en verdeling van de treindienst, inclusief opstellen op emplacementen. In Donna BD wordt de uitwerking van de dienstregeling voor zeven verkeersdagen van 24 uur in een standaardweek vastgelegd.
	'Path Coordination System' van RNE	Internetapplicatie waarmee in internationaal verband capaciteit wordt aangevraagd en de toegewezen capaciteit wordt gepubliceerd.
	Btd-planner / RADAR	Applicatie waarin de verdeling van capaciteit voor geplande werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen of het onderhoudsrooster wordt vastgelegd.
	RMS Client	Applicatie die een overzicht geeft van de bezetting van emplacementen behorend tot de Betuweroute en een overzicht van de kenmerken van de sporen van emplacementen behorend tot de Betuweroute, zoals lengte en soort spoor.
Verdelen in ad-hocfase	Donna BD update (wijzigingsbladen) Donna SD	Informatie- en communicatiesysteem ter ondersteuning van de planning en verdeling van de treindienst. In Donna BD wordt de uitwerking van de dienstregeling voor zeven verkeersdagen van 24 uur in een standaardweek vastgelegd. In Donna SD wordt de uitwerking van de dienstregeling voor specifieke dagen vastgelegd, tot 52/36 uur voor uitvoering.
	RMS Client	Applicatie die voor de spoorwegonderneming een actueel overzicht geeft (tot 16 uur vooruit) van de bezetting van emplacementen behorend tot de Betuweroute en een overzicht van de kenmerken van de sporen van emplacementen behorend tot de Betuweroute, zoals lengte en soort spoor.  Applicatie die voor de spoorwegonderneming tot 16 uur vooruit inzicht geeft in de actuele vertrektijden, de actuele doorrijtijden aan de grens en in de actuele dienstregelingen van goederentreinen. RMS Client biedt tevens triggers aan de spoorwegonderneming op 90, 80, 70 en 60 minuten voor vertrek, waarna de spoorwegonderneming <ul style="list-style-type: none"> <li>• het gebruik van het verdeelde treinpad kan bevestigen of</li> <li>• het treinpad kan teruggeven voor hergebruik</li> <li>• een nieuw treinpad voor een vertraagde goederentrein kan aanvragen</li> <li>• een goederentrein kan opheffen.</li> </ul>
	ISVL	Applicatie voor het indienen van bovenlokale aanvragen in de VL-fase.
	LOA Online	Applicatie ter ondersteuning van het indienen, afhandelen en vastleggen van lokale orders ten behoeve van rangeerrijwegen op alle locaties (emplacementen).
	Afstemming basisuurpatronen, verdelen jaardienst en ad-hocfase	TNR

## 4.5 Capaciteit voor werkzaamheden

### 4.5.1 Bepalen benodigde capaciteit voor werkzaamheden

ProRail formuleert de benodigde capaciteit voor redelijkerwijs voorzienbare en planbare werkzaamheden:

- a. volume, frequentie en locatie van geplande werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen;
- b. programma's zoals slijpen en stoppen;
- c. vervanging- en/of vernieuwingsprojecten zoals bovenbouwvernieuwing inclusief de daarvoor benodigde treinen;
- d. functie-uitbreidingsprojecten zoals nieuwbouw inclusief de daarvoor benodigde treinen;
- e. werken voor derden zoals bij verandering van spoorse kruisingen;
- f. beheerwerkzaamheden waaronder systeembeproevingen en veiligheidsoefeningen;
- g. het onderhoudsrooster met cyclisch onderhoud en inspectie alsmede de inzet van schouwtreinen, meettreinen en mobiele werkplaatsen, waarbij mogelijk is dat het onderhoudsrooster wordt opgezet in een vast deel (passend met de normale dienstregeling) en flexibel deel (nader te bepalen aantal keer per jaar) dat minimaal 16 weken voor uitvoering wordt geëffectueerd.

De capaciteitsverdeling met betrekking tot het onderhoudsrooster met cyclisch onderhoud en inspectie alsmede de inzet van schouwtreinen, meettreinen en mobiele werkplaatsen wordt behandeld in de procedure zoals in paragraaf 4.4 weergegeven.

ProRail streeft om samen met gerechtigden overeenstemming te bereiken over de capaciteitsaanvragen ten behoeve van de geplande werkzaamheden in het betreffende dienstregelingsjaar en zal gerechtigden informeren over de capaciteitsaanvragen ten behoeve van de geplande werkzaamheden in de eerste twee kwartalen van het navolgend dienstregelingsjaar. Bij het voorleggen van deze capaciteitsaanvragen:

- worden voorafgaand aan het jaardienstverdelingsproces alleen gerechtigden geraadpleegd waar capaciteitsrechten verkeer van het voorgaand jaar aan zijn verdeeld aangevuld met gerechtigden die expliciet hebben aangegeven eveneens aan de verdeelprocedure te willen deelnemen;
- worden ten tijde van het jaardienstverdelingsproces de gerechtigden geraadpleegd die een capaciteitsvraag verkeer hebben ingediend bij de start van de jaardienstverdeling.

### 4.5.2 Verdelen capaciteit ten behoeve van werkzaamheden

Voor werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen die (een combinatie van) incidentele onttrekkingen vragen, geldt het volgende:

- 1 Voor zover de werkzaamheden op de sluitingsdatum van de jaardienstaanvraag redelijkerwijs voorzienbaar en planbaar zijn, wordt de capaciteit voor de uitvoering van de werkzaamheden bij de jaardienstverdeling op datum gezet en verdeeld waarmee het capaciteitsrecht aan ProRail is toegekend. Voor werkzaamheden welke niet redelijkerwijs voorzienbaar en planbaar zijn, is het mogelijk tijdens de jaardienstfase overeenstemming te bereiken over de dagsoort en uitvoeringsvariant. Deze worden geormerkt in Btd-planner / RADAR en dienen als basis voor de ad-hocfase.
- 2 ProRail kan onttrekkingen aanwijzen op de hoofdspoorwegen en de grensbaanvakken van aangrenzende netten, waarvoor wordt verwacht dat de daarvoor relevante omleidingsroutes onvoldoende restcapaciteit bieden voor de dan om te leiden treinen. Voor die onttrekkingen kan ProRail een apart coördinatieproces starten, zie ook paragraaf 4.4.1.3.
- 3 Indien als gevolg van het plaatsen van een incidentele onttrekking op de omleidingsroute sprake is van concurrentie tussen het onderhoudsrooster en het om te leiden verkeer, zal het onderhoudsrooster vervallen.
- 4 Bij geplande werkzaamheden wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de continuïteit van de bedrijfsprocessen op emplacementen teneinde extra operationele kosten of extra treinbewegingen te beperken. Indien een voorgenomen meerdaagse buitendienststelling de bedrijfsprocessen (ernstig) verstoort, kan een gerechtigde in het Gebruikersoverleg verzoeken een alternatieve uitvoering te ontwikkelen die minder verstorend voor de bedrijfsprocessen is, dan wel of er een andere uitvoering van de bedrijfsprocessen (op het emplacement) mogelijk is. Partijen verplichten

zich om een reëel inzicht te geven in de voor- en nadelen (zowel op werkproces- als op kostenniveau) die elk van hen ondervinden bij de verschillende uitvoeringsvarianten en spannen zich in om in redelijkheid een oplossing te vinden. Extra operationele kosten (bijvoorbeeld extra reistijd) of kosten van extra logistieke treinbewegingen die verbonden zijn met het gekozen alternatief worden door de gerechtigden zelf gedragen.

Bij het verdelen van incidentele onttrekkingen voorafgaand aan of tijdens de jaardienst is sprake van de volgende processtappen:

1. Indienen van aanvragen  
Voordat de aanvragen aan gerechtigden worden aangeboden worden de aanvragen gecontroleerd op een aantal vereisten. ProRail start minimaal een half jaar voor de sluitingsdatum van de jaardienstaanvraag met het formuleren van het capaciteitsbeslag dat hoort bij de geplande werkzaamheden in het betreffende dienstregelingjaar.
2. Programmatie en coördinatie  
De programmatie en coördinatie van geplande incidentele onttrekkingen vindt plaats in een (regionale) gebruikersoverleg. Voor de programmatie- en coördinatieprocedures gelden de volgende procesregels:
  - Geïdentificeerde conflicten tussen beheer en verkeer worden inzichtelijk gemaakt aan alle betrokken aanvragers in het gebruikersoverleg.
  - Elk van de betrokken partijen wordt verzocht oplossingsvoorstellen te doen.
  - Gestreefd wordt naar oplossingen waarbij zo veel mogelijk de aangevraagde capaciteiten worden gehonoreerd en 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.
  - Tijdens het proces van programmatie en coördinatie geeft het systeem Btd-planner / RADAR steeds de actuele stand van door ProRail benodigde capaciteit voor werkzaamheden.
3. Vaststelling van de verdeling  
Het vaststellen van de geplande incidentele onttrekkingen vindt plaats in het Landelijk Platform Overleg (LPO). Leidende spelregels daartoe zijn weergegeven in het corridorboek. De jaardienstregeling beheer wordt vastgelegd in Btd-planner / RADAR; het capaciteitsverdelingsdocument geeft de toepasselijke bestandsgegevens. Hierin staat vermeld welke capaciteit aan ProRail is verdeeld en welke capaciteit voor welk gebruik is voorbehouden.

Capaciteitsaanvragen ten behoeve van evenementen en ten behoeve van feestdagen in het buitenland volgen dezelfde procesgang als die voor incidentele onttrekkingen. Voor nader overeen te komen evenementen vindt tijdens de jaardienstfase en onder die procesregels een verdeling plaats van de extra treinen in combinatie met de reguliere jaardienstcapaciteitsaanvragen. ProRail voert regie. Het onderhoudsrooster vervalt niet, tenzij expliciet overeengekomen. ProRail zal, mits haalbaar, bijdragen aan het oplossen van concurrentie middels aanpassingen aan het onderhoudsrooster.

### 4.5.3 Vergoedingen bij geplande en voorziene buitendienststellingen

ProRail kan in het kader van het jaardienstverdelingsproces voor capaciteit ten behoeve van werkzaamheden een financiële compensatie aan gerechtigde(n) overeenkomen anders dan gebruiksvergoedingen. Onder de voorwaarde dat het alternatief vervoerplan uitvoerbaar en maatschappelijk acceptabel is, wordt in combinatie met deze compensatieafspraken in beginsel de door ProRail opgestelde voorkeursvariant van de buitendienststelling gekozen, met inachtneming van hetgeen hieronder bij de punten 1, 2 en 3 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 bepalend voor de kwalificatie van een werk als functiewijzigingswerk respectievelijk als functiehandhavingswerk.

1. Functiewijzigingswerken
  - a. Voor geplande functiewijzigings- en omgevingswerken ('nieuwbouw') worden de out-of-pocket-kosten voor vervangend vervoer vergoed op basis van door ProRail goedgekeurde offertes die door de spoorwegonderneming met ProRail zijn overeengekomen.
  - b. Er vindt voor geplande functiewijzigings- en omgevingswerken ('nieuwbouw') geen vergoeding plaats voor om te leiden treinen voor reizigers- en goederenvervoer. ProRail spant zich in om

- de omleidingsroutes zoals gedefinieerd in het Corridorboek vrij te houden voor omleidingsverkeer.
- c. Indien als gevolg van ombouwwerkzaamheden langer dan 6 weken (gemiddelde duur van een wijzigingsblad) infrafunctionaliteit 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 directe bedrijfskosten van de gerechtigde, die door een specificatie worden onderbouwd, door ProRail gedragen.
2. Functiehandhavingswerken
- a. Voor reizigersvervoerders kan bij geplande functiehandhavingswerken ('groot onderhoud' en 'vernieuwing') sprake zijn van compensatie, en wel in de volgende gevallen en in de hieronder beschreven mate:
    - i. geen compensatie wordt verleend in geval van buitendienststellingen in weekeinden, nachten, tussen de spitsen, in reizigersverkeerluwe perioden (zijnde schoolvakanties en officiële feestdagen) of als het doorgaande treinverkeer niet wordt geraakt;
    - ii. wel 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;
    - iii. het bedrag van de financiële compensatie wordt berekend via een bedrag per vervallen treinkilometer ten gevolge van de buitendienststelling, ten opzichte van de in de jaardienst verdeelde situatie;
    - iv. het compensatietarief voor reizigersvervoerders is afhankelijk van de categorie waarin het betrokken baanvak volgens is ingedeeld en bedraagt:
      - voor categorie 1 baanvakken € 11,- per vervallen treinkilometer volgens de jaardienstverdeling;
      - voor categorie 2 baanvakken € 6,- per vervallen treinkilometer volgens de jaardienstverdeling;ProRail kan in voorkomend geval een hogere vergoeding overeenkomen, op basis van een offerte met betrekking tot de kosten van een te bieden servicelevel met vervangend vervoer.
  - b. Voor goederenvervoerders kan bij geplande functiehandhavingswerken ('groot onderhoud' en 'vernieuwing') op goederenbaanvakken (zie bijlage 28) sprake zijn van compensatie, en wel in de volgende gevallen en in de hieronder beschreven mate:
    - i. geen compensatie wordt verleend in geval van buitendienststellingen in weekeinden (zaterdag 0:00 uur tot maandag 6:00 uur) of in goederenverkeerluwe perioden (zijnde officiële feestdagen en de tussenliggende dag tussen een officiële feestdag en een weekeind), in het geval de buitendienststelling korter duurt dan 12 uur, of als het doorgaande treinverkeer niet wordt geraakt;
    - ii. wel wordt compensatie verleend als en voor zover een buitendienststelling (deels) op normale werkdagen (niet goederenverkeerluw) valt en indien de duur meer bedraagt dan 12 uur; de compensatie geldt dan voor de niet via de oorspronkelijke geplande route gereden treinen gedurende die werkdagen;
    - iii. het bedrag van de financiële compensatie wordt berekend via een bedrag per geraakte goederentrein ten gevolge van de buitendienststelling. Voor een definitie van een "geraakte trein" zie bijlage 28;
    - iv. het compensatietarief per goederentrein wordt bepaald volgens het gestelde onder 'compensatietarief' in bijlage 28.  
ProRail kan in voorkomend geval een hogere vergoeding overeenkomen, op basis van een offerte met betrekking tot de kosten van een te bieden servicelevel met aangepast vervoer.
  - 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 € 15,- per extra treinkilometer tussen de omleidingsroute volgens het corridorboek en de initieel aangevraagde route.
3. 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, gewogen naar de duur van het werk. Dit geldt voor reizigers- en goederenvervoerders.

#### 4.5.4 Ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden<sup>72</sup>

- a. ProRail kan gedurende het dienstregelingsjaar capaciteit verkrijgen voor niet redelijkerwijs voorzienbaar of niet planbaar onderhoud en werkzaamheden ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur aan of nabij de hoofdspoorwegen dat redelijkerwijs niet kan wachten tot het volgende dienstregelingsjaar. ProRail voorziet zijn aanvraag van een onderbouwing van nut en noodzaak in geval van een geschil over de benodigde capaciteit. Eventuele wijziging van voor verkeer verdeelde capaciteit vindt plaats onder de regels van ad-hocaanvragen verkeer, derhalve alleen met instemming van de houder van die capaciteit.
- b. Gerechtigden die houder zijn van capaciteit en ProRail kunnen na de jaardienstverdeling verzoeken om de overeengekomen verdeling ten behoeve van werkzaamheden te wijzigen op grond van onvoorziene omstandigheden ten opzichte van het jaarplan. De basisregel is dat wordt meegewerkt aan herprogramming; medewerking kan alleen gemotiveerd vanuit de eigen bedrijfsbelangen afgewezen worden. Wijziging van verdeelde capaciteit (beheer of verkeer) kan alleen plaatsvinden met instemming van de houder van die capaciteit.
- c. Bij het concretiseren van de wijze van uitvoering en uitvoeringsdata is het mogelijk dat de nadere uitwerking niet past in de in de jaardienst verdeelde capaciteit. Ook kunnen er zich omstandigheden voordoen in de projectvoorbereiding en -uitvoering die niet als zodanig verondersteld zijn bij vaststelling van de benodigde capaciteit. ProRail maakt dit zichtbaar en overlegt met betrokken gerechtigden die houder zijn van capaciteit over aanpassingen aan de wijze van uitvoering en uitvoeringsdata. Is er geen consensus over de uitvoeringsvariant dan verplichten betrokken gerechtigden en ProRail zich via een alsdan overeen te komen procedure binnen 10 werkdagen tot een vast te stellen verdeling te komen. Randvoorwaarde is dat de uitvoering van de betrokken werkzaamheden in het dienstregelingsjaar 2019 moet geschieden.
- d. Werkzaamheden aan het spoor vragen veelal een (enkele) grote onttrekking en meerdere kleinere onttrekkingen (ten behoeve van voor- en nawerk). Deze kleinere onttrekkingen worden in het onderhoudsrooster uitgevoerd. Indien het onderhoudsrooster onvoldoende capaciteit levert, maakt ProRail dit zichtbaar en stelt uiterlijk 23 weken voor uitvoering de benodigde capaciteit voor resterend voor- en nawerk vast. ProRail overlegt met betrokken gerechtigden die houder zijn van capaciteit over inpassing; als geen consensus kan worden bereikt dan geldt eveneens de in het voorgaande lid genoemde procedure voor de afhandeling van het geschil. Bovenstaande bepalingen zijn er op gericht om de – in de landelijke samenhang passende – grote onttrekkingen maximaal te benutten.
- e. Gerechtigden die houder zijn van capaciteit of ProRail kunnen bij hun instemming als voorwaarde stellen dat het nadeel dat zij ondervinden door afwijking van de eerder verdeelde capaciteit wordt vergoed. De vergoeding betreft alleen directe bedrijfskosten, die door middel van een specificatie worden onderbouwd. Voor goederenvervoerders is de vergoeding gestandaardiseerd en opgenomen in onderdeel 3 van bijlage 28.
- f. Als zich storingen of onregelmatigheden voordoen / dreigen<sup>73</sup> te gaan voordoen die een veilig en ongestoord treinverkeer in gevaar brengen of kunnen brengen<sup>74</sup> is onderhoud noodzakelijk en vervallen de capaciteitsrechten van gerechtigden om werkzaamheden (reparaties, spoedeisende vervangingen, enzovoort) voor herstel / borging van veilig en ongestoord treinverkeer uit te voeren. ProRail spant zich in om deze werkzaamheden zoveel mogelijk in het onderhoudsrooster uit te voeren of de datum en tijden van de infraonttrekking vooraf af te stemmen met de betrokken gerechtigden.

<sup>72</sup> De detailwerkwijzen zijn beschreven in de procedure 'capaciteitsverdeling Beheer – Verkeer', te raadplegen via het [Logistieke Portaal van ProRail](#).

<sup>73</sup> Te constateren op basis van inspecties, meldingen, opgetreden storingen, enzovoort.

<sup>74</sup> Dit is een nadere definiëring van de situatie "in geval van nood" uit artikel 9 lid 5 van de Algemene Voorwaarden.

## 4.6 Niet gebruikte capaciteit voor treinpaden en opstellen

Als een uur voor vertrek duidelijk is dat de capaciteit niet door de betrokken gerechtigde gebruikt gaat worden, is ProRail vrij om andere gerechtigden over die capaciteit te laten beschikken. Wanneer blijkt dat capaciteit die in standaardpaden gereserveerd is voor goederentreinen als bedoeld in artikel 13 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en besloten personenvervoer treinen, niet gebruikt zal worden, dan komt deze capaciteit na levering aan de verkeersleiding voor uitvoering beschikbaar ook voor andere marktsegmenten. ProRail kan specifieke paden aanwijzen die eerder beschikbaar komen.

Wanneer een gerechtigde de in de jaardienst (inclusief wijzigingsbladen) beschikbaar gekregen capaciteit voor openbaar vervoer op baanvakken en perronsporen gedurende tenminste 1 maand voor minder dan 80% benut of de capaciteit voor ander gebruik voor minder dan 50% benut, dan kan ProRail de capaciteitsrechten terugnemen. Hierbij wordt steeds gerekend per (gerelateerd) treinnummer per verkeersdag op de vrije baan en perronsporen (laatste uitsluitend bij besloten personenvervoer). Bij ander gebruik worden wijzigingen van dienstregelingen beschouwd als gebruik van de verkregen capaciteit. ProRail consulteert daarbij altijd minimaal drie weken voor uitvoeringsmoment de spoorwegonderneming en indien van toepassing de gerechtigde zijnde niet een spoorwegonderneming aan wie de capaciteit is verdeeld. Betrokken gerechtigde heeft dan de gelegenheid de oorzaken van de ongebruikte capaciteit uiteen te zetten. ProRail neemt de argumentatie mee in haar overwegingen. Er is ook een reserveringsheffing verschuldigd voor treinpaden die worden afbesteld en voor treinpaden die niet worden benut. De reserveringsheffing op niet-gebruikte capaciteit dient om een efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen. De criteria en heffing voor de reserveringsheffing zijn vermeld in paragraaf 6.4.1.

Om op emplacementen geen capaciteit ongebruikt te laten kan capaciteit op een of meerdere specifieke sporen in overeenstemming tussen ProRail en betrokken gerechtigden verdeeld worden aan meerdere gerechtigden ten behoeve van samengebruik. Daarbij kunnen gerechtigden samenwerken en één van hen als coördinerend voor de dagelijkse logistieke afstemming aanwijzen. Daarnaast geldt dat voor capaciteit op emplacementen die gedurende tenminste 1 maand voor minder dan een kwart van de uren is gebruikt, de capaciteitsrechten teruggenomen kunnen worden. Hierbij wordt steeds gerekend per (gerelateerd) treinnummer per verkeersdag op het emplacement. ProRail consulteert daarbij altijd minimaal drie weken voor uitvoeringsmoment de spoorwegonderneming en indien van toepassing de gerechtigde zijnde niet een spoorwegonderneming aan wie de capaciteit is verdeeld. Betrokken gerechtigde heeft dan de gelegenheid de oorzaken van de ongebruikte capaciteit uiteen te zetten. ProRail neemt de argumentatie mee in haar overwegingen. Er is ook een reserveringsheffing verschuldigd voor capaciteit op emplacementen die wordt afbesteld en voor capaciteit op emplacementen die niet wordt benut. De reserveringsheffing op niet-gebruikte capaciteit dient om een efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen. De criteria en heffing voor de reserveringsheffing zijn vermeld in paragraaf 6.4.1.

Van het terugnemen van capaciteit is geen sprake als het niet gebruiken van de capaciteit te wijten is aan niet-economische redenen buiten de wil van de exploitant. ProRail gaat dat na, onder meer door navraag bij de betrokken gerechtigde.

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.

## 4.7 Buitengewoon vervoer

ProRail faciliteert Buitengewoon Vervoer ten behoeve van spoorwegondernemingen met standaardregelingen en maatwerkregelingen, voor de dienstverlening hierover zie paragraaf 5.4.3.

### [Overeen te komen regeling](#)

- ▶ ProRail heeft de regelingen over Buitengewoon Vervoer omschreven in onderdeel 1.2 van bijlage 6 'Operationele Voorwaarden' en wil deze opnemen in de toegangsovereenkomst. ◀

## 4.8 Treindienstleiding en bijsturing

### 4.8.1 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.<sup>75</sup> Doelstelling van de bijsturingsmaatregelen is om zo snel mogelijk terug te keren tot het oorspronkelijke actuele plan.

ProRail streeft ernaar om bij de bijsturingsmaatregelen tegemoet te komen aan de wensen van alle spoorwegondernemingen, maar consensus is niet voorwaardelijk voor het vaststellen ervan.

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

### 4.8.2 Bijsturingsmaatregelen

ProRail geeft invulling aan de beginselen in de vorm van:

- het afwegingskader versperringen  
Bedoeld om tot vooraf opgestelde versperringsmaatregelen te komen bij gedeeltelijke of volledige versperringen. Een versperringsmaatregel is een aangepaste dienstregeling volgens welke treinen worden gekeerd, opgeheven of omgeleid. Ook de inzet van alternatief vervoer vormt onderdeel van een versperringsmaatregel.
- Treindienst Afhandel Documenten voor individuele vertragingen  
Deze worden afgehandeld volgens if/then scenario's. Het betreft hier in hoofdzaak volgordewisselingen tussen opeenvolgende treinen en wachttijden voor aansluitingen tussen (reizigers) treinen.
- De leidraad bij vertragingen voor meervoudige vertragingen  
Deze leidraad is opgebouwd uit doelen, principes, criteria en een corridorkaart. Het betreft hier de volgende bijsturingsmaatregelen: trein vertraagd laten doorrijden, volgorde van treinen wisselen, trein doorschuiven (naar ander pad), trein eerder keren, nieuwe trein maken en trein opheffen.

### 4.8.3 Voorziene bijsturingsituaties

Vanwege harmonisering van alle Netverklaringen is in Europees verband via de RNE afgesproken om een uniforme hoofdstuk-indeling toe te passen in de Netverklaring. Waarbij er een onderscheid wordt gemaakt tussen voorziene onvoorziene bijsturingsituaties. Dit onderscheid wordt in Nederland niet gemaakt. ProRail neemt bij een verstoring maatregelen op basis van de vooraf opgestelde bijsturingsmaatregelen. Voor zowel voorziene als onvoorziene situaties.

### 4.8.4 Onvoorziene bijsturingsituaties

Vanwege harmonisering van alle Netverklaringen is in Europees verband via de RNE afgesproken om een uniforme hoofdstuk-indeling toe te passen in de Netverklaring. Waarbij er een onderscheid wordt gemaakt tussen voorziene onvoorziene bijsturingsituaties. Dit onderscheid wordt in Nederland niet gemaakt. ProRail neemt bij een verstoring maatregelen op basis van de vooraf opgestelde bijsturingsmaatregelen. Voor zowel voorziene als onvoorziene situaties.

### 4.8.5 Samenwerking spoorwegondernemingen en ProRail

Het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) is een operationeel samenwerkingsverband van de spoorsector met een eigen identiteit en bijbehorende facilitaire voorzieningen waaronder een landelijke control room.

<sup>75</sup> Artikel 26 lid 3 Besluit spoorverkeer.

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 het door ProRail beheerde spoorwegnet 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 opgenomen in het document 'Wegwijzer OCCR' dat geraadpleegd kan worden via de publieke [website van het OCCR](#).

## 4.8.6 Waarborging detectie

ProRail wijst sporen en rijwegen aan die bij de normale dienstuitvoering niet regelmatig worden bereiden maar die voor de bijsturing van de verkeersafwikkeling van belang zijn. Ten behoeve van de betrouwbare werking van de treindetectiesystemen op die sporen en rijwegen mag de periode tussen twee opeenvolgende ritten over die sporen en rijwegen bepaalde grenswaarden niet overschrijden. In verband daarmee kan ProRail treinen aanwijzen die via een alternatieve rijweg worden geleid teneinde die grenswaarde niet te overschrijden ("roestrijden").

### *Overeen te komen regeling*

- ▶ ProRail heeft de regelingen met betrekking tot het roestrijden omschreven in onderdeel 2.5 van bijlage 6 'Operationele Voorwaarden' en wil deze opnemen in de toegangsovereenkomst. ◀

## 4.9 Toewijzing van capaciteit voor opstel- en rangeervoorzieningen

De procedures voor het verkrijgen van toegang tot de in paragraaf 3.6.3 en 3.6.4 opgenomen voorzieningen worden in deze paragraaf beschreven.

### *Uitgangspunten*

- Opstellen is het tijdelijk parkeren van treinen tussen 2 ritten. De dienstvoorziening betreft het opstelspoor inclusief voorzieningen als depotvoedingen, et cetera (zie paragraaf 3.6.4).
- Op een emplacement kan ook rangeerwerk worden uitgevoerd t.b.v. het splitsen en/of samenvoegen van treinen en het manoeuvreren naar een ander spoor voor bijvoorbeeld reinigen, repareren en tanken. De dienstvoorziening betreft de sporen waarop deze activiteiten kunnen worden uitgevoerd. Treinbewegingen van een perronspoor naar een overgave- of opstelspoor v.v., het aankomen en/of vertrekken op een emplacement (met name goederen) en het doorrijden over een emplacement naar een achterliggende terminal, et cetera maken onderdeel uit van de dienst treinpad.
- ProRail maakt de indeling van sporen bekend (voorkeursgebruik). Tijdens het behandelen van verzoeken tot toegang kan deze indeling gewijzigd worden. Ook kunnen sporen aangewezen worden buiten de emplacementen voor verzoeken tot toegang voor opstellen en rangeren (bijvoorbeeld perron- of keersporen). Voorts geldt dat voorkeursporen aangewezen worden voor vervoerende aannemers ten behoeve van het verrichten van werkzaamheden voor beheer (paragraaf 4.5.1).
- Verzoeken tot toegang gaan in de vorm van een verzoek tot toegang tot een heel spoor voor een aan te geven tijdsvak. De maximale duur is 1 dienstregelingsperiode. Een vergoeding is verschuldigd als dit tijdvak de 3 uur overschrijdt. Zie hoofdstuk 6.
- De aanvraag bevat ten behoeve van het toetsen aan milieuvergunningen een beschrijving van eventueel op de sporen uit te voeren processen (rangeren, controles, reiniging, enzovoorts).
- Voor het behandelen van verzoeken tot toegang voor de gehele dienstregelingsperiode wordt het tijdschema van de jaardienstverdeling van treinpaden gehanteerd.
- De onttrekkingsmomenten t.b.v. de in paragraaf 4.5.1 opgenomen werkzaamheden voor beheer sluiten de toegang uit. De procedures die beschreven zijn in paragraaf 4.5 worden gehanteerd.



- Op emplacement Venlo gelden beperkingen voor gepland opstellen en geplande behandelingsperiode van goederentreinen, zie onderdeel 2.1.4 van bijlage 6.

## Processtappen

- Verzoeken tot toegang voor de gehele dienstregelingsperiode 2019
  1. Bekendmaken welke sporen open staan voor verzoeken tot toegang voor opstellen en rangeren inclusief het voorkeursgebruik. Uiterlijk 1 maart 2018.
  2. Ontvangen van verzoeken tot toegang en levering van diensten uiterlijk met de sluitingsdatum van de aanvragen voor de jaardienst, via volume infra inzetten in Donna of een bij ProRail op te vragen formulier. Binnen 5 werkdagen geeft ProRail aan of een verzoek compleet is en kan de gelegenheid geven het verzoek aan te vullen.
  3. Integreren van alle verzoeken en beoordelen of deze gehonoreerd kunnen worden. Indelen in de volgende categorieën.
    - a. Indien verzoeken van een of meerdere verzoekers passen. Door naar stap 4.
    - b. Indien een verzoek van een verzoeker niet past. Onderzoek doen naar levensvatbare alternatieven. En door naar stap 4.
    - c. Indien twee of meerdere verzoeken conflicteren. Trachten verzoeken te verzoenen. De verzoekers kunnen in gezamenlijkheid vragen aan ProRail een oplossing van het conflict vast te stellen. ProRail zal dan de volgende criteria hanteren:
      - Lokopstelsporen worden verdeeld onder de aanvragers naar rato van het verwachte gebruik van deze sporen.
      - Leeg materieel verkeer gaat boven opstellen.
      - Opstellen van materieel dat dagelijks wordt ingezet ten behoeve van vervoerend gebruik gaat boven materieel dat niet dagelijks wordt ingezet (bijvoorbeeld sloopmaterieel, nieuw in te zetten materieel).
      - Kort opstellen gaat boven langer opstellen, waarbij voor conflicten tussen reizigerstreinen geldt, dat minder dan 12 uur opstellen gaat boven langer dan 12 uur opstellen; indien beide aanvragen binnen de 12 uur vallen, zal de eerste prioriteitsstelling gebaseerd worden conform artikel 8 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en indien nodig als tweede middels een bedrijfseconomische afweging.
  4. Indien verzoening niet mogelijk is volgt een onderzoek naar levensvatbare alternatieven.
  4. Ontwerptoewijzing bekendmaken tegelijk met ontwerpdienstregeling treinpaden. In het ontwerpbesluit zijn de uitkomsten van de stappen 3a, 3b, 3c alsmede de uitsluitingen van toegang als gevolg van onttrekkingsmomenten voor beheer opgenomen. Indien levensvatbare alternatieven ontbreken dan zal ProRail dit aangeven. Verzoekers worden geconsulteerd over het ontwerpbesluit.
  5. Definitieve toewijzing aan verzoekers tegelijk met bekendmaking jaardienstverdeling treinpaden. Indien levensvatbare alternatieven ontbreken dan zal ProRail dit aangeven.
- Verzoeken tot toegang voor ad hoc aanvragen dienstregelingsperiode 2019
  1. Bekendmaken van de bij jaardienst verdeelde onttrekkingsmomenten t.b.v. onderhoudsroosters en projecten werk.
  2. Ontvangen van verzoeken tot toegang. Dit geschiedt via Donna als volume-infra inzet of via een bericht aan [oss@prorail.nl](mailto:oss@prorail.nl).
  3. Behandelen van late requests vindt plaats na afloop van de jaardienstverdeling en geschiedt binnen 30 werkdagen. Behandelen van ad-hoc aanvragen tijdens de dienstregelingsperiode geschiedt binnen 20 werkdagen. Er vindt geen verzoening plaats in geval van conflicterende verzoeken (principe van first-come, first served).

(lege bladzijde)

## 5 Diensten

### 5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk betreft de aangeboden diensten voor gebruik van de spoorweginfrastructuur en bijkomende voorzieningen<sup>76</sup> door spoorwegondernemingen en andere gerechtigden. Daarnaast worden diensten aangeboden met betrekking tot het plannen en uitvoeren van de dienstregeling en performance analyse.

De diensten zijn ingedeeld volgens de categorie indeling zoals vermeld in bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU:

- minimumtoegangspakket (paragraaf 5.2);
- toegang tot voorzieningen (paragraaf 5.3);
- aanvullende diensten (paragraaf 5.4);
- ondersteunende diensten (paragraaf 5.5).

Deze indeling vormt de grondslag voor de tariefsbepaling. In de paragrafen 6.1 en 6.2 zijn de heffingsbeginselen en heffingsregeling toegelicht, in paragraaf 6.3 zijn de tarieven en specifieke bepalingen met betrekking tot de tarieven vermeld.

Op alle diensten in dit hoofdstuk die door ProRail worden aangeboden zijn de Algemene Voorwaarden (zie bijlage 5) en Operationele Voorwaarden (zie bijlage 6) van toepassing. Als er specifieke voorwaarden aan 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. Onder 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 maakt een Service Level Agreement (SLA) onderdeel uit van de toegangsovereenkomst. In deze SLA worden afspraken gemaakt over de 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 erop dat de Spoorwegwet de mogelijkheid opent 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 onder voorwaarden faciliteren. De volgende situaties worden gerekend onder faciliteren:

- Grondgebruik

<sup>76</sup> Conform artikel 67 Spoorwegwet. Voorzieningen van infrastructurele aard binnen de reikwijdte van de definitie van spoorweginfrastructuur volgens artikel 1 Spoorwegwet, worden niet gerekend onder bijkomende voorzieningen.

Het toestaan om door ProRail beheerde grond te gebruiken. Hiervan kan bijvoorbeeld sprake zijn als een spoorwegonderneming behoefte heeft aan ruimte voor opslagcontainers.

- Vergunning  
Het vergunnen van de realisatie en exploitatie van een voorziening door een spoorwegonderneming. Hiervan is bijvoorbeeld sprake als een spoorwegonderneming een eigen reinigingsperron wil op door ProRail beheerde grond. In het kader van omgevingsvergunningverlening kan ProRail hierbij het aanspreekpunt zijn voor het bevoegd gezag.
- Nutsvoorzieningen  
Het voor rekening van de spoorwegonderneming aansluiten van diens voorziening op nutsvoorzieningen. Hiervan is bijvoorbeeld sprake als een treinwasinstallatie door middel van ondergrondse infra moet worden aangesloten op water en/of elektra en/of riool. De ondergrondse infra blijft hierbij in eigendom en beheer van ProRail.

De voorwaarden waaronder ProRail faciliteert moeten per specifieke klantvraag worden overeengekomen.

## 5.2 Minimumtoegangspakket

Het minimumtoegangspakket, zie onderdeel 1 van bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU, betreft alle diensten om capaciteit ten behoeve van treinverkeer op de hoofdspoorweginfrastructuur en overige spoorweginfrastructuur in beheer bij ProRail te reserveren en te benutten.

Het minimumtoegangspakket omvat de volgende diensten:

1. Treinpad;
2. Opstellen;
3. Transfer;
4. Tractie-energievoorziening.

### 5.2.1 Treinpad

<b>Dienst</b>	Treinpad
<b>Omschrijving</b>	<p>Het gebruik van treinpaden volgens het verkregen recht op treinpaden uit het capaciteitsverdelingsproces. Daarbij horen de volgende onderdelen:</p> <p><i>Capaciteitsverdeling</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. De behandeling van aanvragen voor, teruggeven en wijzigen van infrastructuurcapaciteit<sup>77</sup>; ten behoeve daarvan worden de applicaties Donna, Btd-planner / RADAR, ISVL, LOA Online, PCS, RMS Client en TNR beschikbaar gesteld, zoals omschreven in bijlage 24.</li> <li>b. De reservering van capaciteit volgens de overeengekomen capaciteitsverdeling.</li> <li>c. De levering van informatie die nodig is om de treindienst waarvoor capaciteit is aangevraagd uit te voeren, via onder meer de applicatie 'RailMaps' (zie onderdeel 1 in bijlage 24), de applicatie Wegwijzers (zie onderdeel 2 in bijlage 24) en de informatie over 'Tijdelijke snelheidsbeperkingen' (zie onderdeel 3 in bijlage 24).</li> </ol> <p><i>Gebruik van hoofdspoorwegen</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>d. Het gebruik van sporen op baanvakken en stations voor trein- en rangeerbewegingen.</li> <li>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.</li> <li>f. Het stilstaand gebruik van perronsporen voor zover nodig voor het in- of</li> </ol>

<sup>77</sup> Treinen die vallen onder de regeling van vrijstelling van vergoeding (i.v.m. opdrachten van ProRail) kunnen alleen worden aangevraagd op basis van een door de aanvrager in Donna ingevoerde dienstregeling dan wel op aanvraag via ISVL.

	<p>uitstappen van reizigers.</p> <p>g. De registratie van belading van goederenwagens in een trein, ten behoeve daarvan wordt de applicatie OVGS beschikbaar gesteld, zie onderdeel 13 in bijlage 24.</p> <p><i>Verkeersleiding</i></p> <p>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, zoals omschreven in onderdeel 4 van bijlage 24.</p> <p><i>Informatie over de actuele treindienst</i></p> <p>i. De levering van informatie over de lopende treindienstafwikkeling aan de spoorwegonderneming via de applicatie SpoorWeb (zie onderdeel 14 van bijlage 24).</p> <p>j. De levering van informatie over actuele treinbewegingen via de applicatie VIEW type 1 (zie onderdeel 15 van bijlage 24).</p> <p>k. De levering van plan- en uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP berichten (zie onderdeel 16 van bijlage 24).</p> <p><i>Informatie over de uitgevoerde treindienst</i></p> <p>l. De levering van informatie: standaardrapportage verkeersprestaties, standaardrapportage monitoring en standaard gegevenslevering verkeersprestaties (zie onderdeel 17 van bijlage 24).</p> <p>m. De mogelijkheid om de aan de spoorwegonderneming toegekende oorzaken van treinafwijkingen te accepteren of af te wijzen via de applicatie Monitoring Flettering (zie onderdeel 18 van bijlage 24).</p> <p><i>Calamiteitenafhandeling</i></p> <p>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 daarbij, alsmede de afstemming met het bevoegd gezag en met de overheidshulpdiensten.</p>
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	Deze dienst wordt aangeboden op hoofdspoorwegen.
<b>Aanbieder</b>	ProRail
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	<p>Aan gerechtigden die niet als spoorwegonderneming gekwalificeerd zijn, biedt ProRail uitsluitend de onderdelen a (met uitzondering van de applicaties ISVL en LOA Online), b en c (uitsluitend de applicatie RailMaps) van het onder 'omschrijving' aangegeven deel van deze dienst.</p> <p>Daarnaast gelden de leveringsvoorwaarden die opgenomen zijn in de tabellen en bijlagen waarnaar in de omschrijving van deze dienst verwezen wordt.</p>
<b>Gebruiksvoorwaarden</b>	<p>De dienst is beperkt tot gebruik met normaal verkeer, niet zijnde buitengewoon vervoer (zie onderdeel 1.2 van bijlage 6).</p> <p>Ter bevordering van doelmatig gebruik van de capaciteit van de hoofdspoorwegen biedt ProRail een korting op de gebruiksvergoeding voor stille treinen (zie paragraaf 6.4.4).</p> <p>Spoorwegondernemingen worden ten behoeve van dienstpersoneel dat de spoorweginfrastructuur betreedt of verlaat via stations en perrons gewezen op het gestelde in paragraaf 3.6.1.1, met betrekking tot de toegangsbeheersingsvoorzieningen.</p> <p>Daarnaast gelden de gebruiksvoorwaarden die opgenomen zijn in de tabellen en bijlagen waarnaar in de omschrijving van deze dienst verwezen wordt.</p>

<b>Kwaliteit</b>	Voor kwaliteit worden prestatieindicatoren (KPI's) gebruikt met de volgende bodem- en streefwaarden:		
	<b>Prestatieindicator (KPI)</b>	<b>Bodemwaarde 2015</b>	<b>Streefwaarde 2019</b>
	Punctualiteit < 3 minuten reizigersverkeer	87,0%	90,0%
	Geleverde treinpaden	97,5%	98,2%

## 5.2.2 Opstellen

<b>Dienst</b>	Opstellen
<b>Omschrijving</b>	Deze dienst betreft: <ol style="list-style-type: none"> <li>Het stilstaand gebruik van sporen.</li> <li>Gebruik van laad- en losplaatsen, zie tabel 3.3 in paragraaf 3.6.2.</li> <li>Het gebruik van sporen langer dan 3 uur ten bate van opstellen en/of overstand van materieel.</li> <li>De registratie van positie en belading van goederenwagens op emplacementen, ten behoeve daarvan wordt de applicatie W-LIS beschikbaar gesteld, zie onderdeel 12 in bijlage 24.</li> </ol>
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	Op hoofdspoorwegen.
<b>Aanbieder</b>	ProRail
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	De leveringsvoorwaarden gelden die opgenomen zijn in de tabellen en bijlagen waarnaar in de omschrijving van deze dienst verwezen wordt.
<b>Gebruiksvoorwaarden</b>	De dienst is beperkt tot gebruik met normaal verkeer, niet zijnde buitengewoon vervoer (zie onderdeel 1.2 van bijlage 6). 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. Daarnaast gelden de gebruiksvoorwaarden die opgenomen zijn in de paragraaf waarnaar in de omschrijving van deze dienst verwezen wordt.

## 5.2.3 Transfer

<b>Dienst</b>	Transfer
<b>Omschrijving</b>	Toegang tot en gebruik van de als spoorweginfrastructuur gekwalificeerde transfervoorzieningen zoals vermeld in paragraaf 3.6.1.1, te weten: <ul style="list-style-type: none"> <li>perrons;</li> <li>de naar die perrons leidende tunnels;</li> <li>loopbruggen;</li> <li>(rol-)trappen;</li> <li>hellingbanen;</li> <li>liften;</li> <li>looproutes tussen openbare weg en perron vice versa, ten behoeve van reizigers die te voet aankomen en/of vertrekken;</li> <li>bewegwijzering;</li> <li>camera's voor beveiligingsdoeleinden;</li> <li>verlichting;</li> <li>klokken;</li> <li>omroepvoorzieningen;</li> </ul> om de transfer van reizigers mogelijk te maken, zowel van buiten het station naar de treinen vice versa als tussen treinen (overstappen). Voor een lijst met stations, zie bijlage 26.
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	Op alle stations zoals in bijlage 26 vermeld (met stationsklasse-indeling).

<b>Aanbieder</b>	ProRail
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Voor deze dienst gelden de leveringsvoorwaarden die opgenomen zijn in de paragraaf en bijlage waarnaar in de omschrijving van deze dienst verwezen wordt.
<b>Gebruiksvoorwaarden</b>	<p>De toegang tot en het gebruik van de looproutes tussen openbare weg en perron vice versa, is beperkt tot het gebruik door reizigers die op het station in of uit een trein van de spoorwegonderneming stappen (respectievelijk overstappen), alsmede tot het gebruik van die looproutes door dienstpersoneel van de spoorwegonderneming, in verband met treinen die vertrekken van, aankomen in of halteren aan het station.</p> <p>Spoorwegondernemingen worden ten behoeve van de toegang van hun reizigers tot stations en perrons gewezen op het gestelde in paragraaf 3.6.1.1, met betrekking tot de toegangsbeheersingsvoorzieningen.</p> <p>Daarnaast gelden de gebruiksvoorwaarden die opgenomen zijn in de paragraaf en bijlage waarnaar in de omschrijving van deze dienst verwezen wordt.</p>

## 5.2.4 Tractie-energievoorziening

<b>Dienst</b>	Tractie-energievoorziening
<b>Omschrijving</b>	<p>Deze dienst omvat het gebruik van de tractie-energievoorzieningssystemen (zie paragraaf 3.3.2.6 en bijlage 17).</p> <p>Deze dienst omvat niet de levering van elektrische tractie-energie, zie hiervoor de dienst in paragraaf 5.4.1.2.</p>
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	Op de geëlektrificeerde sporen, zie bijlage 17.
<b>Aanbieder</b>	ProRail
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	<p>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.</p> <p>De leveringsvoorwaarden met betrekking tot het gebruik van de tractie-energievoorzieningssystemen zijn vermeld in bijlage 25.</p>
<b>Gebruiksvoorwaarden</b>	Voor deze dienst gelden de gebruiksvoorwaarden die opgenomen zijn in de paragraaf en bijlage waarnaar in de omschrijving van deze dienst verwezen wordt.
<b>Beschikbaarheid en betrouwbaarheid</b>	Bij ijzel en ruige rijp kan door omstandigheden buiten de macht van ProRail de overdracht van elektrische stroom via het contactvlak tussen rijdraad en pantograaf beperkt zijn, mede in relatie tot het interval sinds de voorgaande trein die van de bovenleiding op het spoor gebruik maakt, alsmede in relatie tot de eigenschappen van de ingezette voertuigen. De gevolgen van ijzel en ruige rijp op de bovenleiding zijn een probleem op de interface van materieel en infrastructuur, het verbeteren van de beschikbaarheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van spoorwegondernemingen en ProRail. ProRail werkt in dat kader aan een preventieve oplossing voor ijsvorming aan de bovenleiding.

## 5.3 Gebruik van voorzieningen en verlening van diensten

Dienstenpakket 2, zie onderdeel 2 van bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU, betreft het verlenen van toegang, met inbegrip van toegang via het spoor tot de hiernavolgende dienstvoorzieningen en tot de diensten verleend in die voorzieningen.

### 5.3.1 Gebruik van voorzieningen

Diensten worden aangeboden met betrekking tot het gebruik van de volgende dienstvoorzieningen:

1. Reizigersstations

2. Goederenterminals
3. Rangeeremplacementen
4. Opstelreinen
5. Onderhoudsvoorzieningen
6. Andere technische voorzieningen
7. Zeehaven- en binnenhavenvoorzieningen
8. Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen
9. Tankinstallaties.

## 5.3.1.1 Reizigersstations

### 5.3.1.1.1 Gebruik van ProRail-dienstvoorzieningen ten behoeve van transfer

<b>Dienst</b>	Gebruik van ProRail-dienstvoorzieningen ten behoeve van transfer
<b>Omschrijving</b>	Toegang tot en gebruik van door ProRail beheerde en als dienstvoorzieningen gekwalificeerde transfervoorzieningen op en nabij de spoorweginfrastructuur, zoals vermeld in paragraaf 3.6.1.2, zoals wachtvoorzieningen, reisinformatievoorzieningen (frames, beeldschermen), locatie voor distributiemiddelen (ten behoeve van kaartverkoop automaten), locatie voor toegangsbeheersingsvoorzieningen (ten behoeve van check-in check-out palen en poorten) en locatie voor informatiebalie (ten behoeve van informatieverstrekking).
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	De gezamenlijke <a href="#">website van NS Stations en ProRail</a> geeft voor elk van de in bijlage 26 opgenomen stations aan, welke voorzieningen per station beschikbaar zijn en door ProRail worden aangeboden.
<b>Aanbieder</b>	ProRail
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Via toegangsovereenkomst, steeds in combinatie met de dienst 'Transfer' in paragraaf 5.2.3.

### 5.3.1.1.2 Gebruik van NS Stations-dienstvoorzieningen

<b>Dienst</b>	Gebruik van NS Stations-dienstvoorzieningen
<b>Omschrijving</b>	Toegang tot en gebruik van door NS Stations beheerde dienstvoorzieningen in het kader van Stationsportfolio of in verband met toegang tot stations en stationsgebouwen.
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	De gezamenlijke <a href="#">website van NS Stations en ProRail</a> geeft voor elk van de in bijlage 26 opgenomen stations aan, welke voorzieningen per station beschikbaar zijn en door NS Stations worden aangeboden.
<b>Aanbieder</b>	NS Stations

## 5.3.1.2 Goederenterminals

De spoorweginfrastructuur is aangesloten op goederenterminals voor goederenoverslag van spoorvoertuigen naar zee- en binnenvaartschepen. Deze goederenterminals worden geëxploiteerd door gespecialiseerde ondernemingen en zijn geen voorziening of dienst van ProRail. ProRail verstrekt op aanvraag contactgegevens van deze bedrijven.

## 5.3.1.3 Rangeeremplacementen

Op een groot aantal emplacementen kunnen spoorwegondernemingen rangeren, gebruikmakend van vlak gelegen spoorinfrastructuur (rails, wissels, wisselbediening). De voor rangeren bedoelde sporen kunnen zijn uitgerust met door ProRail beheerde looppaden en verlichting, zoals nader beschreven in paragraaf 3.6.4, tabel 3.11 en tabel 3.12.

Uitsluitend het rangeeremplacement Kijfhoek is voorzien van een rangeerheuvel, railremmen en een heuvelproces-besturingssysteem. Het heuvelen op de rangeerheuvel te Kijfhoek is uitsluitend mogelijk met locomotieven die zijn uitgerust met apparatuur voor communicatie en beïnvloeding door dit systeem.



## 5.3.1.4 Opstel terreinen

<b>Dienst</b>	Gebruik van voorzieningen op opstel terreinen
<b>Omschrijving</b>	<p>Deze dienst betreft het gebruik van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• depotvoedingen (zie tabel 3.4 in paragraaf 3.6.4)</li> <li>• treinvorverwarming (zie tabel 3.5 in paragraaf 3.6.4)</li> <li>• vulhydranten (zie tabel 3.6 in paragraaf 3.6.4)</li> <li>• servicepunten (zie tabel 3.7 in paragraaf 3.6.4)</li> <li>• rembeproevingkasten (zie tabel 3.8 in paragraaf 3.6.4)</li> <li>• geleiding voor in- en uitstapvoorzieningen (zie tabel 3.9 in paragraaf 3.6.4)</li> <li>• servicepaden en -wegen (zie tabel 3.10 in paragraaf 3.6.4)</li> <li>• looppaden (zie tabel 3.11 in paragraaf 3.6.4)</li> <li>• verlichting (zie tabel 3.12 in paragraaf 3.6.4)</li> </ul> <p>voor zover deze bij uitgave van de Netverklaring beschikbaar zijn bij de sporen.</p>
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	op opstel terreinen
<b>Aanbieder</b>	ProRail
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	<p>Zie de leveringsvoorwaarden die opgenomen zijn in de tabellen waarnaar in de omschrijving van deze dienst verwezen wordt.</p> <p>ProRail biedt geen specifieke faciliteiten voor fecaliënafvoer-trolleys. Het gebruik van ProRail's rioolaansluitingen en elektrische laadpunten door fecaliënafvoer-trolleys is alleen toegestaan nadat hierover specifieke afspraken met ProRail zijn gemaakt.</p> <p>ProRail behoudt zich het recht voor om het gebruik van andere dan de bij bekendmaking van de Netverklaring beschikbare locaties voor mobiele fecaliënafvoer aan te bieden tegen afwijkende voorwaarden.</p>
<b>Gebruiksvoorwaarden</b>	<p>ProRail kan voorwaarden stellen aan het uitvoeren van werkzaamheden in/aan spoorvoertuigen op de opstel- en rangeersporen; zulke voorwaarden komen voort uit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eisen met betrekking tot de veiligheid;</li> <li>• het voorkomen van hinder voor andere gebruikers;</li> <li>• het beschermen van assets van ProRail;</li> <li>• wettelijke bepalingen (waaronder omgevingsvergunning milieu).</li> </ul> <p>Het gebruik van opstel- en rangeersporen met bepaalde categorieën spoorvoertuigen en/of ladingen kan onderworpen zijn aan beperkingen vanwege de milieuwetgeving. De op basis van de capaciteitsvraag verkregen omgevingsvergunning milieu is het wettelijk kader waaraan de capaciteitsaanvragen worden getoetst. Alle vigerende omgevingsvergunningen milieu (en meldingen milieu) zijn te raadplegen via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>. De gerechtigde vindt hierin alle bepalingen, waaraan hij zich dient te houden.</p> <p>Servicetrolleys (inclusief fecaliënafvoer-trolleys) dienen te voldoen aan de lokaal toegestane afmetingen en aslasten en worden niet door ProRail ter beschikking gesteld.</p> <p>Fecaliënafvoer trolleys zijn alleen toegestaan op opstel terreinen waar materieelservice wordt gefaciliteerd. Het afvalwater dient te voldoen aan vigerende milieuwetgeving.</p> <p>Op opstel sporen in centraal bediend gebied, voorzien van GRS- en JADE-spoorstroomlooptdetectie, is het regime voor roestrijden van toepassing. Zie voor nadere toelichting in onderdeel 2.5 van bijlage 6.</p> <p>Daarnaast gelden de gebruiksvoorwaarden die opgenomen zijn in de tabellen waarnaar in de omschrijving van deze dienst verwezen wordt.</p>

## 5.3.1.5 Onderhoudsvoorzieningen

NedTrain B.V. is een exploitant van onderhoudsvoorzieningen, voor informatie over toegang tot deze dienstvoorzieningen, zie [www.nedtrain.nl](http://www.nedtrain.nl).

ProRail is eigenaar van twee vaste fecaliënafoer installaties voor het ledigen van gesloten toiletsystemen en het vullen met spoelwater. Deze installaties staan in Groningen en Leeuwarden. Neem contact op met ProRail voor de leveringsvoorwaarden van deze installaties. ProRail zal geen additionele vaste openbare fecaliënafoer installaties aanleggen.

### 5.3.1.6 Andere technische voorzieningen

NedTrain B.V. is een exploitant van andere technische voorzieningen, voor informatie over toegang tot deze dienstvoorzieningen, zie [www.nedtrain.nl](http://www.nedtrain.nl).

### 5.3.1.7 Zeehaven- en binnenhavenvoorzieningen

Zeehaven- en binnenhavenvoorzieningen zijn aanwezig bij gespecialiseerde dienstverleners. ProRail biedt hiervoor geen dienstvoorzieningen aan. ProRail verstrekt desgevraagd de contactadressen van deze dienstverleners.

### 5.3.1.8 Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen

ProRail biedt geen separate hulp- en ondersteuningsvoorzieningen aan. Dienstverlening omtrent calamiteitenafhandeling is beschreven in paragraaf 5.2.1.

### 5.3.1.9 Tankinstallaties

<b>Dienst</b>	Gebruik van de tankinstallaties
<b>Omschrijving</b>	Deze dienst betreft het gebruik van tankinstallaties (zie tabel 3.13 in paragraaf 3.6.9).
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	zie bijlage 21
<b>Aanbieder</b>	ProRail
<b>Gebruiksvoorwaarden</b>	zie gebruiksvoorwaarden in tabel 3.13 in paragraaf 3.6.9.

## 5.3.2 Verlening van diensten bij de voorzieningen

Met betrekking tot het gebruik van de in de vorige paragraaf vermelde dienstvoorzieningen worden de volgende diensten aangeboden:

1. Reisinformatie
2. Rangeerdiensten
3. Onderhoudsdiensten
4. Levering van brandstof.

### 5.3.2.1 Reisinformatie

<b>Dienst</b>	Reisinformatie
<b>Omschrijving</b>	De dienst 'Reisinformatie' omvat de volgende aspecten: A. Het informeren van reizigers op de stations over de uitvoering van de dienstregeling. B. Het leveren van brongegevens voor reisinformatie aan de Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV)-loketten.

<b>Typen</b>	Van de dienst 'Reisinformatie' zijn de volgende typen mogelijk: A1. Het verstrekken van actuele informatie over bestemmingen, treintypen, vertrektijden, perrons en reisadviezen via de presentatiemiddelen (InfoPlusmiddelen) in stationshallen en op de perrons. A2. Het omroepen van informatie over actuele vertrektijden en perrons in het geval van afwijkingen van de dienstregeling. A3. Het plaatsen van statische informatie over bestemmingen, treintypen, vertrektijden en perrons via de frames voor vertrekstaten in stationshallen en op de perrons. B1. Het leveren van de brongegevens van reisinformatie op stations aan NDOV-loketten. B2. Het leveren van andere brongegevens (dan die vallen onder B1) van reisinformatie aan NDOV-loketten.
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Typen A1 en A2: op alle stations.</li> <li>• Type A3: op verzoek mogelijk op alle stations.</li> </ul>
<b>Aanbieder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Typen A1, A2 en B1: NS, Dienstencentrum Reisinformatie, aanvraag via het e-mail adres <a href="mailto:Reisinformatie.DCRI@ns.nl">Reisinformatie.DCRI@ns.nl</a>.</li> <li>• Typen A3 en B2: NSR, te bereiken via het e-mail adres <a href="mailto:Reisinformatie.DCRI@ns.nl">Reisinformatie.DCRI@ns.nl</a>.</li> </ul>
<b>Levertijd</b>	op aanvraag
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Typen A1, A2 en B1 worden gezamenlijk afgenomen.</li> <li>• Typen A3 en B2 worden apart afgenomen.</li> <li>• De dienst wordt verleend aan reizigersvervoerders in het kader van concessies voor openbaar vervoer per trein en overige reizigersvervoerders.</li> </ul>

### 5.3.2.2 Rangeerdiensten

Rangeerdiensten worden geleverd door gespecialiseerde dienstverleners. ProRail verstrekt desgevraagd de contactadressen van deze dienstverleners.

### 5.3.2.3 Onderhoudsdiensten

NedTrain B.V. levert onderhoudsdiensten. Voor informatie over deze door NedTrain verleende diensten, zie [www.nedtrain.nl](http://www.nedtrain.nl).

### 5.3.2.4 Levering van brandstof

<b>Dienst</b>	Levering van brandstof
<b>Omschrijving</b>	De inkoop van brandstof en de levering van deze brandstof via een tankinstallatie met afleverinstallatie ten behoeve van tractievoertuigen.
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	De tankinstallaties die vermeld zijn in bijlage 21 als tankinstallatie met afleverinstallatie.
<b>Aanbieder</b>	VIVENS, voor contactgegevens zie de <a href="#">website van VIVENS</a> De contactgegevens van de exploitierende ondernemingen is te vinden op de <a href="#">website van VIVENS</a> .
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	De leveringsvoorwaarden zijn te vinden op de <a href="#">website van VIVENS</a> .
<b>Gebruiksvoorwaarden</b>	De gebruiksvoorwaarden zijn te vinden op de <a href="#">website van VIVENS</a> .

## 5.4 Aanvullende diensten

Het dienstenpakket 3, zie onderdeel 3 van bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU, omvat de volgende aanvullende diensten:

1. Tractie energie
2. Diensten ten behoeve van spoorvoertuigen
3. Buitengewoon Vervoer

## 5.4.1 Tractie energie

De aanvullende dienst 'Tractie energie' omvat de volgende diensten:

1. Transport van elektrische tractie-energie
2. Levering van elektrische tractie-energie

### 5.4.1.1 Transport van elektrische tractie-energie

<b>Dienst</b>	Transport van elektrische tractie-energie
<b>Omschrijving</b>	De door externe partijen bij ProRail in rekening gebrachte transportkosten van elektrische energie.
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	De sporen die voorzien zijn van een bovenleiding.
<b>Aanbieder</b>	ProRail
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Het gebruik van de bovenleidings-infrastructuur is inbegrepen in het minimumtoegangspakket. De door externe partijen bij ProRail in rekening gebrachte transportkosten van tractie-energie worden aan de spoorwegonderneming in rekening gebracht.

### 5.4.1.2 Levering van elektrische tractie-energie

<b>Dienst</b>	Levering van elektrische tractie-energie
<b>Omschrijving</b>	De inkoop van elektrische energie en levering van deze elektrische energie via het tractie-energievoorzieningssysteem ten behoeve van spoorvoertuigen. Deze dienst wordt gefaciliteerd door: <ul style="list-style-type: none"> <li>• VIVENS ten behoeve van de levering van elektrische tractie-energie voor het Gemengde net;</li> <li>• CIEBR ten behoeve van de levering van elektrische tractie-energie voor de Betuweroute en het traject Zevenaar – Zevenaar Grens.</li> </ul> <p>De levering van elektrische tractie-energie is op marktconforme en niet-discriminerende voorwaarden beschikbaar voor iedere spoorwegonderneming, onder toepassing van een Europees aanbesteed contract met de betrokken energieleverancier.</p>
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	De sporen die voorzien zijn van een bovenleiding.
<b>Aanbieder</b>	VIVENS, ten behoeve van de levering van elektrische tractie-energie voor het Gemengde net, voor meer informatie zie de <a href="#">website van VIVENS</a> . CIEBR, ten behoeve van de levering van elektrische tractie-energie voor de Betuweroute, voor meer informatie zie de <a href="#">website van CIEBR</a> .

## 5.4.2 Diensten ten behoeve van spoorvoertuigen

Het gebruik van treinvoorverwarming is onderdeel van de dienst zoals omschreven in paragraaf 5.3.1.4 'Opstel terreinen'.

De levering van elektrische energie is onderdeel van de dienst zoals omschreven in paragraaf 5.4.1 'Tractie energie'.

## 5.4.3 Buitengewoon Vervoer en hulpdiensten

### 5.4.3.1 Faciliteren van buitengewoon vervoer

<b>Dienst</b>	Faciliteren van buitengewoon vervoer
<b>Omschrijving</b>	Standaardregelingen en maatwerkregelingen voor buitengewoon vervoer, zie paragraaf 2.5 en 4.7.
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	Deze dienst wordt aangeboden op hoofdspoorwegen.

<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag via de One-Stop-Shop (voor contactgegevens zie paragraaf 1.10.1)
<b>Levertijd</b>	zie onderdeel 1.2 van bijlage 6 ‘Operationele Voorwaarden’
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	zie onderdeel 1.2 van bijlage 6 ‘Operationele Voorwaarden’
<b>Gebruiksvoorwaarden</b>	zie onderdeel 1.2 van bijlage 6 ‘Operationele Voorwaarden’

## 5.4.3.2 Sleepdiensten

<b>Dienst</b>	Sleepdiensten
<b>Omschrijving</b>	De levering door een spoorwegonderneming van sleepdiensten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het baanvrij slepen van spoorvoertuigen die als gevolg van een incident de beschikbaarheid van de infrastructuur voor ander verkeer belemmeren.</li> <li>• Het verslepen van spoorvoertuigen die wegens onrechtmatig gebruik van capaciteiten de bedrijfsvoering van de rechtmatige houder van die capaciteit belemmeren.</li> </ul>
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	Gehele net.
<b>Aanbieder</b>	De spoorwegonderneming(en) die daartoe via een aanbestedingsprocedure door ProRail is/zijn geselecteerd, dan wel de spoorwegonderneming die (naar het oordeel van ProRail) onder de omstandigheden van het geval het meest gereed is de dienst te leveren.
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Het baanvrij slepen kan worden uitgevoerd zonder uitdrukkelijke opdracht van de spoorwegonderneming onder wiens verantwoordelijk de baanvrij te slepen voertuigen staan, volgens de regeling in de Algemene Voorwaarden, artikel 14. Het verslepen kan ook worden uitgevoerd zonder uitdrukkelijke opdracht van de spoorwegonderneming onder wiens verantwoordelijk de te verslepen voertuigen staan, voor zover de versleepregeling is overeengekomen in de Operationele Voorwaarden. Voor sleepritten zoals bedoeld in deze dienstverlening bedraagt de vergoeding voor de dienst ‘treinpad’ nihil (ritten ten behoeve van de conditionering van de infrastructuur).

## 5.5 Ondersteunende diensten

Het dienstenpakket 4, zie onderdeel 4 van bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU, omvat de volgende ondersteunende diensten:

1. Toegang tot het telecommunicatienetwerk
2. Levering van aanvullende informatie
3. Technische keuring van spoorvoertuigen
4. Diensten in verband met kaartverkoop in reizigersstations
5. Speciale onderhoudsvoorzieningen
6. Facilitair plannen met de applicatie Donna
7. Tijdelijk mobiel beeldscherm (voor actuele reisinformatie)
8. Volumewijziging van omroepinstallatie

### 5.5.1 Toegang tot het telecommunicatienetwerk

Met betrekking tot toegang tot het telecommunicatienetwerk wordt de dienst GSM-R Portofonie en gebruik van het systeem GSM-R Voice (zie paragraaf 5.2.1 en onderdeel 4 in bijlage 24) aangeboden. Er zijn eventueel meerdere toepassingen mogelijk binnen het GSM-R netwerk naast GSM-R Voice en GSM-R portofonie. U kunt hierover contact opnemen met [informatiediensten@prorail.nl](mailto:informatiediensten@prorail.nl).

## 5.5.1.1 GSM-R Portofonie

<b>Dienst</b>	GSM-R portofonie
<b>Omschrijving</b>	Zie voor een omschrijving van het radiocommunicatiesysteem GSM-R onderdeel 4 van bijlage 24. Operationele groepscommunicatie, punt-punt communicatie en alarmcommunicatie via handhelds / portofoons op emplacementen.
<b>Voorziening</b>	Levering van SIM-kaarten voor handhelds / portofoons inclusief netwerkconfiguratie.
<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>
<b>Levertijd</b>	op aanvraag
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).

## 5.5.2 Levering van aanvullende informatie

De volgende diensten worden aangeboden op het gebied van plannen dienstregeling, uitvoeren dienstregeling en performance analyse:

1. Functionaliteit van spoorweginfrastructuur op maat via Infra-Atlas
  2. PION
  3. Inzicht actuele treinbewegingen (VIEW)
  4. Plan- en uitvoeringsinformatie
  5. Meekijk VOS
  6. SpoorRadar
  7. Inzicht actuele internationale treinbewegingen (TIS)
  8. RouteLint
  9. Orbit
  10. STS-Database
  11. MTPS (Materieel en Trein Positie Service)
  12. Inzicht in prestaties treindienst: maatwerkrapportages, gegevenslevering en analyses
  13. Inzicht realisatie treindienst: inzicht gerealiseerde treinbewegingen (TOON)
  14. Het leveren van diverse meetgegevens uit Quo Vadis en Hotbox systemen
  15. Sherlock
- De diensten worden uitsluitend aangeboden aan spoorwegondernemingen, tenzij anders aangegeven.

### 5.5.2.1 Functionaliteit van spoorweginfrastructuur op maat via Infra-Atlas

<b>Dienst</b>	Functionaliteit van spoorweginfrastructuur op maat via Infra Atlas
<b>Omschrijving</b>	Levering van specifieke informatie over de functionaliteit van spoorweginfrastructuur uit Infra Atlas. Dat kan een specifieke vraag zijn over een dwarsdoorsnede of een vraag die niet in de IRS IAUF (Interface Requirement Specification- Infra Atlas Uitwisselingsformaat) beschreven staat. Voor de omschrijving van Infra Atlas of het ontvangen van data binnen de standaardlevering Infra Atlas, zie onderdeel 1 van bijlage 24.
<b>Voorziening</b>	een of meerdere databestanden (tekstbestanden)
<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).
<b>Levertijd</b>	op aanvraag, afhankelijk van specifieke wensen
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).

## 5.5.2.2 PION

<b>Dienst</b>	PION
<b>Omschrijving</b>	De applicatie PION maakt het gebruikers mogelijk om zowel incidentele onttrekkingen als volumeonttrekkingen (onderhoudsroosters) in tijd en ruimte inzichtelijk te maken qua planning en uitvoering. De resultaten kunnen worden getoond op regio overzichten.  De functionaliteit van PION zal naar verwachting tijdens het dienstregelingsjaar 2018 of 2019 samen met de functionaliteit van de applicatie Radar door de applicatie Btd-planner worden vervangen. Op dat moment komt PION te vervallen.
<b>Voorziening</b>	Toegang tot de applicatie PION via een citrix account.
<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>
<b>Levertijd</b>	1 week
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).

## 5.5.2.3 Inzicht actuele treinbewegingen (VIEW)

<b>Dienst</b>	Inzicht actuele treinbewegingen (VIEW type 2 en 3)
<b>Omschrijving</b>	De levering van: <ul style="list-style-type: none"> <li>VIEW abonnementen op een Post 21 werkplek (VIEW type 2);</li> <li>VIEW abonnementen op een OCCR werkplek (VIEW type 3).</li> </ul> Zie voor een omschrijving van de applicatie VIEW onderdeel 15 van bijlage 24.
<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).
<b>Levertijd</b>	Zie onderdeel 15 van bijlage 24.
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Zie onderdeel 15 van bijlage 24.

## 5.5.2.4 Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens Nederlandse standaard)

<b>Dienst</b>	Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens Nederlandse standaard)
<b>Omschrijving</b>	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.
<b>Voorziening</b>	De gegevens worden via internet aangeleverd.
<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> )
<b>Levertijd</b>	op aanvraag
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).

## 5.5.2.5 Meekijk VOS

<b>Dienst</b>	Meekijk VOS (Verkeersleiding Ondersteunend Systeem)
<b>Omschrijving</b>	De dienst biedt spoorwegondernemingen meekijk functionaliteit op het verkeersleidingsysteem VOS, waarmee het verloop van de treindienst kan worden gevolgd.
<b>Voorziening</b>	Toegang tot de applicatie Meekijk VOS via een citrix account, waarna de meekijkschermen kunnen worden opgestart.
<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>
<b>Levertijd</b>	indicatie: circa 5 tot 10 werkdagen

<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).
-----------------------------	--

## 5.5.2.6 SpoorRadar

<b>Dienst</b>	SpoorRadar
<b>Omschrijving</b>	Door middel van een kijkfunctie in het SpoorRadar systeem wordt realtime inzicht gegeven in de huidige situatie van storingen, versperringen en buitendienststellingen van de infrastructuur, punctualiteit van reizigerstreindiensten en van goederenvervoer. De verschillende onderwerpen worden grafisch op aparte kaarten en dashboards getoond.  De storingenkaart wordt ook via een mobiele website beschikbaar gesteld.
<b>Voorziening</b>	Toegang tot de applicatie SpoorRadar via een citrix account.  Toegang tot de mobiele website met storingenkaart via een inlog-account.
<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag <a href="#">via het Logistiek Portaal</a>
<b>Levertijd</b>	1 week
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Gebruiker accepteert de disclaimer bij gebruik van SpoorRadar.  SpoorRadar wordt ook aangeboden aan gerechtigden die niet als spoorwegonderneming zijn gekwalificeerd.

## 5.5.2.7 Inzicht actuele internationale treinbewegingen (TIS)

<b>Dienst</b>	Inzicht in actuele uitvoering van de dienstregeling van internationale reizigers- en goederentreinen in grote delen van Europa door middel van een abonnement op een interface van een groot aantal aangesloten landen.
<b>Omschrijving</b>	'Train Information System' (TIS) is een webapplicatie die door RailNetEurope beschikbaar wordt gesteld aan infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen. Deze dienst levert een koppeling met verkeersleidingssystemen waardoor realtime inzicht gegeven wordt in de actuele uitvoering van de dienstregeling. Het systeem biedt tevens een interface om gegevens in TSI formaat te exporteren naar eigen systemen.
<b>Voorziening</b>	De gebruiker wordt in bezit gesteld van een username en een password om toegang te krijgen tot TIS.
<b>Typen</b>	TIS is uitsluitend beschikbaar als internetapplicatie.
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	Niet locatie gebonden. Beschikbaar op elke plaats waar een PC of tablet met internet voorhanden is.
<b>Aanbieder</b>	RailNetEurope ( <a href="mailto:support.tis@rne.eu">support.tis@rne.eu</a> )
<b>Levertijd</b>	afhankelijk van specifieke wensen van de spoorwegonderneming
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	De spoorwegonderneming kan toegang tot gegevens van de eigen treinen krijgen van de infrastructuurbeheerders waarmee een toegangsovereenkomst gesloten is.  TIS wordt ook aangeboden aan gerechtigden die niet als spoorwegonderneming zijn gekwalificeerd.
<b>Gebruiksvoorwaarden</b>	Gebruiker moet beschikken over een PC aangesloten op internet, met een redelijk recente web browser zoals Internet Explorer v9, Chrome, Firefox.
<b>Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid</b>	Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van calamiteiten en momenten voor onderhoud, deze worden gecommuniceerd via TIS).



## 5.5.2.8 RouteLint

<b>Dienst</b>	RouteLint
<b>Omschrijving</b>	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, uittakende en kruisende treinen en de actuele vertraging van de treinen op de rijweg.
<b>Voorziening</b>	Levering van de RouteLint Interface ten behoeve van informatie aan de machinist over de actuele verkeerssituatie van zijn rijweg. De informatie is op 2 manieren beschikbaar te krijgen: via RouteLint data of via een RouteLint app op een door de spoorwegonderneming ter beschikking gesteld device.
<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).
<b>Levertijd</b>	op aanvraag
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Een SLA maakt onderdeel uit van de overeenkomst; een concept wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).

## 5.5.2.9 Orbit

<b>Dienst</b>	Orbit
<b>Omschrijving</b>	Orbit geeft de machinist een waarschuwing wanneer de trein met een te hoge snelheid een rood sein nadert.
<b>Voorziening</b>	De dienstverlening bestaat uit de levering van de: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Orbit data.</li> <li>2. Applicatie op de hardware in de trein.</li> <li>3. Orbit-monitoringrapportages.</li> </ol>
<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).
<b>Levertijd</b>	op aanvraag
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).
<b>Gebruiksvoorwaarden</b>	Spoorwegonderneming voorziet zelf in de hardware in de trein.

## 5.5.2.10 STS-Database

<b>Dienst</b>	STS-Database
<b>Omschrijving</b>	<p>De dienst STS-Database biedt spoorwegondernemingen toegang tot de door ProRail beheerde STS-database voor invoer van de vervoerdergegevens over STS-passages. Het betreft de gegevens uit de 'checklist STS voor de vervoerder'.</p> <p>Met analyse van de door de spoorwegondernemingen ingevoerde gegevens willen spoorwegondernemingen en de beheerder het risico van passage van stoptonende seinen verminderen.</p> <p>Op basis van de gegevens in de STS-database worden managementrapportages gegenereerd en ontvangen de spoorwegondernemingen maand-, kwartaal- en jaarrapportages over alle STS-passages van spoorwegondernemingen. Vanuit de STS-database worden de in de database door de spoorwegonderneming ingevulde "checklists" automatisch doorgezonden naar ILT (de managementrapportages worden niet aan ILT verzonden).</p> <p>Het doorzenden van deze checklist van de STS-database aan ILT laat de (wettelijke) verplichting van de spoorwegondernemingen ten aanzien van het melden van STS-passages aan de minister / ILT onverlet.</p>
<b>Voorziening</b>	Via internet kan ingelogd worden in de STS-database.
<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>
<b>Levertijd</b>	indicatie: circa 5 tot 10 werkdagen

<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).
-----------------------------	--

## 5.5.2.11 MTPS (Materieel en Trein Positie Service)

<b>Dienst</b>	MTPS (Materieel en Trein Positie Service)
<b>Omschrijving</b>	Het leveren van real-time data over treinposities op basis van treindetectie-systemen.  In het geval een spoorwegonderneming zelf GPS posities aanlevert aan ProRail, worden deze door ProRail verrijkt en de resulterende trein- en materieelposities ter beschikking gesteld.
<b>Voorziening</b>	Via het internet door middel van een versleutelde dataverbinding.
<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).
<b>Levertijd</b>	op aanvraag (indicatie ca. 1 tot 2 maanden)
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	De spoorwegonderneming is zelf verantwoordelijk voor de juiste aanlevering en beschikbaarheid van gps-gegevens.  Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).

## 5.5.2.12 Inzicht in prestaties treindienst: maatwerkrapportages, gegevenslevering en analyses

<b>Dienst</b>	Prestaties treindienst - maatwerk rapportages, gegevenslevering en analyses
<b>Omschrijving</b>	Maatwerk rapportages: 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 maatwerk rapportage kunnen vergelijkingen gemaakt worden in bijvoorbeeld locatie en tijd.  Maatwerk gegevenslevering: het is mogelijk om op maat gemaakte gegevenslevering van de prestaties van de eigen treindienst te ontvangen.  Maatwerk analyses: 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.
<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> )
<b>Levertijd</b>	op aanvraag
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Een SLA hiervoor maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).

## 5.5.2.13 Inzicht realisatie treindienst: inzicht gerealiseerde treinbewegingen (TOON)

<b>Dienst</b>	Inzicht realisatie treindienst: inzicht gerealiseerde treinbewegingen (TOON)
<b>Omschrijving</b>	Het visueel weergeven van uitvoeringgegevens (gekoppeld aan treinnummer): waar en wanneer heeft een trein gereden (op sectieniveau). Tevens worden toestanden van infra-elementen weergegeven.
<b>Voorziening</b>	Toegang tot de applicatie TOON via een citrix account.
<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).
<b>Levertijd</b>	Indicatie: circa tussen de 5 en 10 werkdagen.

<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Een SLA maakt onderdeel uit van de overeenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).
-----------------------------	--

## 5.5.2.14 Het leveren van diverse meetgegevens uit Quo Vadis en Hotbox systemen

<b>Dienst</b>	Het leveren van meetgegevens uit Quo Vadis en Hotbox systemen
<b>Omschrijving</b>	Deze dienst levert diverse meetgegevens die worden gegenereerd door de Quo Vadis en Hotbox systemen. De spoorwegonderneming kan deze gegevens gebruiken voor preventief onderhoud van haar spoorvoertuigen en voor controle en aansturing van haar bedrijfsprocessen. Gemeten wordt op 43 Quo Vadis en 21 Hotbox locaties.
<b>Voorziening</b>	De dienst kent 3 varianten: a) Levering hoge waarden Via een e-mail bericht met een Excel-bestand. De data is op zijn vroegst een dag na meting beschikbaar en maximaal binnen 5 dagen na meting. b) Levering alle meetgegevens Via een abonnement op een FTP server waar de ruwe meetgegevens klaargezet worden in XML formaat. Bij treinen die getagd zijn is de data binnen enkele minuten beschikbaar. Bij treinen die niet getagd zijn is de data op zijn vroegst een dag na meting beschikbaar en maximaal binnen 5 dagen na meting. c) Maatwerkrapportages Levering is afhankelijk van de wensen.
<b>Typen</b>	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: <ul style="list-style-type: none"> <li>• dynamische piekkracht</li> <li>• aslast</li> <li>• scheve belading</li> <li>• gewicht van de trein</li> <li>• snelheid van de trein</li> <li>• temperatuur van het loopvlak van de wielen en aspotten.</li> </ul> c) Maatwerkrapportages
<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).
<b>Levertijd</b>	a) binnen 1 maand na aanvraag b) 2-3 maanden na aanvraag c) afhankelijk van de wensen
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).

## 5.5.2.15 Sherlock

<b>Dienst</b>	Sherlock
<b>Omschrijving</b>	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 wordt 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.
<b>Voorziening</b>	Toegang tot de applicatie Sherlock via een citrix account
<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>
<b>Levertijd</b>	1 week

## 5.5.3 Technische 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 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 5.3.1.1.1.

## 5.5.5 Speciale onderhoudsvoorzieningen

Speciale onderhoudsvoorzieningen voor materieel zijn aanwezig bij revisie- en onderhoudsbedrijven. ProRail biedt geen diensten aan met betrekking tot speciale onderhoudsvoorzieningen. ProRail verstrekt desgevraagd contactadressen van de revisie- en onderhoudsbedrijven.

## 5.5.6 Facilitair plannen met de applicatie Donna

<b>Dienst</b>	Het facilitair plannen met gebruik van de applicatie Donna.
<b>Omschrijving</b>	Zie voor de applicatie Donna onderdeel 5 van bijlage 24. Het omzetten van een specificatie voor een aangevraagd treinpad in een ontwerpdiensregeling en het invoeren van die ontwerpdiensregeling in Donna.
<b>Aanbieder</b>	ProRail – aanvraag via de One-Stop-Shop (voor contactgegevens zie paragraaf 1.10.1)
<b>Levertijd</b>	nader overeen te komen

## 5.5.7 Tijdelijk mobiel beeldscherm (voor actuele reisinformatie)

<b>Dienst</b>	Tijdelijk mobiel beeldscherm (voor actuele reisinformatie)
<b>Omschrijving</b>	Het plaatsen van extra beeldscherm (voor het kunnen tonen van actuele reisinformatie) op stations, plus het beheer en onderhoud van deze beeldschermen.
<b>Typen</b>	Beeldschermtype treinbeeld entree: scherm met het actuele overzicht van vertrekkende treinen in komende half uur in ontvangstdomein
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	Op de door ProRail beheerde stations in Nederland.
<b>Aanbieder</b>	ProRail

<b>Levertijd</b>	binnen 10 werkdagen
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Voor vragen of meer uitgebreide inventarisatie / offerte kunt u contact opnemen met <a href="mailto:servicedesk@stations.nl">servicedesk@stations.nl</a> . Afhankelijk van de situatie ter plaatse en uw specifieke wensen zijn aanvullende voorzieningen mogelijk of noodzakelijk. Dit vermelden wij in de offerte of bespreken wij met u. Hierin lichten wij de procedure en nadere specificaties met eventuele bijbehorende kosten toe.
<b>Gebruiksvoorwaarden</b>	Voldoende beschikbaarheid van treinpositie-informatie en voldoende GSM-R-dekking.
<b>Beschikbaarheid / bereikbaarheid</b>	Beschikbaar 7 x 24 uur, met uitzondering van calamiteiten en onderhoud. De helpdesk is 7 x 24 uur bereikbaar.

## 5.5.8 Volumewijziging van omroepinstallatie

<b>Dienst</b>	Volumewijziging van omroepinstallatie
<b>Omschrijving</b>	Tijdelijk het volume van de omroepinstallatie aanpassen tijdens grote evenementen die veel reizigers trekken om de doorstroming van reizigers goed te laten verlopen op het station.
<b>Waar wordt de dienst geleverd</b>	Op de door ProRail beheerde stations in Nederland.
<b>Aanbieder</b>	ProRail
<b>Levertijd</b>	8 weken in verband met eventuele aanvraag omgevingsvergunning milieu
<b>Leveringsvoorwaarden</b>	Voor vragen of meer uitgebreide inventarisatie / offerte kunt u contact opnemen met <a href="mailto:servicedesk@stations.nl">servicedesk@stations.nl</a> . Afhankelijk van de situatie ter plaatse en uw specifieke wensen zijn aanvullende voorzieningen mogelijk of noodzakelijk. Dit vermelden wij in de offerte of bespreken wij met u. Hierin lichten wij de procedure en nadere specificaties met eventuele bijbehorende kosten toe.
<b>Beschikbaarheid / bereikbaarheid</b>	Beschikbaar 7 x 24 uur, met uitzondering van calamiteiten en onderhoud. De helpdesk is 7 x 24 uur bereikbaar.

(lege bladzijde)

## 6 Vergoedingen

Dit hoofdstuk omschrijft de algemene regels voor de vergoedingen die gerechtigden aan ProRail verschuldigd zijn 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. De tarieven van de vergoedingen en de systemen voor de registratie van de gebruiksomvang zijn per dienst vermeld in paragraaf 6.3.

In de Netverklaring wordt, ter onderscheiding van andere vergoedingen, met de term 'gebruiksvergoeding' specifiek de vergoeding aangeduid voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur zoals bedoeld in de Spoorwegwet, artikel 62, eerste lid, welke vergoeding wordt bepaald op basis van dekking van de aan het gebruik toegerekende en rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeiende kosten.

### 6.1 Heffingsbeginselen

De vergoedingen worden tussen ProRail en de gerechtigde overeengekomen en vastgelegd in de toegangsovereenkomst, met inachtneming van de wettelijke bepalingen.

#### *Heffingskader*

Het bij of krachtens wet vastgestelde heffingskader, zoals bedoeld in Richtlijn 2012/34/EU, artikel 29, eerste lid, omvat de volgende bepalingen<sup>78</sup>:

- a. Spoorwegwet, artikel 62.
- b. Besluit implementatie Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte, artikelen 2 t/m 11.

De tekst van de genoemde bepalingen kan worden geraadpleegd via tabel 1.1 in paragraaf 1.3.

#### *Samenvatting van regelgeving*

- In de Europese en nationale regelgeving zijn ten aanzien van diensten behorend tot het minimumtoegangspakket en diensten voor de toegang tot dienstvoorzieningen zoals bedoeld in Bijlage II, punt 1 respectievelijk punt 2, bij Richtlijn 2012/34/EU, voor zover relevant en van toepassing, de volgende bepalingen opgenomen:
- a. De vergoeding voor een dienst behorend tot het minimumtoegangspakket en voor een dienst voor de toegang tot dienstvoorzieningen wordt zo vastgesteld, dat de begrote opbrengsten van deze vergoeding de aan die dienst toe te rekenen en rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeiende kosten dekken.
  - b. De vergoeding voor een dienst behorend tot het minimumtoegangspakket wordt t.a.v. gebruik van het hogesnelheidsnet verhoogd met een heffing die mede strekt ter dekking van door een ander dan de beheerder gemaakte kosten van investeringsprojecten.<sup>79</sup>

In de Europese en nationale regelgeving zijn ten aanzien van aanvullende en ondersteunende diensten zoals bedoeld in Bijlage II, punt 3 respectievelijk 4, bij Richtlijn 2012/34/EU, voor zover relevant en van toepassing, de volgende bepalingen opgenomen:

- a. De vergoeding voor een aanvullende of ondersteunende dienst die alleen door ProRail wordt aangeboden, wordt zo vastgesteld, dat de opbrengsten van deze vergoeding de kosten, die nodig zijn om de dienst te verstrekken dekt, verhoogd met een redelijke winst.<sup>80</sup> ◀

<sup>78</sup> Nota van toelichting bij Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte, paragraaf 3.1 (Staatsblad 2015 461).

<sup>79</sup> Artikel 62 lid 6 sub d Spoorwegwet.

<sup>80</sup> Artikel 19 van Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

## *Aan de beheerder verleende bevoegdheden*

Aan ProRail zijn de navolgende bevoegdheden toegekend met betrekking tot het bepalen van de vergoedingen:

- a. Het onderscheiden van afzonderlijke diensten binnen het minimumtoegangspakket, en het hanteren van een aparte vergoeding per daarbij onderscheiden dienst.<sup>81</sup>
- b. Het binnen een onderscheiden dienst hanteren van verschillende kostengeoriënteerde gebruiksklassen en het hanteren van verschillende vergoedingen voor deze gebruiksklassen, voor zover de totale vergoedingen binnen de dienst gelijk blijven aan de kostenbasis van de betrokken dienst.<sup>82</sup>
- c. Het verbijzonderen van de vergoedingen voor het minimumtoegangspakket voor onderscheiden delen van de hoofdspoorweginfrastructuur.<sup>83</sup>
- d. Het overeenkomen van een verhoging voor het gebruik van overbelaste hoofdspoorweginfrastructuur gedurende periodes van overbelasting en voor de kosten van milieueffecten van het gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur die niet in de begrote kosten van de beheerder zijn opgenomen.<sup>84</sup>
- e. Het overeenkomen van een korting als bedoeld in artikel 33, derde lid, van Richtlijn 2012/34/EU.<sup>85</sup>
- f. Het overeenkomen van een aftrek dan wel bijtelling in verband met optredende verstoringen en met het oog op verbetering van de prestaties van het spoorwegnet.<sup>86</sup>
- g. Het overeenkomen dat de vergoeding ook verschuldigd is voor overeengekomen capaciteit die niet wordt gebruikt.<sup>87</sup>
- h. Het bepalen van een periode van ten hoogste 10 jaren waarover een middeling van begrote kosten wordt toegepast.<sup>88</sup>
- i. Het toepassen van een correctie in verband met de aansluiting van kostenbegrotingen en/of gebruiksomvangbegrotingen aan die van de voorgaande toerekeningsmethode.<sup>89</sup>
- j. Het toepassen van een correctie vanwege wijziging van de methode van toerekening, op grond van een in rechte onaantastbaar geworden rechterlijke uitspraak of besluit van ACM.<sup>90</sup>
- k. De bepaling van het aantal treindiensten en van de tijdsperiode waarover de vergoedingen en heffingen voor het minimumtoegangspakket te behoeve van de tariefbepaling worden verdeeld.<sup>91</sup>

## *Marktsegmentering*

Voor zover ProRail voor de bepaling van vergoedingen, heffingen, kortingen, aftrek of toeslagen differentiaties naar marktsegment toepast, onderscheidt ProRail de volgende marktsegmenten:

- goederenvervoer;
- openbaar personenvervoer op basis van een concessie als bedoeld in artikel 20, eerste of derde lid, van de Wet personenvervoer 2000;
- overig personenvervoer;
- overig spoorverkeer.

## *Toeslag voor schaarse capaciteit*

ProRail kan een verhoging overeenkomen voor het gebruik van overbelaste hoofdspoorweginfrastructuur. Door toepassing van deze verhoging kunnen ProRail en betrokken gerechtigden tot

<sup>81</sup> Artikel 6 lid 1 Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

<sup>82</sup> Artikel 6 lid 2 Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

<sup>83</sup> Artikel 7 lid 2 Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

<sup>84</sup> Artikel VB van de Wijzigingswet Spoorwegwet, enz. (implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte); Stb 2015 361.

<sup>85</sup> Artikel VB van de Wijzigingswet Spoorwegwet, enz. (implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte); Stb 2015 361.

<sup>86</sup> Artikel VB van de Wijzigingswet Spoorwegwet, enz. (implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte); Stb 2015 361.

<sup>87</sup> Artikel VB van de Wijzigingswet Spoorwegwet, enz. (implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte); Stb 2015 361.

<sup>88</sup> Artikel 3 lid 2 Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

<sup>89</sup> Artikel 3 lid 3 en artikel 7 lid 5 Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

<sup>90</sup> Artikel 8 Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

<sup>91</sup> Artikel 62 lid 8 Spoorwegwet.



overeenstemming komen zoals beschreven in artikel 7, lid 1 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. De verhoging 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 verhoging wordt niet doorberekend als de aanvragen alsnog tot tevredenheid van de betrokken aanvragers kunnen worden afgehandeld.

De verhoging wordt als volgt berekend:

- Treinpaden
  - De betrokken infrastructuur is dat gedeelte van de hoofdspoorweginfrastructuur waar de aanvragen met elkaar concurreren. Voorbeelden zijn: het baanvakgedeelte tussen twee dienstregelingspunten, een perronspoor, een aansluiting/kruising, een rangeerspoor.
  - De periode van “overbelasting” is de tijdsperiode afgerond op hele minuten waarin de concurrerende aanvragen optreden. Dat kan zich meermaals herhalen in het dienstregelingsjaar.
  - Elk treinpad dat gebruikt maakt van de betrokken infrastructuur tijdens de periode van overbelasting krijgt een toeslag van € 100,-.
- Gebruik emplacements
  - De betrokken infrastructuur is het spoor waarvoor concurrerende aanvragen zijn.
  - De periode van “overbelasting” is de tijdsperiode afgerond op hele dagen waarin de concurrerende aanvragen optreden. Dat kan zich meermaals herhalen in het dienstregelingsjaar.
  - De toeslag betreft 300% van de gebruiksvergoeding die verschuldigd is op grond van de component ‘Opstellen’ van het minimumtoegangspakket volgens staffel 1 voor betrokken infrastructuur tijdens de periode van overbelasting.

### *Reserveringsheffing*

ProRail past een reserveringsheffing toe voor aangevraagde capaciteit voor treinpaden of opstelsporen die wordt teruggetrokken of voor overeengekomen capaciteit voor treinpaden of opstelsporen die geregeld niet is gebruikt, zie paragraaf 6.4.1.

### *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.<sup>92</sup> 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, alsmede voor treinpaden die overeenkomstig de toegangsovereenkomst aan de spoorwegonderneming zijn verdeeld maar die de spoorwegonderneming niet heeft gebruikt.

De HSL-heffing wordt evenwel niet in rekening gebracht voor treinpaden die de spoorwegonderneming in verband met infrastructurele defecten aan de spoorweginfrastructuur behorend tot de hogesnelheidslijnen Hoofddorp – Rotterdam West en Barendrecht – Belgische grens slechts met een vertraging (of met een vertragingstoename) van meer dan 10 minuten heeft kunnen gebruiken dan wel die de spoorwegonderneming 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.

<sup>92</sup> Artikel 2 Besluit HSL-heffing 2015.

## 6.2 Heffingsregeling

### *Kostentoerekening en tariefberekening*

Voor de toerekening van de kosten voor de aangeboden categorie 1 en 2 diensten hanteert ProRail de methode die is omschreven in de nota "Gebruiksvergoeding op het spoor" d.d. 29 juni 2012. Deze nota is, met inleiding en aanvullingen, als onderdeel van de Netverklaring beschikbaar op de [website van ProRail](#).

ProRail stelt voor gerechtigden in de zin van de Spoorwegwet een op de toerekeningsmethode aansluitende berekening van de voor het jaar 2019 te hanteren tarieven van de vergoedingen voor de verschillende diensten behorend tot het minimumtoegangspakket beschikbaar op het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

ProRail geeft spoorwegondernemingen geen inzage in de bedrijfsadministratie van ProRail.

### *Procedurevoorschrift*

- ▶ Met betrekking tot het overeenkomen van de vergoedingen zijn de volgende regels van toepassing:
  - a. ProRail overlegt met betrokken gerechtigden voorafgaand aan de uitgave van de Netverklaring, indien ProRail uitgangspunten voor de berekening van de tarieven wil wijzigen; dat overleg kan mede de voorgenomen verwerking in de Netverklaring omvatten.
  - b. In de laatste fase van het overleg presenteert ProRail een concepttekst van de Netverklaring met voldoende concrete, volledige en correcte informatie; de gerechtigden worden in de gelegenheid gesteld daarop schriftelijk te reageren.
  - c. ProRail stelt de Netverklaring vast, met verantwoording aan de inzenders van de verwerking van de op de ontwerp-Netverklaring ontvangen reacties.
  - d. Na publicatie van de Netverklaring past ProRail die uitgangspunten non-discriminatoire toe in individuele gevallen. Tot de bedoelde uitgangspunten behoren in elk geval:
    - de toerekening van kosten aan de diverse onderscheiden diensten;
    - de methode van splitsing van kosten in enerzijds rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeiende kosten en anderzijds overige kosten;
    - de mate waarin kosten per onderscheiden onderdeel van de infrastructuur specifiek gemaakt kunnen worden;
    - het model dat ProRail hanteert om de uit de exploitatie van de treindienst voortvloeiende kosten te relateren aan gebruiksparementen;
    - de begrote gebruiksomvang die als grondslag voor de tariefberekening is gehanteerd;
    - de in de Netverklaring opgenomen heffingsvoorschriften;
    - de indexeringsregeling.
  - e. De in de Netverklaring vermelde tarieven van de gebruiksvergoedingen voor het minimum-toegangspakket en voor de toegang via het spoor tot voorzieningen (zoals bedoeld in bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU) zijn gebaseerd op de kosten, behorend bij de daarvoor in deze Netverklaring omschreven kwaliteiten en prestaties.  
Die tarieven van de vergoedingen zoals in de Netverklaring vermeld zijn niet onderhandelbaar.
  - f. De tarieven en voorwaarden van de toeslagen, bijtellingen, aftrek en kortingen zoals in de Netverklaring vermeld zijn niet onderhandelbaar.
  - g. Alle vergoedingen worden overeengekomen in de toegangsovereenkomst, met dien verstande dat de in de Netverklaring omschreven reserveringsheffingen en toeslagen voor schaarse capaciteit tot de afsluiting van een toegangsovereenkomst berusten op de overeenkomst die stilzwijgend tot stand komt als een gerechtigde bij ProRail een aanvraag voor capaciteit indient.
  - h. Tarieven en voorwaarden van de in de Netverklaring bekendgemaakte prestatieregeling zijn buiten de daarin aangegeven keuzemogelijkheden niet onderhandelbaar. ◀

### *Heffingsvoorschriften*

Het vergoedingstelsel in het jaar 2019 van ProRail is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- a. Aan de tarieven liggen de voor het jaar begrote kosten van ProRail ten grondslag; de kosten van investeringen in verband met bovenbouwvernieuwingen worden evenwel steeds gemiddeld over een periode van 10 jaren.

- b. Voor de Betuweroute worden op de voet van Besluit implementatie Richtlijn 2012/34/EU enz, artikel 7, tweede lid, specifieke tarieven toegepast, berekend op basis van een verbijzonderde toerekening van kosten aan de Betuweroute.
- c. ProRail past voor het gebruik van het hogesnelheidsnet een heffing toe die mede strekt ter dekking van door een ander dan de beheerder gemaakte kosten van investeringsprojecten.
- d. ProRail maakt binnen een dienst gebruik van kostengeoriënteerde gebruiksklassen en andere tariefdifferentiaties, zodanig dat de totale vergoedingen voor de dienst gelijk zijn aan de kostenbasis voor die dienst.
- e. ProRail maakt voor een doelmatig beheer van de capaciteit gebruik van niet op kostentoerekening gebaseerde reserveringsheffingen in verband met het niet-afnemen van aangevraagde dan wel het niet-benutten van overeengekomen capaciteit.
- f. ProRail maakt gebruik van niet op kostentoerekening gebaseerde toeslagen voor schaarse capaciteit, als instrument in de capaciteitsverdelingsprocedure voor het afwickelen van niet-verenigbare aanvragen.
- g. ProRail maakt gebruik van niet op kostentoerekening gebaseerde bijtellingen en aftrek, als onderdeel van regelingen die stimuleren om de prestaties van het spoorwegnet te verbeteren.
- h. ProRail maakt geen gebruik van kortingen in verband met besparingen op administratieve lasten of ter stimulering van de ontwikkeling van nieuwe treindiensten of ter stimulering van het gebruik van onderbenutte lijnen.
- i. ProRail maakt geen gebruik van heffingen wegens niet in de begrote kosten van de beheerder opgenomen kosten van milieueffecten van het gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur.
- j. ProRail maakt geen gebruik van correcties in verband met de aansluiting van kostenbegrotingen en/of gebruiksomvangbegrotingen aan die van de voorgaande toerekeningsmethode.
- k. De vergoedingen voor de aanvullende en ondersteunende diensten, voor zover deze uitsluitend door ProRail worden geleverd, worden gebaseerd op de begrote kosten.

De te leveren diensten worden overeenkomstig het werkelijk gebruik dan wel overeenkomstig het gepland gebruik of het overeengekomen gebruik afgerekend, zoals aangegeven in paragraaf 6.3.

## 6.3 Tarieven

In deze paragraaf zijn de tarieven vermeld van de diensten van ProRail die tegen een vast tarief worden aangeboden. Deze tarieven zijn exclusief BTW. Voor de tarieven van diensten die door andere aanbieders worden aangeboden, wordt verwezen naar de website van de aanbieder die vermeld is in omschrijving van de desbetreffende dienst in hoofdstuk 5.

De tarieven zijn gebaseerd op het prijspeil 2018, tenzij anders aangegeven. Indexering van deze tarieven naar prijspeil 2019 zal plaatsvinden conform de prijsontwikkeling van de consumentenprijsindex (CPI), zoals opgenomen in het Centraal Economisch Plan van het Centraal Planbureau.

Voor de periode van 9 december 2018 tot en met 31 december 2018 gelden de tarieven die vermeld staan in de Netverklaring 2018 en die gelden op 8 december 2018.

### 6.3.1 Minimumtoegangspakket

De tarieven met betrekking tot het minimumtoegangspakket zijn in deze paragraaf vermeld conform de indeling van de volgende vier diensten, zie paragraaf 5.2, die deel uitmaken van het minimumtoegangspakket:

1. Treinpad
2. Opstellen
3. Transfer
4. Tractie-energievoorziening

#### *Uitzonderingsregeling nihil tarief 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 t.a.v. het minimumtoegangspakket een vergoeding van nihil vastgesteld. ProRail wijst daartoe specifieke reeksen van treinnummers aan, die

uitsluitend gebruikt mogen worden voor verkeer dat in verband staat met de uitvoering van door ProRail gegeven opdrachten. Een aanvrager van capaciteit van opstelsporen die de nilitariefregeling toegepast wil zien, moet dat in zijn capaciteitsaanvraag vermelden.

## 6.3.1.1 Treinpad

### 6.3.1.1.1 Gemengde net

Het tarief per treinkilometer voor het gebruik van treinpaden op het Gemengde net, inclusief de behandeling van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit en de levering van informatie zoals vermeld in paragraaf 5.2.1, is afhankelijk van de gewichtsklasse van de trein en bedraagt:

tabel 6.1 Tarief voor het gebruik van treinpaden op het Gemengde net

Gewichtsklasse van de trein	Tarief (per treinkilometer)
tot en met 120 ton	€ 0,8513
vanaf 121 tot en met 160 ton	€ 1,0652
vanaf 161 tot en met 320 ton	€ 1,3492
vanaf 321 tot en met 600 ton	€ 1,8852
vanaf 601 tot en met 1.600 ton	€ 3,0191
vanaf 1.601 tot en met 3.000 ton	€ 3,6351
vanaf 3.001 ton	€ 3,9432

De gebruiksomvang voor het gebruik van treinpaden wordt bepaald op basis van werkelijk gebruik. De afgelegde afstanden worden door ProRail bepaald in de verkeersleidingssystemen en afgerond op 0,1 km; afstanden kleiner dan 5,0 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 hun 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 anderszins geen gemeten gewicht beschikbaar is, worden afgerekend op een in de toegangsovereenkomst overeen te komen norm-treingewicht.

### Overeen te komen regeling

- ProRail wil in de toegangsovereenkomst een tabel opnemen met per rijkaracteristiek een norm-treingewicht. ◀

### Uitzonderingsregeling met betrekking tot VIEW, ISVL en SpoorWeb

Voor de vergoeding van de applicatie VIEW type 1 (internet), ISVL (Orders) en SpoorWeb is een aantal abonnementen, per applicatie, inbegrepen in het tarief voor het gebruik van treinpaden (zie tabel 6.1) volgens onderstaande tabel 6.2:

tabel 6.2 Aantal abonnementen inbegrepen in het tarief voor het gebruik van treinpaden

Begrote verkeersomvang per jaar (treinkilometers)	aantal abonnementen voor VIEW / ISVL	aantal abonnementen voor SpoorWeb
vanaf 5,0 miljoen	10	40
vanaf 2,5 tot 5,0 miljoen	5	20
vanaf 1,0 tot 2,5 miljoen	2	8
tot 1,0 miljoen	1	4

Voor meer abonnementen dan in tabel 6.2 is vermeld, wordt een afzonderlijke vergoeding overeengekomen.

Bij overschrijding van het aantal inbegrepen abonnementen zal ProRail contact opnemen met de betreffende spoorwegonderneming alvorens verdere toegang tot de applicatie te verlenen.

## *Uitzonderingsregeling met betrekking tot Monitoring Fiatteren*

Voor de vergoeding van de applicatie Monitoring Fiatteren is een aantal abonnementen inbegrepen in het tarief voor het gebruik van treinpaden (zie tabel 6.1). De norm hiervoor is 1 abonnement per 1.000.000 begrote treinkilometers per jaar, met een minimum van 2 abonnementen.

Voor meer abonnementen dan de gestelde norm wordt een afzonderlijke vergoeding overeengekomen.

Bij overschrijding van het aantal inbegrepen abonnementen zal ProRail contact opnemen met de betreffende spoorwegonderneming alvorens verdere toegang tot de applicatie te verlenen.

## *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.

## *Kosten voor inzet van de afdeling Incidentenbestrijding*

De kosten van instandhouding van de afdeling Incidentenbestrijding zijn inbegrepen in het tarief per treinkilometer (zie tabel 6.1). De kosten voor inzet van de Incidentenbestrijding (voor een beschrijving van deze kosten zie bijlage 6, onderdeel 4.1.1 punt 7) worden op basis van de werkelijke kosten per geval aan de veroorzaker in rekening gebracht.

## *HSL-heffing*

De gerechtigde is de HSL-heffing over het tijdvak van 9 december 2018 t/m 31 december 2018 verschuldigd per 1 februari 2019, 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 2018.

De gerechtigde is de HSL-heffing over het tijdvak van 1 januari 2019 t/m 14 december 2019 verschuldigd per 1 februari 2020, 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 2019.

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

### *6.3.1.1.2 Betuweroute*

Het tarief per treinkilometer voor het gebruik van treinpaden op de Betuweroute, inclusief de behandeling van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit en de levering van informatie zoals vermeld in paragraaf 5.2.1, is afhankelijk van de gewichtsklasse van de trein of losse locomotief en het traject (zie tabel 6.3).

tabel 6.3 Basistarief voor het gebruik van treinpaden op de Betuweroute

Gewichtsklasse van de trein	Basistarief (per treinkilometer)	
	Havenspoorlijn	A15-tracé
tot en met 160 ton	€ 1,42	€ 2,83
vanaf 161 tot 3.000 ton*	€ 2,83	€ 2,83
vanaf 3.000 ton	€ 3,06	€ 3,06

### **6.3.1.2 Opstellen**

#### *6.3.1.2.1 Gemengde net*

Het tarief voor de reservering van capaciteit voor het gebruik van sporen van het Gemengde net gedurende een aaneengesloten tijdsduur van 3 uur of meer is afhankelijk van de periode en de opstelspoorcode en bedraagt:

tabel 6.4 Tarief voor het gebruik van sporen voor opstellen en rangeren van het Gemengde net

Staffel	Periode	Tarief		
		Opstelspoorcode		
		CBG	NCBG	
1*	voor alle dagen van het dienstregelingjaar	€ 66,68x	€ 49,29	per meter spoor per jaar
2**	voor een afzonderlijke dag	€ 66,68 / 365	€ 49,29 / 365	per meter spoor per dag

\* Voor een periode tot het einde van het dienstregelingjaar, geldt het tarief naar rato van het aantal dagen in die periode.

\*\* Een TijdRuimteSlot dat over de etmaalgrens loopt en minder dan 24 aaneengesloten uren is, wordt gerekend als een dag.

De gebruiksomvang voor de capaciteit van opstelsporen wordt bepaald op basis van de op aanvraag verdeelde opstelcapaciteit. De capaciteit van de gehele nuttige lengte van het betrokken spoor in meters wordt in rekening gebracht. De indeling in 2 opstelspoorcodes is gebaseerd op of de sporen wel (CBG, centraal bediend gebied) of niet (NCBG, niet centraal bediend gebied) in de beveiliging zijn opgenomen, waarbij de aanwezigheid van detectie in het spoordeel waar opgesteld wordt maatgevend is.

Wanneer de capaciteit aan meerdere gerechtigden is verdeeld (bijvoorbeeld timesharing) wordt de gebruiksvergoeding over de betrokken gerechtigden in gelijke delen aangerekend. Gerechtigden kunnen ProRail gezamenlijk verzoeken de kosten in een andere verhouding (samen 100%) in rekening te brengen (bijvoorbeeld bij het delen van de lengte). Dit geldt alleen voor jaardienstaanvragen en Late Path Requests (zie paragraaf 4.4.1.3.1) die alle dagen van het dienstregelingjaar betreffen.

Als door incidentele werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen c.q. calamiteiten gebruik moet worden gemaakt van sporen waarvoor geen gebruiksrecht is verworven dan wel sporen waar wel een gebruiksrecht voor is verworven 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.

Het is mogelijk capaciteit terug te geven; met inachtneming van een opzegtermijn van één maand.

### 6.3.1.2.2 Betuweroute

Het tarief voor de reservering van capaciteit voor het gebruik van sporen van de Betuweroute aansluitend aan aankomst of voorafgaand aan vertrek van een trein wordt in rekening gebracht met een tarief voor elke opeenvolgende tranche van verblijfsduur, dat is gedifferentieerd voor 3 categorieën van locaties volgens onderstaande tabel 6.5.

tabel 6.5 Tarief voor het gebruik van sporen voor opstellen van de Betuweroute

Tranche van verblijfsduur, in minuten	Tarief (per trein en per minuut)		
	Locatiecategorie A: Maasvlakte West, Waalhaven Zuid	Locatiecategorie B: Maasvlakte West-west, Maasvlakte Oost, Europoort, Botlek, Pernis	Locatiecategorie C: overige locaties Havenspoorlijn, Kijfhoek en CUP Valburg
0-120	€ 0,000	€ 0,000	€ 0,000
121-240	€ 0,000	€ 0,000	€ 0,000
241-480	€ 0,023	€ 0,015	€ 0,008
481-960	€ 0,045	€ 0,030	€ 0,015
961-1440	€ 0,068	€ 0,045	€ 0,023
Meer dan 1440	€ 0,091	€ 0,061	€ 0,030

Voor gebruik van de specifiek locsporen voor het opstellen van locomotieven geldt een nihil-tarief.

De tarieven voor het langdurig en in de capaciteitsverdeling overeengekomen gebruik van opstelsporen is per spoor opgenomen in de tabel "Overzicht opstelsporen Betuweroute", die te raadplegen is in het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

### 6.3.1.3 Transfer

Het tarief per haltering voor het gebruik van reizigersperrons en transferruimte met bijbehorende voorzieningen is afhankelijk van 5 stationsklassen en 3 treinhalteringscodes en bedraagt:

tabel 6.6 Tarief voor het gebruik van reizigersstations

Stationsklasse	Tarief (per haltering)		
	Treinhalteringscode		
	A	B	C
halte	€ 0,66	€ 0,90	€ 1,13
basis	€ 1,46	€ 2,00	€ 2,50
plus	€ 2,28	€ 3,12	€ 3,90
mega	€ 3,35	€ 4,59	€ 5,74
kathedraal	€ 6,53	€ 8,94	€ 11,18

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

De indeling in 5 stationsklassen (halte, basis, plus, mega, kathedraal) is opgenomen in bijlage 26 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; een station wordt evenwel ingedeeld in de klasse 'halte', als de oppervlakte van de aanwezige transferruimte kleiner is dan 2.000 m<sup>2</sup> waarvan minder dan 20% overkapt; een station waar liften en/of roltrappen aanwezig zijn wordt steeds ingedeeld in de klasse 'basis' of hoger.

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-verkeersleidingsystemen, 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.

#### *Uitzonderingsregeling Enschede – Enschede Grens*

De dienst gebruik van reizigersperrons en transferruimte met bijbehorende voorzieningen voor treinen op het baanvak Enschede – Enschede Grens (richting Gronau) zal, vanwege de afwezigheid van registrerende verkeersleidingsystemen, worden afgerekend op planningsbasis. Om te compenseren voor eventuele niet-gereden treinen wordt 98,5% van het geplande aantal halteringen gefactureerd.

### 6.3.1.4 Tractie-energievoorziening

De vergoeding voor het gebruik van de tractie-energievoorziening wordt verrekend naar rato 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:

tabel 6.7 Tarief voor het gebruik van de tractie-energievoorziening

Tarief (per kilowattuur)
€ 0,028105

De vergoeding voor het transport van elektrische tractie energie (zie paragraaf 6.3.4.1) is in dit tarief inbegrepen.

ProRail factureert de vergoeding voor het gebruik van de tractie-energievoorziening op basis van een schatting van de gebruiksomvang per spoorwegonderneming. De definitieve gebruiksomvang per spoorwegonderneming wordt bepaald aan de hand van door de spoorwegonderneming te overleggen facturen voor de levering van elektrische tractie-energie met onderscheid in afname op het 1500 V DC-net en op het 25 kV AC-net. Het verschil van de vergoeding op basis van de schatting van de gebruiksomvang en de definitieve gebruiksomvang wordt afgerekend.

## 6.3.2 Gebruik van voorzieningen

### 6.3.2.1 Reizigersstations

De vergoeding voor het gebruik van dienstvoorzieningen in beheer bij ProRail ten behoeve van transfer, zie paragraaf 5.3.1.1.1, is inbegrepen in het tarief voor het gebruik van spoorweginfrastructuur ten behoeve van transfer in reizigersstations (zie tabel 6.6) volgens het minimumtoegangspakket.

### 6.3.2.2 Rangeeremplacementen

De vergoeding voor het gebruik van voorzieningen op rangeeremplacementen, zie paragraaf 5.3.1.3, is inbegrepen in het tarief voor het gebruik van sporen voor opstellen (zie paragraaf 6.3.1.2) volgens het minimumtoegangspakket.

### 6.3.2.3 Opstel terreinen

De vergoeding voor het gebruik van de voorzieningen op opstel terreinen, zie paragraaf 5.3.1.4, is inbegrepen in het tarief voor het gebruik van sporen voor opstellen (zie paragraaf 6.3.1.2) volgens het minimumtoegangspakket.

### 6.3.2.4 Tankinstallatie

De vergoeding voor het gebruik van de tankinstallaties met afleverinstallatie wordt door ProRail in rekening gebracht aan de exploitant van die tankinstallaties.

De vergoeding voor het gebruik van de tankinstallaties zonder afleverinstallatie is inbegrepen in het tarief voor het gebruik van sporen voor opstellen (zie paragraaf 6.3.1.2) volgens het minimumtoegangspakket.

## 6.3.3 Verlening van diensten bij de voorzieningen

### 6.3.3.1 Reisinformatie

De vergoeding voor de dienst reisinformatie is gebaseerd op maatwerk waarvoor op aanvraag bij de aanbieder van de dienst een prijsvoorstel wordt gedaan.

### 6.3.3.2 Levering van brandstof

Informatie over de tarieven voor de levering van brandstof vanuit een tankinstallatie is te vinden op de [website van VIVENS](#).



## 6.3.4 Aanvullende diensten

### 6.3.4.1 Transport van elektrische tractie energie

De vergoeding voor het transport van elektrische tractie energie die netbeheerders aan ProRail in rekening brengen, zie paragraaf 5.4.1.1, wordt verrekend naar rato 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. De vergoeding voor het transport van elektrische tractie energie is inbegrepen in het tarief voor het gebruik van de tractie-energievoorziening (zie tabel 6.7) volgens het minimumtoegangspakket. Voor de wijze van factureren zie paragraaf 6.3.1.4.

### 6.3.4.2 Buitengewoon vervoer

Voor de dienst 'Faciliteren van buitengewoon vervoer', zie paragraaf 5.4.3.1, worden geen specifieke vergoedingen in rekening gebracht indien gebruik wordt gemaakt van door ProRail aangeboden standaardregelingen.

Voor maatwerkregelingen wordt een vergoeding in rekening gebracht op basis van de aan de maatwerkregelingen toe te rekenen werkelijk gemaakte kosten per aangevraagde maatwerkregeling. Het betreft een vergoeding van uren die ProRail heeft besteed en een vergoeding van de overige kosten die ProRail heeft gemaakt voor die regeling.

## 6.3.5 Ondersteunende diensten

De ondersteunende diensten zijn gebaseerd op maatwerk waarvoor op aanvraag bij de betreffende aanbieder van de dienst een prijsvoorstel wordt gedaan.

## 6.4 Financiële sancties en stimulansen

### 6.4.1 Reserveringsheffing

De reserveringsheffing bij afbestellen dient om overreserveren in de verdeling van de jaardienstregeling te voorkomen. De reserveringsheffing voor niet-gebruikte capaciteit dient om een efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen. Het toepassen van een dergelijke heffing voor aanvragers van een treinpad is van toepassing indien zij regelmatig nalaten de overeengekomen paden of delen daarvan te gebruiken.

ProRail zal de reserveringsheffing in rekening brengen met onderscheid naar personenvervoer (openbaar personenvervoer op basis van een concessie als bedoeld in de Wet personenvervoer 2000, artikel 20, lid 1 of 3 én overig personenvervoer) respectievelijk goederenvervoer en overig spoorverkeer, zowel voor capaciteit betrekking hebbend op treinpaden, zie paragraaf 5.2.1, als voor opstellen, zie paragraaf 5.2.2.

#### 6.4.1.1 Personenvervoer – treinpad

##### *Afbestellen*

Voor verdeelde treinpaden voor personenvervoer die worden afbesteld is een reserveringsheffing verschuldigd van € 10,- per pad voor iedere dag van het dienstregelingsjaar dat het pad wordt afbesteld. Dit bedrag wordt kwijtgescholden indien een aanvrager of spoorwegonderneming minder dan 1% van aan haar verdeelde paden afbestelt.

##### *Niet benutten*

Van regelmatig nalaten de overeengekomen capaciteit in paden (of delen daarvan) voor personenvervoer te gebruiken is sprake, indien in de eerste zeven weken na ingang van de dienstregeling een als onderdeel van de jaardienstaanvraag overeengekomen treinpad voor personenvervoer minder dan 80% wordt benut, gerekend in treinkilometers per treinumnummer over alle verkeersdagen tezamen. Wanneer dat het geval is, is voor iedere treinkilometer die ontbreekt om tot 80% benutting van het pad te komen een reserveringsheffing verschuldigd ter grootte van de gebruiksvergoeding tegen het tarief

op basis van het normgewicht van het treintype. Het niet benutten van het pad door oorzaken liggend bij ProRail, door fluctuaties in marktomstandigheden, door feestdagen, et cetera wordt geacht verwerkt te zijn in het percentage van 80% waarbij voor niet benutte paden tussen de 80% en 100% geen reserveringsheffing is verschuldigd. Deze reserveringsheffing laat onverlet dat niet gebruikte capaciteit op grond van paragraaf 4.6 door ProRail teruggenomen kan worden.

## 6.4.1.2 Personenvervoer – opstellen

Indien door afbestelling de gebruiksvergoeding minder bedraagt dan 25% van de gebruiksvergoeding berekend over de originele verdeelde capaciteit op dat spoor wordt het resterend deel van de 25% gebruiksvergoeding in rekening gebracht als reserveringsheffing. Berekening vindt plaats per spoor. Er is geen verrekening mogelijk met andere sporen.

## 6.4.1.3 Goederenvervoer en overig spoorverkeer – treinpad

### *Afbestellen*

Voor treinpaden voor goederenvervoer en overig spoorverkeer die zijn aangevraagd als onderdeel van de jaardienstaanvraag 2019 en zijn verdeeld, en vervolgens minimaal 30 dagen voor de eerste rijdag van de dienstregeling worden afbesteld, heft ProRail een reserveringsheffing in de vorm van een afbestelmalus van € 10,- per pad dat wordt afbesteld. Dit bedrag wordt kwijtgescholden indien spoorwegonderneming minder dan 20% van haar verdeelde paden tijdens het jaardienstverdeelproces via het eerste wijzigingsblad afbestelt.

### *Niet benutten*

Van regelmatig nalaten de overeengekomen capaciteit voor goederenvervoer en overig spoorverkeer is sprake, indien een gerechtigde aan hem verdeelde capaciteit voor goederenvervoer en overig spoorverkeer in de jaardienst en wijzigingsbladen gedurende 1 maand voor minder dan 50% gebruikt. Zie voor de procedure paragraaf 4.6. Hierbij wordt steeds gerekend per (gerelateerd) treinnummer per verkeersdag op de vrije baan en het emplacement.

Per opgeheven verdeeld treinpad voor iedere betreffende rijdag brengt ProRail een malus in verband met administratiekosten van € 10,- per door ProRail opgeheven pad en bijbehorende opstelcapaciteit in rekening bij spoorwegonderneming. Indien spoorwegonderneming zelf een verzoek tot opheffing doet, blijven de administratiekosten achterwege. Voor het niet benutten van het pad door oorzaken liggend bij ProRail, door fluctuaties in marktomstandigheden, door feestdagen en door niet beschikbaarheid van samenhangende railcapaciteit bij terminals, overslagbedrijven, industrieterreinen dan wel buitenlandse infrastructuurbeheerders wordt geacht verwerkt te zijn in het percentage van 50%.

In de Verkeersleidingsfase wordt gewerkt met GTI. Een spoorwegonderneming heeft meerdere mogelijkheden om een pad weer terug te geven: “wachtkamer” en “opheffen”. Dit kan kosteloos. Wordt echter gekozen voor “inchecken” of “verleggen” (en het pad wordt voor het vertrektijdstip niet teruggegeven), dan wordt het pad in rekening gebracht tegen het normgewicht van de rijkarakteristiek van de trein waarvoor het pad was aangevraagd.

tabel 6.8 Reserveringsheffing bij afbestellen en niet benutten

Tijdstip van afbestellen of niet benutten	Malus
Na gepland vertrek	€ 0,- of Treinpad prijs*
< 24 uur voor vertrek	€ 0,-
Tussen 24 uur en 4 dagen	€ 0,-
Tussen 5 dagen en 30 dagen	€ 0,-
Tussen 31 dagen en 60 dagen	€ 10,-**
> 60 dagen	€ 10,-**

\* Zie tekst in deze paragraaf wat van toepassing is.

\*\* Indien besteld in jaardienst en alleen indien meer dan 20% van de verdeelde paden wordt afbesteld.

#### **6.4.1.4 Goederenvervoer en overig spoorverkeer – opstellen**

Indien door afbestelling de gebruiksvergoeding minder bedraagt dan 25% van de gebruiksvergoeding berekend over de originele verdeelde capaciteit, wordt het resterend deel van de 25% gebruiksvergoeding in rekening gebracht als reserveringsheffing. Berekening vindt plaats over alle sporen tezamen.

#### **6.4.2 Korting bij kaderovereenkomsten**

ProRail biedt geen kaderovereenkomsten aan.

#### **6.4.3 Korting bij ERTMS**

ProRail biedt geen regeling aan met betrekking tot een korting op de gebruiksvergoeding bij toepassing van ERTMS in treinen.

#### **6.4.4 Korting bij stil materieel**

De spoorwegonderneming die beschikt over stilgemaakt goederenmaterieel in de zin van paragraaf 6.4.4.1, heeft tevens recht op de regeling ten aanzien van een stille goederentrein in de zin van paragraaf 6.4.4.2.

##### **6.4.4.1 Korting voor het rijden met stilgemaakt goederenmaterieel**

ProRail biedt conform uitvoeringsverordening (EU) 2015/429 van maart 2015 een korting op de gebruiksvergoeding aan de spoorwegonderneming bij het rijden met stilgemaakte goederenwagens waardoor de geluidsemissie wordt verminderd. De korting op de gebruiksvergoeding bedraagt € 0,0035 per askilometer die is gereden met stilgemaakte goederenwagens. Het niveau van bonus wordt ieder jaar in de netverklaring bekend gemaakt. Als het maximum bedrag voor de aanpassingskosten, te weten € 4.800,- bereikt is zal ProRail conform artikel 4 lid 6 (EU) 2015/429 besluiten de uitkering voor die wagen te beëindigen. Deelnemende wagens moeten vooraf op wagennummer worden aangemeld bij ProRail door de spoorwegonderneming voorzien van een bewijs van ombouw.

Onder stilgemaakte goederenwagens wordt verstaan: materieel dat blijvend is omgebouwd naar een stil remsysteem in overeenstemming met de TSI Geluidsemissies<sup>93</sup>.

De korting wordt verrekend via de gebruiksvergoedingsfactuur. De spoorwegonderneming verstrekt de informatie die nodig is om de korting te kunnen geven, te weten: per vooraf aangemelde wagen, wagenhouder, aantal assen van de wagen, type remsysteem en datum van ombouw. Indien een wagen is opgenomen in de Silent Wagon Database (SWDB) kent ProRail de korting toe op basis van de in de SWDB bekende gegevens. Wagens die in de SWDB zijn opgenomen neemt ProRail automatisch mee in deze regeling. ProRail kan steekproefsgewijs controle op ombouw en het aantal assen uitvoeren.

##### **6.4.4.2 Korting voor het rijden met een stille goederentrein**

ProRail biedt conform uitvoeringsverordening (EU) 2015/429 van maart 2015 artikel 5 een korting op de gebruiksvergoeding aan de spoorwegonderneming indien er gereden wordt met een stille goederentrein waardoor de geluidsemissie vermindert. De korting op de gebruiksvergoeding bedraagt € 0,00175 per askilometer van een stille wagen, die is gereden met een stille trein. Deelnemende wagens moeten vooraf op materieelnummer worden aangemeld bij ProRail door de spoorwegonderneming voorzien van een bewijs van ombouw.

<sup>93</sup> Verordening (EU) Nr. 1304/2014 van 26 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel – geluidsemissies".

De trein voldoet conform (EU) 2015/429 artikel 2 lid 6 aan het vereiste van 'stille goederentrein' indien de trein voor minstens 90% uit stille wagens is samengesteld.

De korting wordt verrekend via de gebruiksvergoedingsfactuur. De spoorwegonderneming verstrekt de informatie die nodig is om de korting te kunnen bepalen, te weten: per vooraf aangemelde wagen, wagenhouder, aantal assen van de wagen, type remsysteem en datum van ombouw.<sup>94</sup> Indien een wagen is opgenomen in de Silent Wagon Database (SWDB) kent ProRail de korting toe op basis van de in de SWDB bekende gegevens. Wagens die in de SWDB zijn opgenomen neemt ProRail automatisch mee in deze regeling. ProRail kan steekproefsgewijs controle op stille treinen uitvoeren.

Conform artikel 5 lid 3 van uitvoeringsverordening (EU) 2015/429 bedraagt de korting op de gebruiksvergoeding voor stille treinen maximaal 50% van de totale waarde van de korting voor het rijden met stilgemaakt goederenmaterieel.

Treinen die geheel uit nieuw stille wagens bestaan, ontvangen een bonus van € 0,00175 per askilometer.

## 6.5 Prestatieregeling

De prestatieregeling richt zich erop om storingen van de infrastructuur en verstoringen van het treinverkeer zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorweganet te verbeteren.

De door ProRail aangeboden prestatieregeling is opgenomen in bijlage 27, met vermelding van het marktsegment waarvoor ze van toepassing zijn.

Klachten over de uitvoering van in de toegangsovereenkomst overeengekomen prestatieregeling kunnen worden afgehandeld met toepassing van de in bijlage 27 opgenomen "Klachtenprocedure prestatieregeling".

### *Overeen te komen regeling*

- ▶ ProRail biedt aan, in de toegangsovereenkomst afspraken te maken over de toe te passen prestatieregeling. ◀

## 6.6 Wijzigingen van de vergoedingsregelingen

### 6.6.1 Vergoedingsregeling 2019

Als ProRail (onderdelen van) de in deze Netverklaring omschreven vergoedingsregelingen wil wijzigen 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 kan tarieven wijzigen op grond van indexeringen volgens de consumentenprijsindex (CPI), zoals opgenomen in het Centraal Economisch Plan van het Centraal Planbureau. Een dergelijke wijziging wordt van kracht tenminste één maand nadat die in een aanvulling op de Netverklaring bekendgemaakt is.

### 6.6.2 Verwachte wijzigingen van de vergoedingsregelingen

De in de Netverklaring omschreven vergoedingsregelingen kunnen worden gewijzigd als uitvloeisel van besluiten, die ACM neemt naar aanleiding van verzoeken met betrekking tot de vergoedingen op de voet van de Spoorwegwet, artikel 71, eerste lid, dan wel als uitvloeisel van een uitspraak op een beroep, ingesteld tegen eerdere besluiten van ACM met betrekking tot de vergoedingen.

<sup>94</sup> Indien de spoorwegonderneming wagens heeft conform artikel 1 lid 2 (EU) 2015/429 op welke de uitvoeringsverordening niet van toepassing is dan dient de spoorwegonderneming deze wagens ook vooraf aan te melden zodat de stille trein korting verrekend kan worden.

Door de minister van Infrastructuur en Waterstaat is d.d. 23 mei 2017 het ontwerpbesluit houdende wijziging van het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte in verband met het instellen van aanvullende heffingen, kortingen en aftrek ter dekking van de door de infrastructuurbeheerder gemaakte kosten alsmede prijsprikkels ter bevordering van een betere benutting van de spoorweginfrastructuur en inpassing in de leefomgeving (vergoedingen gebruik hoofdspoorweginfrastructuur) aan de Eerste en Tweede kamer voorgelegd in het kader van de op grond van artikel 61, vierde lid, en artikel 62, elfde lid van de Spoorwegwet voorgeschreven voorhangprocedure.<sup>95</sup> Het besluit voorziet in regels in verband met het toepassen van prijsprikkels voor de betere benutting van het spoor en inpassing van het spoor in de leefomgeving en het invoeren van de extra heffing als bedoeld in artikel 62, zesde lid, van de Spoorwegwet. De inwerkingtreding van dit besluit kan wijzigingen van de vergoedingsregelingen tot gevolg hebben. De datum van inwerkingtreding van dit besluit is nog niet bekend.

Op grond van het Besluit Implementatie Richtlijn 2012/34/EU heeft ProRail op 13 januari 2017 een nieuwe methode voor toerekening van de kosten voor de vergoeding van het minimumtoegangspakket ter goedkeuring ingediend bij ACM. ProRail zal na goedkeuring door de ACM deze nieuwe methode voor toerekening toepassen. Het is nog niet duidelijk welke invloed de nieuwe methode heeft op de vergoeding minimumtoegangspakket.

In behandeling zijnde beroepen tegen eerdere besluiten van ACM met betrekking tot de vergoedingen:

- CBb: beroep tegen eerdere besluiten met betrekking tot vergoedingen van ACM in zaaknummers 14.1382.39 en 15.0909.39.

## 6.7 Facturering

ProRail factureert de vergoedingen per kalendermaand na afloop van de desbetreffende maand.

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

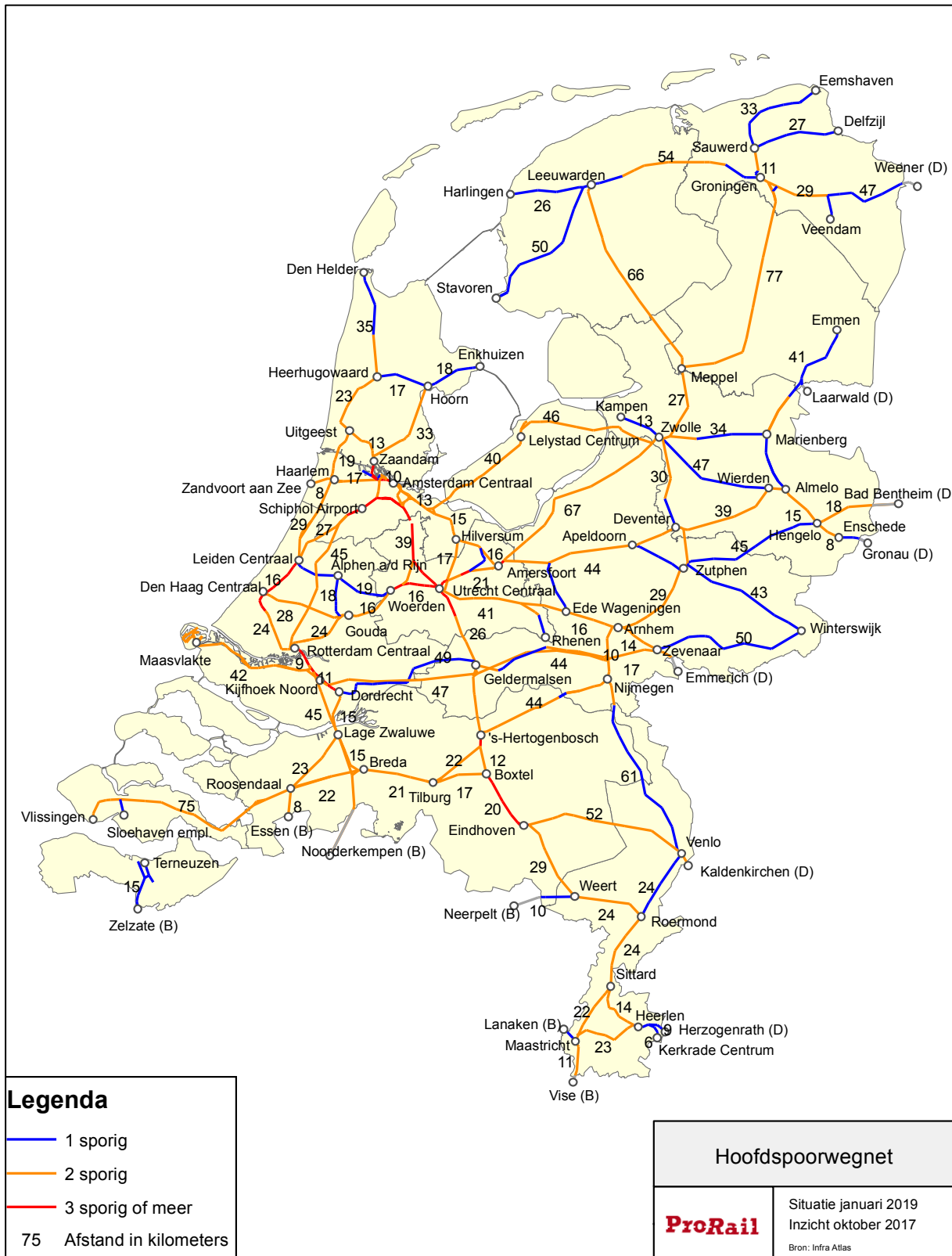
ProRail kan bij gerede twijfel aan de financiële gegoedheid van een gerechtigde te allen tijde een financiële garantie verlangen zoals is bepaald in artikel 23 lid 7 van de Algemene Voorwaarden. De financiële garantie bestaat uit een voorschot dan wel een bankgarantie zoals bedoeld in Uitvoeringsverordening (EU) 2015/10.

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

<sup>95</sup> Kamerstukken II, 2016-2017, 29 984, 716.

(lege bladzijde)

## bijlage 1 Algemene overzichtskaart met netwerkconfiguratie (§ 3.2.1)



In aanvulling op de in de overzichtskaart op de vorige bladzijde vermelde spoorwegen, zijn de volgende spoorwegen aangewezen als hoofdspoorweg.<sup>96</sup>

- 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.<sup>97</sup>

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
Tilburg	De Loven
Born	Franciscushaven
Axel	Axelse Vlakte
Venlo	Tradeport
Almelo	Dollegoor
Almelo	Bedrijvenpark Twente
Arnhem	gemeentelijke stamlijn
Oss	Elzenburg

<sup>96</sup> Bijlage 1 alsmede bijlage 2 onderdeel a bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

<sup>97</sup> Bijlage 2 onderdeel b bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.



## bijlage 2 Lijst van begrippen

Naam begrip	Definitie																																																																																		
Ad-hocaanvraag	<p>Capaciteitsaanvraag voor infrastructuur 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.</p> <p><i>Toelichting:</i> Dit zijn aanvullingen op de capaciteitsverdeling die vastgelegd zijn in het verdelingsplan van de Jaardienst.</p>																																																																																		
Aslast	Aslast is het gewicht (in tonnen) per as van een spoorvoertuig, incl. belading.																																																																																		
Baanvak	<p>Een baanvak is een opeenvolging van aaneengesloten dienstregelpunten en vrije banen, beginnend en eindigend in een dienstregelpunt.</p> <p><i>Toelichting:</i> De begrippen baanvak en traject worden in de praktijk doorgaans beide en soms ook door elkaar gebruikt.</p>																																																																																		
Besloten personenvervoer	Besloten personenvervoer is het vervoer van personen per trein, anders dan openbaar vervoer zoals bedoeld in de Wet personenvervoer.																																																																																		
Betuweroute	<p>Onder de goederenspoorweg Betuweroute wordt verstaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de spoorweg Maasvlakte – Kijfhoek – Zevenaar en de daaraan gelegen emplacementen;</li> <li>• met inbegrip van de emplacementen Feijenoord en IJsselmonde en de sporen die die emplacementen verbinden met de genoemde spoorweg;</li> <li>• met inbegrip van de stamlijnen die verbonden zijn aan de bedoelde emplacementen.</li> </ul> <p>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:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>locatie</th> <th>spoor-ID</th> <th colspan="2">in verbinding</th> <th>punt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">IJsselmonde</td> <td>EF</td> <td>Brdv</td> <td>Rtst</td> <td>km 42.000</td> </tr> <tr> <td>wsl 135 - wsl 911A</td> <td>Brdv</td> <td>Rtst</td> <td>tussen wsl 135 en de kruising met het spoor tussen wsl 903 en wsl 907B</td> </tr> <tr> <td>267e</td> <td>Rtz</td> <td>IJsm</td> <td>sein 960</td> </tr> <tr> <td>266c</td> <td>Rtz</td> <td>IJsm</td> <td>sein 962</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">Zwijndrecht</td> <td>57</td> <td>Zwd</td> <td>Kfh</td> <td>km 33.700</td> </tr> <tr> <td>67</td> <td>Kfhz</td> <td>Zwd</td> <td>sein 1380</td> </tr> <tr> <td>68</td> <td>Kfhz</td> <td>Zwd</td> <td>sein 1382</td> </tr> <tr> <td>69</td> <td>Kfhz</td> <td>Zwd</td> <td>sein 1384</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">Meteren</td> <td>CC</td> <td>BRMet</td> <td>Gdm</td> <td>km 147.000</td> </tr> <tr> <td>DD</td> <td>Gdm</td> <td>BRMet</td> <td>km 247.000</td> </tr> <tr> <td>EE</td> <td>BRMet</td> <td>Zbm</td> <td>km 346.600</td> </tr> <tr> <td>FF</td> <td>Zbm</td> <td>BRMet</td> <td>km 346.600</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Elst</td> <td>KK</td> <td>CUP</td> <td>Nm</td> <td>km 290.000</td> </tr> <tr> <td>HH</td> <td>CUP</td> <td>Est</td> <td>km 190.000</td> </tr> <tr> <td>GG</td> <td>Est</td> <td>CUP</td> <td>km 190.000</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Zevenaar</td> <td>ZN</td> <td>BRValo</td> <td>Zv</td> <td>km 107.200</td> </tr> <tr> <td>ZM</td> <td>BRValo</td> <td>Zv</td> <td>km 107.200</td> </tr> <tr> <td>KL</td> <td>Zv</td> <td>BRValo</td> <td>km 107.200</td> </tr> </tbody> </table>	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
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	<p>Buitengewoon vervoer is vervoer waarbij afmetingen, gewicht of aard van de lading of het materieeltype bijzondere technische of exploitatieve maatregelen vergen. Voor buitengewoon vervoer is een vervoersregeling vereist.</p> <p>Naast de algemene kwalificatie "Buitengewoon Vervoer (BV)" zijn de belangrijkste subcategorieën:</p> <p>BP = buiten profiel vervoer; ZWV = zwaar vervoer.</p> <p><i>Synoniem:</i> Bijzonder vervoer</p>
Capaciteitsovereenkomst	<p>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.</p> <p><i>Toelichting:</i> 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.</p>
Centraal bediend gebied	<p>Een centraal bediend gebied is een gebied op het spoorwegnet, 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.</p>
Dienstregeling	<p>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.</p> <p><i>Toelichting:</i> 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.</p>
Dienstvoorziening	<p>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.</p>
Emplacement	<p>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.</p> <p>In artikel 39 en 40 van de Regeling spoorverkeer wordt emplacement als volgt aangeduid: tot een emplacement behoren:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>alle sporen, aangeduid met een cijfer;</li> <li>de spoorgedeeltes van het wisselcomplex;</li> <li>alle aan de sporen als bedoeld sub a en b grenzende sporen tot een maximale afstand van 200 meter voor het toegangsssein van dat emplacement, tenzij door de beheerder is aangegeven middels een bord (Nr. 302) dat op dit spoor niet kan worden gerangeerd of beperkingen gelden ten aanzien van het rangeren. In artikel 39 lid 2 van de Regeling spoorverkeer zijn de emplacementen vermeld waar een grotere afstand dan 200 m benodigd is.</li> </ol>
ERTMS	<p>ERTMS is het Europese gestandaardiseerde beveiligingssysteem voor het treinverkeer.</p> <p><i>Toelichting:</i> Zie ook de begrippen ETCS en GSM-R. ERTMS kent 3 niveaus (levels):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Puntsgewijze treinbeveiliging met vaste blokken, en conventionele treindetectie. Deze is qua functionaliteit vrijwel gelijk met ATB-NG.</li> <li>Cabinesignalering gebaseerd op radiocommunicatie, conventionele treindetectie, vaste blokken.</li> <li>Cabinesignalering gebaseerd op radiocommunicatie, de trein geeft zelf zijn positie door, vaste of bewegende blokken.</li> </ol>
ETCS	<p>ETCS is een onlosmakelijk onderdeel van het ERTMS en heeft betrekking op de signalering, zowel naast het spoor als in de cabine.</p>

Naam begrip	Definitie
Gebruiksbeperking	<p>Een gebruiksbeperking is een afwijking van de normale gebruikswaarde van de spoorweginfrastructuur.</p> <p>Zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB's)</li> <li>• toelatingsnormen en vervoersregelingen</li> <li>• materieel-spooruitsluiting</li> <li>• materieel-wisseluitsluiting</li> <li>• belastingbeperking</li> <li>• beperking stroomafname</li> <li>• beperking omgevingsvergunning</li> <li>• vervoersbeperking</li> <li>• geluidbeperking</li> </ul>
Gebruiksvergoeding	<p>De vergoeding zoals bedoeld in de Spoorwegwet, artikel 62, eerste lid, voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur volgens het minimumtoegangspakket zoals bedoeld in Richtlijn 2012/34/EU, Bijlage II, punt 1, en voor de toegang tot infrastructuur die dienstvoorzieningen verbindt, welke vergoeding gebaseerd is op de dekking van de toegerekende en rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeiende kosten.</p>
Gemengde net	<p>Het Gemengde net omvat de door ProRail beheerde spoorwegen met uitzondering van de Betuweroute.</p>
Gerechtigde	<p>Volgens de Spoorwegwet is een gerechtigde een natuurlijk persoon of een rechtspersoon die bevoegd is tot het sluiten van een toegangsovereenkomst met ProRail.</p> <p>Zie artikel 57 van de Spoorwegwet.</p>
Gevaarlijke stoffen	<p>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.</p>
Goederencorridor	<p>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.</p>
GSM-R	<p>GSM-R is het draadloze telecommunicatienetwerk voor de spoorsector.</p> <p><i>Toelichting:</i> GSM-R wordt gebruikt als communicatiemedium zowel spraak (machinist en treindienstleider) als data (tussen de beveiligingssystemen aan wal en in de trein).</p>
Knooppunt	<p>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.</p> <p>Er zijn drie soorten knooppunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• infraknooppunt: proces = planning, verdeling en vrijgeven van infra. Een infraknooppunt is een knooppunt, waar minimaal drie vrije banen samenkomen.</li> <li>• materieelknooppunt: proces = planning en uitvoering van materieelbehandelingen en rangeren.</li> <li>• personeelknooppunt: proces = planning en besturing van de personeelsdiensten.</li> </ul>
KPI	<p>Een KPI (Key Performance Indicator of Kritische prestatie indicator) is een ratio tussen ambitie en realisatie van een te leveren prestatie.</p> <p><i>Toelichting</i> Het is een managementinstrument.</p>

Naam begrip	Definitie
Macro topologie	<p>De macro topologie 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.</p> <p>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.</p> <p>Zie ook de definitie van “vrije baan”.</p>
Netwerkconfiguratie	<p>De netwerkconfiguratie (macro topologie) is de weergave van het netwerk van de spoorweginfrastructuur op het niveau van dienstregelpunten (stations, haltes, aansluitingen, bruggen, enzovoort) en de vrije banen.</p> <p>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.</p> <p>Zie ook de definitie van “vrije baan”.</p>
Niet-centraal bediend gebied	<p>Een niet centraal bediend gebied (NCBG) is een gebied op het spoorwegnet, waarbinnen de bediening van individuele infraobjecten en de rijweginstelling lokaal plaatsvindt onder de supervisie van de treindienstleider met minimale bevoegdheid.</p>
Nuttige perronlengte	<p>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).</p>
Opstelspoor	<p><b>Opstelspoor</b> Een opstelspoor is een spoor bedoeld voor het opstellen van materieel.</p> <p><b>Opstellen</b> Opstellen is het tijdelijk laten staan van materieel dat tijdens die stilstand niet opgenomen is in de dienstregeling en geen rangeerbewegingen uitvoert.</p>
Overloop	<p>Een overloop is een voorziening om op een vrije baan van spoor te wisselen via (minimaal 2) wissels.</p> <p><i>Toelichting:</i> De toepassing van een overloop is de Infratechnische Voorziening voor Onderhoud, deze wordt in de vervoersplanning gezien als een dienstregelpunt.</p>
Pad	<p>Een pad is een beweging als uitvoerbare invulling voor een slot.</p> <p>Volgens Richtlijn 2012/34/EU is een treinpad: de infrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden.</p> <p><i>Synoniem:</i> Treinpad</p> <p><i>Toelichting</i> Anders gezegd: De lijn voor een trein op de tijd-weggrafiek tussen begin- en eindpunt en de daarbij behorende vertrek- en aankomsttijdstippen, binnen de daarvoor beschikbare infracapaciteit (dus in die zin conflictvrij).</p> <p>Op dezelfde manier, maar op kleinere schaal, geldt dit ook voor een rangeerbeweging binnen een PPLG: het achtereenvolgens benutten van enkelvoudige routes in de tijd.</p> <p>Zie de tekening bij de toelichting van “slot”.</p>

Naam begrip	Definitie
Perronspoor	<p>Spoor langs het perron.</p> <p><b>Spoor</b> 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 materieel.</p> <p><i>Toelichting:</i> Een meer populaire definitie is: Twee (evenwijdige) spoorstaven, zodanig geconstrueerd, dat er railvoertuigen op kunnen rijden. Dit is echter eerder de omschrijving van “rails”.</p> <p><b>Perron</b> Een perron is een verhoging langs het spoor bij een station of halte, waar reizigers kunnen in- en uitstappen en/of goederen kunnen worden aangenomen en afgeleverd.</p>
Prestatieregeling	Een regeling inzake de wederkerige prestaties van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming; een vergoedingssysteem kan daarvan deel uitmaken.
Rangeren	<p>Rangeren is het uitvoeren van een rangeerbeweging.</p> <p>Besluit spoorverkeer: Rangeren: alle in hun geheel binnen een emplacement plaatsvindende verkeersbewegingen met treinen (of spoorvoertuigen).</p> <p><b>Rangeerbeweging</b> 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.</p>
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. ( <a href="http://www.rne.eu">www.rne.eu</a> )

Naam begrip	Definitie
Slot	<p>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.</p> <p><i>Toelichting (figuur):</i></p> <p><b>Slot</b> (opp. in omhullende) = in tijd en ruimte aaneengesloten samenstel van 1 of meer infracapaciteitseenheden dat ruimte biedt aan een geldig gebruiksdoel van de infrastructuur.</p> <p><b>Pad (pp)</b> = beweging als conflictvrije invulling voor een slot over een gedetermineerd deel van de railinfrastructuur.</p> <p><b>Infracapaciteitseenheid</b> (opp. rechthoekje) = elementair ruimte-tijd deel, dat bepaald wordt door een gedetermineerd infra-deel (ruimte) en een tijdsinterval, waarmee de toewijzing van infracapaciteit aan geldige gebruiksdoelen identificeerbaar en op maat kan worden verricht.</p> <p><b>Buitendienststelling sporen 14a, 14b, 16a en 16b</b> Vergelijkbaar: volume-infra-inzet</p>
Spooraansluiting	Een spooraansluiting is een aansluiting van het terrein van één bedrijf door middel van een spoor en een wissel aan het spoorwegnet.
Spoorwegonderneming	<p>Volgens de Spoorwegwet: een spoorwegonderneming is een onderneming waarvan de (voornaamste) activiteit bestaat uit het leveren van spoorwegvervoerdiensten voor goederen of reizigers en die beschikt over tractie om de bedoelde diensten te verzorgen alsmede iedere andere onderneming die gebruik maakt of beoogt te maken van de spoorweg en ook beschikt over tractie.</p> <p><i>Synoniem:</i> Vervoerder.</p>
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.

Naam begrip	Definitie
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 Transmissie Module (STM) is treinapparatuur, die informatie uit een conventioneel lokaal beveiligingssysteem converteert naar voor het ETCS begrijpelijke informatie.  <i>Toelichting:</i> 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.
Tankinstallatie	Een tankinstallatie is een installatie voor de opslag van brandstof, inclusief de mogelijkheden om spoorvoertuigen van brandstof te voorzien op een milieuverantwoorde wijze.  <i>Toelichting:</i> Conform de omgevingsvergunning / Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
TijdRuimteSlot	<i>Synoniem:</i> zie slot
Toegangsovereenkomst	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.  <i>Toelichting:</i> 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	<i>Synoniem:</i> zie pad
Verkeerd Spoor	Verkeerd Spoor is het gebruik van een rijrichting waartoe een spoor niet ingericht en niet beveiligd is.
Verkeersgebruik	Verkeersgebruik is het gebruik van de capaciteit van de infrastructuur voor verkeer. Dit in tegenstelling tot het gebruik van de infrastructuur voor beheer.  <i>Toelichting:</i> Verkeer is te onderscheiden in rijdend en stilstaand verkeer. Beheer is het maken, onderhouden en vernieuwen van de infrastructuur. Binnen de spoorbranche: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rijdend gebruik is het rijden van de trein, in- en uitstappen resp. laden en lossen, rangeerhandelingen ten behoeve van het samenstellen van treinen.</li> <li>• Stilstaand gebruik is het opstellen en verzorgen van spoorvoertuigen: inspecties, bevoorrading verbruiksmaterialen, hygiënische verzorging in- en uitwendig, kleine herstellingen.</li> </ul>

Naam begrip	Definitie
Verkeersleiding	<p>Het ProRail bedrijfs onderdeel bestaande uit Verkeersregie, Treindienstleiding en Incidentenbestrijding.</p> <p><b>Verkeersregie</b> Organisatie van mensen en systemen, die gericht is op het:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• toedelen en verdelen van railinfracapaciteit in de operationele fase;</li> <li>• verstrekken van informatie van deze toedeling;</li> <li>• evalueren van de afhandeling van verstoring;</li> <li>• (her)verdelen van railinfracapaciteit gedurende de bijsturingfase op netwerk niveau (dienstregeling en infra-onttrekkingen);</li> <li>• aanspreekpunt en loket zijn voor vervoerders en assetmanagement gedurende de bijsturingfase op netwerk niveau.</li> </ul> <p><b>Treindienstleiding</b> Organisatie van mensen en systemen, die gericht is op het:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zorgen voor spoorwegveiligheid;</li> <li>• vrijgeven van infracapaciteit aan spoorwegondernemingen;</li> <li>• bij verschil tussen gevraagde en beschikbare rijwegen het procesplan rijwegen opnieuw vaststellen en hierover informatie verstrekken;</li> <li>• bij een calamiteit nemen van de juiste maatregelen en vervolgens melding maken van de calamiteit.</li> </ul> <p><b>Incidentenbestrijding</b> Organisatie van mensen en systemen, die gericht is op het:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• voorkomen, evalueren en afhandelen van calamiteiten op of rond het spoor.</li> </ul>
Verstoring	<p>Een verstoring is een afwijking van een trein op het verdelingsplan op een dienstregelpunt boven een vastgestelde normwaarde. Er zijn drie soorten verstoringen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. vertragingen groter dan of gelijk aan de onregelmatigheidsvertragingnorm;</li> <li>2. opheffing waarvoor geen order normale treindienst is ingediend;</li> <li>3. omleiding waarvoor geen order normale treindienst is ingediend.</li> </ol> <p><i>Toelichting:</i> Zie artikel 26 lid 3 van het Besluit Spoorverkeer.</p>
Vervoer	Het gebruik van capaciteit waarbij daadwerkelijk passagiers of lading wordt vervoerd.
Vrije baan	<p>Een vrije baan is een gebied dat twee dienstregelpunten of twee PPLG's met elkaar verbindt.</p> <p><i>Toelichting</i> 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.</p> <p>Er zijn twee zienswijzen op het vrije baan-begrip (zie ook "Macro topologie"):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De PPLG-zienswijze: hier zijn de PPLG's de knopen, en is een vrije baan een verbindende pijp zonder afslagmogelijkheid.</li> <li>• De Dienstregelpunt-zienswijze: onderkent meer knopen dan de PPLG-zienswijze; daarin zijn de dienstregelpunten de knopen, zodat een iets fijnmaziger netwerk ontstaat.</li> </ul>

Verkorting	Betekenis
ACM	Autoriteit Consument & Markt
ATB	Automatische treinbeïnvloeding
ATB-EG	Automatische treinbeïnvloeding eerste generatie
ATB-NG	Automatische treinbeïnvloeding nieuwe generatie
ATB-Vv	Automatische treinbeïnvloeding verbeterde versie
ATB-e	Automatische treinbeïnvloeding eenvoudig
BP	Buiten profiel
Buta	Buitertermijn aanvraag



Verkorting	Betekenis
BV	Buitengewoon vervoer
CBG	Centraal bediend gebied
CER	Community of European Railway and Infrastructure Companies
CIEBR	Coöperatieve Inkoopvereniging Elektriciteit Betuweroute U.A. (uitgesloten aansprakelijkheid)
CIT	International rail Transport Committee
CUI	Uniform Rules concerning the Control of Use of Infrastructure in International Rail traffic.
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Traffic Control System
EU	Europese Unie
GSM-R	Global System for Mobile Communications for Railways.
GTI	Goederen Treinen Inchecken
IenW	ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
KPI	Key Performance Indicator of Kritische Prestatie Indicator
LTSA	Lange Termijn Spooragenda
NCBG	Niet centraal bediend gebied
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PPLG	Primair procesleidinggebied
RIC	Reglement voor het wederzijds gebruik van rijtuigen en bagagewagens in internationaal verkeer
RIV	Reglement voor het wederzijds gebruik van goederenwagens in internationaal verkeer
RNE	RailNetEurope
STM	Specifieke Transmissie Module
STS	Stop tonend sein
TSB	Tijdelijke snelheidsbeperking
TSI	Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit
VIVENS	Coöperatief Verenigd Inkoop en Verbruik van Energie op het Nederlandse Spoorwegnet U.A. (uitgesloten aansprakelijkheid)
VVRV	Veiligheid & Vakmanschap Railvervoer
W-LIS	Wagenlading Informatie Systeem

(lege bladzijde)

## **bijlage 3    Consultatie (§ 1.7)**

De Netverklaring 2019 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 2019, 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 2019.

### *Start van consultatie*

De ontwerp-Netverklaring 2019 is op 1 september 2017 beschikbaar gesteld aan:

- alle spoorwegondernemingen die op dat moment actief waren op het door ProRail beheerde spoorwegnet;
- alle bestuursinstanties die bevoegd zijn tot het verlenen van concessies voor openbaar vervoer per trein.

Deze gerechtigden ontvingen per e-mail een brief met daarin vermeld: de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de Netverklaring 2018, het overleg dat voorafgaand aan de opstelling van de ontwerp-Netverklaring 2019 plaats vond en op de verdere consultatieprocedure. Deze brief is te raadplegen via het [Logistieke Portaal van ProRail](#).

Tevens zijn partijen in de spoorgoederenketen (havenbedrijven, verladers, operators, en dergelijke) benaderd om hen te informeren over de mogelijkheid om te reageren op de ontwerp-Netverklaring 2019.

### *Advertentie*

Daarnaast heeft ProRail via een advertentie in de Staatscourant andere gerechtigden en belanghebbenden geattendeerd op de mogelijkheid om bij te dragen aan de Netverklaring 2019.

### *Vragen en opmerkingen van gerechtigden en belanghebbenden*

Gerechtigden en belanghebbenden hebben tot 13 oktober 2017 de gelegenheid gekregen om schriftelijk te reageren op de (wijzigingen van de) ontwerp-Netverklaring 2019. ProRail heeft inhoudelijke reacties ontvangen van Arriva; DB Cargo; KNV Spoorgoederenvervoer namens goederenvervoerders en spooraannemers; NS; RailGood namens goederenvervoerders; SBB.

### *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 2019. Alle inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van de ontwerp-Netverklaring 2019 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.

(lege bladzijde)

## bijlage 4 Klachten- en geschillenregelingen (§ 1.4.3)

### 1 Algemene klachten- en geschillenregeling

#### Artikel 1.

1. Indien één der partijen 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.
2. Na ontvangst van de klacht als bedoeld in het vorige lid reageert de ontvangende partij schriftelijk binnen vijf 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 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 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 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 Raad van Bestuur van ProRail.
2. Na ontvangst van de klacht als bedoeld in het vorige lid reageert ProRail schriftelijk binnen vijf 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 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 de wederpartij 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. 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 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 één der partijen 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 bij persoon van de wederpartij die verantwoordelijk is voor dat deel van de uitvoering van de overeenkomst waarop de klacht betrekking heeft.
2. Na ontvangst van de klacht als bedoeld in het vorige lid reageert de ontvangende partij schriftelijk binnen vijf 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 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 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 vijf 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 is opgelost 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 in de met de vervoerder 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.

(lege bladzijde)



## bijlage 5 Model-Toegangsovereenkomst en Algemene Voorwaarden (§ 2.3.1)

### 1 Model-Toegangsovereenkomst

De model-Toegangsovereenkomst 2019 sluit aan op het aanbod van diensten in de netverklaring die door ProRail worden geleverd. De model-Toegangsovereenkomst 2019 is vanaf 1 juli 2018 in twee versies te raadplegen via de [website van ProRail](#):

- Een model-Toegangsovereenkomst 2019 te sluiten tussen ProRail en de gerechtigde gekwalificeerd als spoorwegonderneming.
- Een model-Toegangsovereenkomst 2019 (nader aangeduid als 'model-Capaciteitsovereenkomst 2019') te sluiten tussen ProRail en de gerechtigde niet gekwalificeerd als spoorwegonderneming.

## 2 Algemene Voorwaarden

### Inhoudsopgave

<b>Titel I. Algemene bepalingen</b>	<b>131</b>
Artikel 1. Definities	131
Artikel 2. Toegangsovereenkomst, Algemene Voorwaarden en Operationele Voorwaarden	132
Artikel 3. Wijzigingsprocedure Toegangsovereenkomst, Operationele Voorwaarden en/of Algemene Voorwaarden	132
Artikel 4. Vernietiging bepalingen	132
<b>Titel II. Informatie en geheimhouding</b>	<b>132</b>
Artikel 5. Informatieverstrekking	132
Artikel 6. Geheimhouding	133
<b>Titel III. Rechten en verplichtingen van Beheerder en Gerechtigden</b>	<b>134</b>
Artikel 7. Toegang tot en gebruik van Spoorwegen door Spoorwegonderneming	134
Artikel 8. Toegang tot en gebruik van Informatiediensten	135
Artikel 9. Verdeling van capaciteit	135
Artikel 10. Gebruik Spoorvoertuigen door Spoorwegonderneming	136
Artikel 11. Milieu en veiligheid	136
Artikel 12. Overslaan vloeistoffen ten behoeve van het laten rijden van Spoorvoertuigen	137
Artikel 13. Maatregelen voor herstel van het treinverkeer	138
Artikel 14. Medewerking van Spoorwegonderneming	138
Artikel 15. Betreden Spoorwegen	138
Artikel 16. Controle en aanwijzingen	138
<b>Titel IV. Aansprakelijkheid</b>	<b>139</b>
Artikel 17. Algemene bepalingen met betrekking tot aansprakelijkheid	139
Artikel 18. Aansprakelijkheid Beheerder jegens Spoorwegonderneming	139
Artikel 19. Aansprakelijkheid Spoorwegonderneming jegens Beheerder	141
Artikel 20. Onderlinge aansprakelijkheid Spoorwegondernemingen	142
Artikel 21. Toerekenbaar tekortschieten	143
Artikel 22. Beperking aansprakelijkheid, verjaring en overmacht	143
<b>Titel V. Financiële bepalingen</b>	<b>144</b>
Artikel 23. Vergoedingen	144
Artikel 24. Betalingsvoorwaarden	144
<b>Titel VI. Opschorting en beëindiging Toegangsovereenkomst</b>	<b>145</b>
Artikel 25. Opschorting Toegangsovereenkomst	145
Artikel 26. Beëindiging door Beheerder	145
Artikel 27. Beëindiging door Gerechtigde	145
Artikel 28. Schadevergoeding bij beëindiging Toegangsovereenkomst	146
Artikel 29. Toepassingsbereik, toepasselijk recht en beslechting geschillen	146

## Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst ProRail 2019 (versie 1 september 2017)

### 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 36, derde lid dan wel vijfde 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.
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).
9. “Derde”: elke andere natuurlijke – en/of rechtspersoon dan Beheerder, Gerechtigde dan wel hun Hulpverleners.
10. “Gebruiksvergoeding”: de vergoeding zoals bedoeld in de Spoorwegwet, artikel 62, eerste lid,
11. “Gerechtigde”: een gerechtigde als bedoeld in artikel 57 Spoorwegwet, zijnde de wederpartij van Beheerder bij de Toegangsovereenkomst.
12. “Hulpverlener”: 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 5.5.2 van de Netverklaring.
16. “Operationele Voorwaarden”: de Operationele Voorwaarden zoals opgenomen in bijlage B van de Toegangsovereenkomst.
17. “Partij”: Beheerder of Gerechtigde.
18. “Partijen”: Beheerder en Gerechtigde.
19. “Proefcertificaat”: het certificaat als bedoeld in artikel 34 Spoorwegwet.
20. “Schadegeval”: een schade of een reeks van schades als gevolg van één en dezelfde oorzaak.
21. “Spoorvoertuig”: een voertuig bestemd voor het verkeer over spoorwegen.
22. “Spoorwegen”: spoorwegen en daartoe behorende spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 1 van de 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 3.2.1.
23. “Spoorwegonderneming”: de Gerechtigde, voor zover deze handelt als spoorwegonderneming als bedoeld in artikel 1 Spoorwegwet.
24. “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 nadien gewijzigd.
25. “Toegangsovereenkomst”: de overeenkomst, inclusief de daarbij behorende bijlagen, als bedoeld in artikel 59 Spoorwegwet.
26. “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.
27. “Veiligheidscertificaat”: het certificaat als bedoeld in artikel 32 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 nadien gewijzigd.

## **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.

## **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 2.9 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 (EG) nr. 91/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 16 december 2002 betreffende de statistieken van het spoorvervoer, *PbEG* 2003, L 14;
  - c. voor het opstellen van het nalevingsverslag geluidproductieplafonds als bedoeld in artikel 11.22 Wet milieubeheer.

## 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 gerechtelijke of arbitrale uitspraak bepaald is.
  - e. Partijen verplichten hun Hulppersonen tot naleving van de tussen Partijen geldende geheimhoudingsverplichtingen.
  - 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<sup>98</sup> bedoelde dienstregelingsgegevens, treinritinformatie en -prognose van reizigerstreinen van Spoorwegonderneming beschikbaar te stellen aan spoorwegondernemingen, stationsbeheerders<sup>99</sup> en beheerders van aangrenzende spoorweginfrastructuur ten behoeve van reisinformatiedienstverlening.

<sup>98</sup> Verordening (EU) nr. 454/2011, *PbEU* 2011, L 123.

<sup>99</sup> Zoals bepaald in Verordening (EG) nr. 1371/2007, *PbEU* 2007, L 315.

- e. Beheerder is gerechtigd om de waarden van de informatie- en prestatie-indicatoren zoals bedoeld in de Concessie, artikel 7 lid 3 sub a en b, beschikbaar te stellen aan de concessieverlener, tenzij 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 verstrekker 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 Hulpverleners, uitsluitend ten behoeve van gebruik in het kader van de tussen Beheerder en zijn Hulpverlener gesloten overeenkomst tot het uitvoeren van werkzaamheden met betrekking tot het beheer van de Spoorwegen voor zover die Hulpverlener 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 Infraspied Maintenance B.V. aangemerkt als Hulpverlener 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 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 of Proefcertificaat;
  - c. een bewijs dat is voldaan is aan het gestelde in artikel 55 Spoorwegwet.Spoorwegonderneming doet onverwijld, doch in elk geval binnen 14 dagen, 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 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.
4. Partijen dragen er zorg voor dat hun Hulpverleners 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. Hulpverleners 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 aan de Toegangsovereenkomst gehechte Service Level Agreement(s) opgenomen niveaus van dienstverlening, of laat deze door een Hulpersoon 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 Hulpersoon 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 Hulpersoon 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 4.4. en in de Toegangsovereenkomst opgenomen procedures en met inachtneming van het gestelde in het besluit als bedoeld in artikel 61, eerste lid, 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 overdragen 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 die de Spoorwegen tijdelijk onbruikbaar maakt, vervalt de verdeelde capaciteit. Op korte termijn dreigende storingen worden daarbij gelijkgesteld met storingen. 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.
6. Indien Gerechtigde gedurende een periode van tenminste een maand, te weten 30 aaneengesloten dagen (startend op elke willekeurige datum) binnen één dienstregelingjaar voor minder dan de in de Netverklaring paragraaf 4.6 te noemen drempelwaarde een treinpad heeft gebruikt, levert Gerechtigde dit treinpad in gedurende de resterende looptijd van dat dienstregelingjaar, tenzij dit te wijten is aan niet economische redenen buiten de wil van Gerechtigde. Beheerder neemt hierbij een opzegtermijn 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;
  - 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;

- d. voor zover het capaciteit betreft die benodigd is voor de uitvoering van diensten voor personenvervoer per trein, en Gerechtigde niet langer overeenkomstig de Wet personenvervoer 2000 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 of de (Aanvullende) vergunning voor indienststelling 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 Spoorvoertuigen 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 o.a. 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 41, onderdeel b, Besluit spoorverkeer, een geldig Inzetcertificaat en/of een ontheffing als bedoeld in artikel 46 Spoorwegwet zoals dit luidde tot 1 april 2012 of een (Aanvullende) vergunning voor indienststelling.
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 36, negende en tiende lid, van de Spoorwegwet, het verbod als bedoeld in artikel 36, eerste lid, van de Spoorwegwet overtreedt of niet in het bezit is van een geldig Inzetcertificaat of een (Aanvullende) vergunning voor indienststelling 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 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.
2. Spoorwegonderneming neemt bij het gebruik van Spoorwegen de in paragraaf 3.4.1 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 inkennisstelling 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 algemene bepalingen omgevingsrecht geldende geluidproductieplafonds of overtreding van de van belang zijnde voorschriften behorende bij de krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht verleende vergunningen 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 inkennisstelling 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 – buiten de situaties zoals omschreven in de Operationele Voorwaarden – 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 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 in de Toegangsovereenkomst vastgelegde regelingen zoals vermeld in onderdeel 2.1 van de Operationele Voorwaarden 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 Hulpverleners 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 afdeling Incidentenbestrijding overeenkomstig de in de Toegangsovereenkomst vastgelegde regelingen zoals vermeld in onderdeel 4.1 van de Operationele Voorwaarden.

## **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. Hulpverleners van Spoorwegonderneming die werkzaam zijn op Spoorwegen dienen zich via dienstkaart of schriftelijke opdracht te kunnen legitimeren als Hulpverzoeker 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 gerechtelijke en/of arbitrale uitspraken, controles uit te voeren en/of noodzakelijke aanwijzingen te geven aan (de Hulpverzoeker 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 van 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 door Beheerder gegeven aanwijzingen als bedoeld in deze Algemene Voorwaarden. Bij het niet onverwijld opvolgen van een rechtmatig gegeven aanwijzing als bedoeld in deze Algemene Voorwaarden, verbuurt 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 contractjaar, 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.

- 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**

- 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.
- 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.
- Beheerder en Spoorwegonderneming zijn aansprakelijk voor hun Hulppersonen.
- 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.
- 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

- Indien aansprakelijkheid voor het Schadegeval prompt zonder discussie wordt erkend door Beheerder 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**

- Beheerder is jegens Spoorwegonderneming aansprakelijk:
  - voor personenschade, te weten dood, verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel;
  - voor zaakschade, te weten vernieling of beschadiging van roerende en onroerende zaken;
  - 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 beredding 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 Spoorwegonderneming 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 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 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 onder de desbetreffende Service Level Agreement 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 beredding 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 voordeeltorekening 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 Spoorwegonderneming. Bij een beroep op voordeeltorekening 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 vermogensschadetoegebracht aan een andere spoorwegonderneming of haar Hulp personen 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 beredding 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 Hulpersoon in zijn hoedanigheid van Hulpersoon 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 Hulpersoon 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 Hulp persoon 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 Hulp personen, die verband houden met de desbetreffende schadeveroorzakende gebeurtenis.

## **Titel V. Financiële bepalingen**

### **Artikel 23. Vergoedingen**

1. De 'Gebruiksvergoedingen en andere vergoedingen 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 artikel 1, onderdeel e, respectievelijk artikel 3, onderdeel a, van bijlage II van richtlijn 2012/34/EU verschaft Gerechtigde Beheerder de facturen waaruit de door gerechtigde ingekochte hoeveelheid tractiestroom blijkt en het bijbehorende betalingsbewijs, tenzij die hoeveelheid afdoende blijkt uit de gegevens die de energie-inkooporganisatie, daartoe door Gerechtigde gemachtigd, aan Beheerder beschikbaar stelt. Gerechtigde machtigt Beheerder om bij de leverancier tractie-energie te verifiëren of met de aangeboden facturen 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. De eindafrekening van verschuldigde bedragen op grond van een prestatieregeling wordt gefactureerd binnen 6 maanden na afloop van de periode waarop de prestatieregeling betrekking heeft.
5. De eindafrekening van verschuldigde bedragen op grond van een prestatieregeling wordt gefactureerd binnen twee maanden na verzending van de factuur over de laatste termijn van de periode waarop de prestatieregeling betrekking heeft.
6. De verschuldigde Gebruiksvergoeding 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 gereede twijfel aan de financiële goedgeheid 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 artikel 23 van deze Algemene Voorwaarden 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, is Gerechtigde bevoegd de betaaltermijn op te schorten totdat Beheerder 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 schadeloosstelling 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.
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 de Concessie, voor zover relevant voor de dienstverlening door Beheerder aan Gerechtigde, geheel of gedeeltelijk verliest;
  - 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 Hulpverleners 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 Toegangsovereenkomst 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 de Concessie, voor zover relevant voor de dienstverlening door Beheerder aan Spoorwegonderneming, geheel of gedeeltelijk verliest;
  - 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 Operationele Voorwaarden (§ 2.4)

### Operationele Voorwaarden Toegangsovereenkomst ProRail 2019 (versie 1 september 2017)

#### 1 Capaciteitsplanning

##### 1.1 Verantwoordelijkheidsverdeling bij rijwegplanning

De opsteller (of aanpasser) van een treinplanning is verantwoordelijk voor het voldoen aan de door de Beheerder in de Netverklaring vastgelegde planning- en belastingnormen en eventueel geldende inzetbeperkingen voor spoorvoertuigen.

Indien de Spoorwegonderneming gebruik maakt van de diensten van de ProRail One-Stop-Shop (OSS) voor het ontwerpen van dienstregelingen moeten eventuele inzetbeperkingen opgegeven worden aan ProRail OSS. De voorkeursrijwegen worden dan gepland rekening houdend met de opgegeven inzet en door Spoorwegondernemingen opgegeven beperkingen uit het inzetcertificaat of de regeling voor Buitengewoon Vervoer.

De Spoorwegonderneming die een pad of rangeerbeweging plant of laat plannen voor een trein met specifieke kenmerken (zoals lengte, profiel, aslast, tractievorm) toetst of het hem aangeboden pad bepaalde gebruiksbeperkingen kent (zoals max. treinlengte, profiel, wel of geen bovenleiding) en waarborgt (onder andere via instructies aan het betrokken uitvoerend personeel) dat de trein die van dat pad gebruik maakt past bij de beperkingen. Tevens toetst de Spoorwegonderneming op de geldende plannormen, zie bijlage 23 bij de Netverklaring, indien hij zelf de concept planning verzorgt.

De Spoorwegonderneming maakt van de overeengekomen capaciteiten gebruik met treinsamenstellingen die passen binnen de gebruiksmogelijkheden van die treinpaden en sporen.

##### 1.2 Buitengewoon vervoer<sup>100</sup>

In de volgende gevallen is een regeling voor Buitengewoon Vervoer noodzakelijk:<sup>101</sup>

- Het rijden met hogesnelheidstreinen langer dan 400 meter.<sup>102</sup>
- Het rijden met goederentreinen langer dan 740 meter.<sup>103</sup>
- Het rijden met treinen, die niet geschikt zijn om te rijden met een snelheid van tenminste 60 km/h op baanvakken met een baanvaknelheid  $\geq$  80 km/h.<sup>104</sup>
- Het rijden met spoorvoertuigen waarvan het profiel ruimer is dan het referentieprofiel van het te berijden baanvak.<sup>105</sup>
- Het rijden met treinen waarin spoorvoertuigen zijn opgenomen, die de beladingsklasse C2 overschrijden.<sup>106</sup>
- Het rijden met treinen of spoorvoertuigen onder een onder de Spoorwegwet verleende ontheffing waarin in de ontheffingsvoorwaarden een nadere regeling met de Beheerder is voorgeschreven.<sup>107</sup>
- Het rijden met spoorvoertuigen welke in de UIC regelgeving (Fiche 502-1) als Buitengewoon Vervoer gekenmerkt worden.
- Het rijden met treinen waarvan het laatste spoorvoertuig onberemd is.

De Beheerder laat geen spoorvoertuigen toe als Buitengewoon Vervoer als de daarvoor geldende voorwaarden als opgenomen in de regeling voor Buitengewoon Vervoer niet worden toegepast. De

<sup>100</sup> Zie Netverklaring § 2.5 en § 3.3.2.

<sup>101</sup> Zie Netverklaring § 2.5.

<sup>102</sup> Zie Netverklaring § 3.3.2.5.

<sup>103</sup> Zie Netverklaring § 3.3.2.5.

<sup>104</sup> Zie Netverklaring § 3.3.2.4 en bijlage 16.

<sup>105</sup> Zie Netverklaring § 3.3.2.1; een ontheffing van de minister van Infrastructuur en Waterstaat ex artikel 36 Spoorwegwet is in sommige gevallen nodig.

<sup>106</sup> Zie Netverklaring § 3.3.2.2.

<sup>107</sup> Artikel 36 Spoorwegwet.

regelingen voor Buitengewoon Vervoer kunnen worden aangevraagd bij ProRail One-Stop-Shop. De Beheerder spant zich in om binnen 14 dagen een regeling Buitengewoon Vervoer met de Spoorwegonderneming overeen te komen. De additionele kosten die de Beheerder maakt in verband met de voorbereiding en uitvoering van Buitengewoon Vervoer komen ten laste van de aanvrager.

#### *Algemene uitgangspunten Buitengewoon Vervoer:*

- De Spoorwegonderneming zorgt ervoor dat in de bedrijfsvoering de voorwaarden uit de regeling Buitengewoon Vervoer worden toegepast en nageleefd.
- De Spoorwegonderneming moet nagaan of route, rijwegkeuze, snelheid van de voor het vervoer beoogde trein in overeenstemming zijn met de regeling. Zo niet, dan moet de reeds bestaande dienstregeling van de trein worden aangepast of indien niet mogelijk moet er ad hoc capaciteit voor een trein met aangepaste dienstregeling worden gevraagd. In beide gevallen verwijst de Spoorwegonderneming naar de toepasselijke regeling.
- Bij wijziging van de treinkarakteristiek van een reeds bestaande trein naar Buitengewoon Vervoer, moet de Spoorwegonderneming voor de betreffende trein opnieuw een order “wijzigen trein” indienen.

#### *Standaardregeling zwaar vervoer*

Het gebruiksvoorschrift ‘aslasten en tonmetergewichten’ (GVS00094), zie het [Logistiek Portaal van ProRail](#), vermeldt een aantal standaardklassen, refererend aan beladingsklasse C3, C4, D2, D4, E5 volgens UIC Fiche 700 (EN 15528), alsmede een aantal specifieke spoorvoertuigtypen, met voor elk klasse/type de daarvoor toegelaten baanvakken en bijbehorende snelheidsbeperkingen. De baanvakken die geschikt zijn voor een hogere beladingsklasse dan C2, zijn weergegeven in bijlage 13 bij de Netverklaring.

De Spoorwegonderneming kan, ten behoeve van vervoer van spoorvoertuigen passend binnen één van deze klassen/typen, op de daarvoor vrijgegeven baanvakken en met inachtneming van de bijbehorende snelheidsbeperkingen conform GVS00094, zonder specifieke toestemming van ProRail gebruik maken van deze standaardregeling zwaar vervoer.

Wel dient de Spoorwegonderneming in dat geval in de dienstregelingdocumenten, ten behoeve van alle bij het vervoer betrokkenen, door de toevoeging ZWV aan het treinnummer en een verwijzing naar de beladingsklasse de toepassing van een standaardregeling kenbaar te maken (voorbeeld: “45109 ZWV-D4”).

#### *Standaardregeling overschrijding laadprofiel*

Speciaal gecodificeerde wagens, welke gecodificeerde intermodale laadeenheden vervoeren en/of door de Beheerder nader aan te wijzen transporten kunnen gebruik maken van de verdeelde capaciteit voor zover de voorwaarden, vermeld op het [Logistiek Portaal van ProRail](#), genoemd in de Standaardvoorwaarden BP worden nageleefd. De Spoorwegonderneming maakt in de dienstregelingdocumenten ten behoeve van alle bij het vervoer betrokkenen door middel van de toevoeging BP1, BP2, BP3 aan het treinnummer kenbaar dat het een trein betreft waarop een standaardregeling Buitengewoon Vervoer vanwege profieloverschrijding van toepassing is.

#### *Specifieke regeling*

Voor de overige Buitengewone Vervoeren kunnen Spoorwegondernemingen een specifieke regeling Buitengewoon Vervoer met de Beheerder overeenkomen. De regeling omvat een opgave van de toegelaten route, periode van geldigheid, uitvoeringsvoorwaarden, verkregen ontheffingen en indien van toepassing toegelaten afmeting en/of gewicht. Het verstrekken van een specifieke regeling Buitengewoon Vervoer gaat gepaard met een reguliere orderaanvraag (binnen de 36 uren termijn in ISVL). De Spoorwegonderneming maakt in de dienstregelingdocumenten ten behoeve van alle bij het vervoer betrokkenen door middel van de toevoeging “BV” aan het treinnummer kenbaar dat het een trein betreft waarop een specifieke regeling Buitengewoon Vervoer van toepassing is, met verwijzing naar de betreffende Buitengewoon Vervoer regeling.

## 1.3 Treinnummering<sup>108</sup>

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*

De Beheerder maakt per dienstregelingjaar 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 dienstregelingjaar.

### *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 (verkeer van en naar België en verder).

Internationale treinnummers ten behoeve van verkeer over de Nederlands / Duitse grens worden aangevraagd bij DB Netz door de spoorwegonderneming die de betrokken trein vanaf / tot de Nederlands / Duitse grens over het Duitse net vervoert. Internationale treinnummers ten behoeve van verkeer over de Nederlands / Belgische grens worden aangevraagd bij Infrabel door de spoorwegonderneming die de betrokken trein vanaf / tot de Nederlands / Belgische grens over het Belgische net vervoert.

### *Vastlegging*

De treinnummers (zowel nationaal als internationaal) worden door de Beheerder vastgelegd in de applicatie TNR. Deze applicatie is te benaderen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#). De treinnummerlijst wordt in de applicatie doorlopend actueel gehouden, er is dus geen bevroren treinnummerlijst. Spoorwegondernemingen kunnen zich kosteloos abonneren op de applicatie TNR en zelf op elk moment een actuele treinnummerlijst raadplegen en/of exporteren.

De Spoorwegonderneming kan wijzigingsvoorstellen indienen via [trainnumbers@prorail.nl](mailto:trainnumbers@prorail.nl).

De Beheerder 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.

Beheerder en Spoorwegonderneming passen steeds de treinnummering volgens de actuele stand in de applicatie TNR toe.

## 1.4 Bijstelling capaciteitsverdeling rond werkzaamheden

Tussentijdse wijziging of intrekking van de aan de Spoorwegonderneming verdeelde capaciteit door de Beheerder is mogelijk in de gevallen en onder de voorwaarden zoals omschreven in de Netverklaring, paragraaf 4.5.4.

De Beheerder kan ten behoeve van beheerwerkzaamheden waarvoor niet in de jaardienstregeling capaciteit is verdeeld, voorts gebruik maken van beschikbare capaciteit of van capaciteit die op basis van overeenstemming met de Spoorwegonderneming beschikbaar wordt gesteld.

## 2 Verkeersafwikkeling

### 2.1 Orderacceptatie en bijsturing<sup>109</sup>

Onderstaand worden vier deelprocessen beschreven, namelijk:

1. Inhoud van orders;
2. de vertrekprocedure;
3. planmatige uitvoering;
4. gebruik van sporen op emplacement Venlo.

<sup>108</sup> Zie Netverklaring § 2.8.

<sup>109</sup> Zie Netverklaring § 4.3, 4.4.1.4 en 4.8.2.

Bij orderaanvragen van een Spoorwegonderneming verdeelt de Beheerder extra capaciteit binnen de beschikbare ruimte.

Tijdens en na ontregelingen herverdeelt de Beheerder de (beperkte) capaciteit over de betrokken Spoorwegondernemingen. Hiertoe maakt de Beheerder gebruik van vooraf vastgestelde afspraken voor operationele verdeling (verdelingsregels).

## 2.1.1 Inhoud van orders

Zoals beschreven in paragraaf 4.4.1.4 van de Netverklaring wordt er een onderscheid gemaakt tussen orders voor treinpaden door meer dan een verkeersleidingsgebied en orders voor treinpaden binnen een verkeersleidingsgebied.

Een order voor een treinpad die door meer dan een verkeersleidingsgebied gaat bevat de volgende gegevens:

- aanvrager en datum en tijd aanvraag (geautomatiseerd);
- treinnummer;
- tractievorm in combinatie met materieelsoort;
- treinlengte;
- maximumsnelheid;
- gewicht;
- vervoerder die de trein rijdt;
- ordersoort;
- wel of geen gevaarlijke stoffen (RID);
- Standaard Bijzonderheden, zoals beschreven in de standaardregeling overschrijding laadprofiel met codes BP1, BP2 en BP 3 en de standaardregeling zwaar vervoer;
- door de vervoerder gewenste activiteiten, in ieder geval datum en tijd voor behandeling bij terminal of verlader en eventuele extra opstelcapaciteit;
- vertrekstation of (indien grensoverschrijdend vanuit het buitenland) grensstation;
- eventueel behandelstation onderweg:
  - door de vervoerder gewenste activiteiten;
  - benodigde tijd voor de door de vervoerder gewenste activiteiten;
- aankomststation of (indien grensoverschrijdend vanuit Nederland) grensstation:
  - door de vervoerder gewenste activiteiten;
  - benodigde tijd voor de door de vervoerder gewenste activiteiten;
- bestemmingsstation buitenland;
- datum en tijd gereed voor vertrek met marge en gewenst spoor;
- datum en tijd van aankomst met marge en gewenst spoor;
- traject.

Zowel nieuw geplande treinen als gewijzigde treinen krijgen na aankomst op het eindpunt of op behandelstations onderweg nog een vervolgbehandeling op het emplacement. Het is van belang dat ProRail van tevoren beschikt over gegevens over de vervolgbehandeling van de betrokken trein. Hiertoe dient de vervoerder in de bovenlokale order de volgende gegevens te specificeren:

- machinistwissel, duur x minuten te Y;
- locomotiefwissel, duur x minuten te Y;
- rangeren, duur x minuten te Y;
- opstellen, te Y voor de tijdsduur van x minuten na aankomst;
- materieel bestemd voor trein nnnnn d.d. dd-mm-jjjj;
- trein bestemd voor belading op spooraansluiting xx;
- materieel op te stellen in spoorbundel yy.

Een order voor een treinpad die door een verkeersleidingsgebied gaat bevat de volgende gegevens:

- trein-/rangeernummer;
- locatie;
- inleggen, wijzigen of opheffen van een beweging;
- plan-/vertrektijd;
- 'van' spoor;
- 'via' sporen;

- 'naar' spoor;
- materieelrelatie;
- materieel- of tractiesoort;
- beperking t.a.v. milieunormen;
- wel/geen afwijkingen van/beperkingen aan materieel gerelateerd aan infragebruik.

## 2.1.2 Vertrekprocedure

### *Voormelding van afwijkingen van de overeengekomen capaciteit*

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 overeengekomen pad kan rijden, zo spoedig mogelijk aan de decentrale verkeersleiding.

### *Melding van onvoorziene vertrekverhinderende door de machinist*

De machinist doet de treindienstleider melding van iedere omstandigheid die ertoe leidt dat zijn trein niet (of niet meer) op de overeengekomen tijd kan vertrekken, zo spoedig mogelijk na de constatering van die omstandigheid.

### *Levering treinpad door de Beheerder (30 seconden voor vertrek)*

Van levering van een treinpad is sprake als de Beheerder uiterlijk 30 seconden voor het laatstelijk overeengekomen vertrektijdstip het sein uit de stand 'stop' zet.

### *Daadwerkelijk vertrek door de Spoorwegonderneming*

De Spoorwegonderneming is verplicht om binnen drie minuten, na levering van het treinpad door de Beheerder, daadwerkelijk te vertrekken. Indien de trein niet binnen 3 minuten vertrekt is de Beheerder gerechtigd om het sein te herroepen.

### *Bijzondere omstandigheden*

De Beheerder mag/ moet het sein terugbrengen in de stand stop (herroepen):

- bij gevaar;
  - in geval van bijsturing, nadat er contact is geweest met de machinist;
  - wanneer de treindienstleider er zeker van is dat er geen machinist aanwezig is op of bij de trein.
- In het laatste geval dient de Spoorwegonderneming een nieuwe capaciteitsvraag in te dienen. Indien de trein door onvoorziene omstandigheden niet kan vertrekken, en de Beheerder dat vraagt, laat de Spoorwegonderneming de trein bemenst.

## 2.1.3 Planmatige uitvoering

Om zorg te dragen voor planmatige uitvoering met betrekking tot goederentreinen voeren Beheerder en goederenspoorwegonderneming de volgende stappen uit:

- Beheerder voorziet de Spoorwegonderneming altijd van een actuele dienstregeling middels RMS Client uiterlijk 5 minuten voor actuele vertrektijd.
- De goederenspoorwegonderneming geeft middels RMS Client tijdig aan wanneer eerder verdeelde infracapaciteit niet wordt gebruikt.
- Indien voorzien wordt dat een goederentrein zijn treinpad niet gaat gebruiken, vervalt 60 minuten voor geplande vertrek of grenspassage (Nederland inkomend) het recht op het verdeelde treinpad.
- De goederenspoorwegonderneming monitort het vertrekproces van goederentreinen die vertrekken van dienstregelpunten vanuit Nederland en geeft de treinstatus door middels RMS Client (tabblad GTI).
- ProRail monitort grensoverschrijdende goederentreinen die Nederland binnenkomen, de status van deze treinen wordt doorgegeven middels VOS en is voor de spoorwegonderneming inzichtelijk middels RMS Client.
- Bij een statuswijziging in verleggen, wachtkamer en opheffen komt het oorspronkelijke treinpad beschikbaar ter herverdeling door Beheerder.
- De Spoorwegonderneming voorziet de machinist van een actuele dienstregeling voor gepland vertrek.
- De machinist stuurt op passage van dienstregelingspunten volgens actuele dienstregeling.
- Beheerder stuurt op doorstroming volgens de verdeelde dienstregeling en op de grensbaanvakken tussen Beheerder en DB Netz respectievelijk Infrabel.

## 2.1.4 Gebruik van sporen op emplacement Venlo

Voor het spoorgebruik van emplacement Venlo gelden de volgende algemene regels:

- Doorgaande treinen en treinen met een kort stationnement tot maximaal 60 minuten worden zoveel mogelijk op de centraal bediende sporen 7 t/m 16 afgehandeld.
- Lokaal rangeerwerk en goederentreinen met een langer stationnement tussen 60 t/m 180 minuten worden zoveel mogelijk op de NCBG-sporen 17 en hoger, in overleg met de treindienstleiding afgehandeld.

Bij een situatie waarbij een Spoorwegonderneming zijn vertrektijd niet haalt (CBG-gebied), en er verdringing ontstaat, start Verkeersleiding van Beheerder de sommeringsprocedure op en informeert de Meldkamerspoor.

Sporen	Spoorgebruik en beperkingen
7 t/m 16 exclusief 9	Rangeren niet toegestaan exclusief Loc wisselen en omlopen. Rangeren met niet detecterend materieel niet toegestaan. Opstellen van goederenmaterieel niet toegestaan. Behandeling treinen van en naar terminal Br niet toegestaan. Maximale overstandtijd sporen 7 en 12 t/m 16 is begrensd tot 60 minuten.
17 t/m 20	Maximale opsteltijd begrensd tot 180 minuten. Opstellen van losse loc op spoor 17, 19 en 20 is niet toegestaan. Spoor 19 ten behoeve van bijsturing Verkeersleiding van Beheerder; het opstellen van materieel is niet toegestaan.
21 t/m 26	Gebruik op basis van toegewezen capaciteitsverdeling.
sporen 9, 18, 42, 64 en 85	Bestemd voor opstellen losse loc, met opgave van gewenste overstandtijd aan Treindienstleider van Beheerder.

## 2.2 Gebruik van niet-centraal bediende gebieden<sup>110</sup>

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 voor meerdere opeenvolgende bewegingen, waarbij de ruimtelijke grenzen van het gebied waarbinnen die bewegingen plaatsvinden bestaan uit seinen, spoornummers en/of wisselnummers en vrijbalken 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, en dat de rijweg (incl. beginpuntspoor, excl. eindpuntspoor) na gebruik conform aanvraag weer vrij en onbelemmerd is.

Een enkelvoudige rijweg die begint in een niet centraal bediend gebied en eindigt in centraal bediend gebied moet bij beide verantwoordelijke treindienstleiders worden aangevraagd (een zogenaamde Lokale Order Aanvraag) voordat de verplaatsing mag plaats vinden. Andersom geldt dezelfde regel.

Na beëindiging van het gebruik van het TijdRuimteSlot meldt de bestuurder zich bij de treindienstleider met de mededeling dat het slot conform aanvraag is gebruikt, op welk spoor de bestuurder met zijn trekkracht zich bevindt, alsmede welke sporen in het slot vrij en onbelemmerd beschikbaar zijn, en op welke sporen spoorvoertuigen zijn opgesteld.

<sup>110</sup> Zie Netverklaring § 2.8 en 3.3.3.



## 2.3 Onderlinge communicatie veiligheidsberichten tussen machinist en treindienstleider<sup>111</sup>

Spoorwegonderneming en Beheerder passen bij de communicatie tussen machinist en treindienstleider van veiligheidsberichten 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 van ProRail](#).

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 van ProRail](#).

## 2.4 Handelen na onbedoeld voorbijrijden

Als een machinist van een reizigerstrein na het onbedoeld voorbijrijden van een station zich bij de treindienstleider meldt zoals bedoeld in artikel 6 lid 1 van het Besluit spoorverkeer, zal de treindienstleider daarop reageren met een aanwijzing zoals bedoeld in het tweede lid van het genoemde artikel, namelijk met de opdracht om de trein NIET achteruit te verplaatsen, maar door te rijden naar het volgende station.

De reizigers kunnen op het voorbijgereden station via de omroep en/of reisinformatie worden geïnformeerd. De machinist informeert de reizigers in de trein die op het voorbijgereden station hadden willen uitstappen.

De treindienstleider kan echter medewerking aan terugrijden blijven verlenen in de volgende gevallen:

1. Indien op veilig seinbeeld naar het voorbijgereden station kan worden teruggereden en vervolgens vandaar weer op veilig seinbeeld kan worden vertrokken; of
2. Indien een calamiteit / versperring verder op het te berijden traject dit noodzakelijk maakt.

Overigens is ook in deze uitzonderingsgevallen terugrijden uitsluitend mogelijk na melding aan en toestemming van de treindienstleider.

## 2.5 Roestrijden<sup>112</sup>

Roestvorming op spoorstaven tast de betrouwbare werking van het treindetectiesysteem aan. Ter voorkoming hiervan worden door de Beheerder treinen aangewezen waarmee roest wordt gereden, waarbij de volgende werkwijze wordt toegepast:

- De Beheerder bepaalt voor welke sporen en infra-elementen permanente beschikbaarheid vanuit bijsturingsoverwegingen nodig is.
- De Beheerder houdt op de treinverkeersleidingsposten bij dat deze sporen en infra-elementen regelmatig worden bereden. Registratie vindt plaats (onder meer schrapstaten).
- Het aanwijzen van roestrijdende treinen vindt niet planmatig plaats, maar wordt in de bijsturingfase vastgesteld door de Beheerder na overleg met de betrokken Spoorwegonderneming(en) (soort trein, actuele situatie van verkeersafwikkeling, enzovoort).
- Spoorwegondernemingen aanvaarden dat hun treinen in beperkte mate over ongebruikelijke rijwegen worden geleid en dat wellicht met aanwijzing moet worden gereden wanneer het tijdsverloop sinds het voorgaande gebruik van die rijweg de normwaarde overschreden heeft.
- De Beheerder streeft er naar het roestrijden met reizigerstreinen niet in de brede spits uit te voeren.
- De Beheerder streeft ernaar het roestrijden met goederentreinen zwaarder dan 3.000 ton en met goederentreinen die stofcategorie A (tot vloeistof verdichte brandbare gassen herkenbaar aan de cijfercombinatie 23 in de GEVI-code) vervoeren waar mogelijk te vermijden.

<sup>111</sup> Zie Netverklaring § 2.8.

<sup>112</sup> Zie Netverklaring § 4.8.6.

## 3 Milieu en veiligheid

### 3.1 Samenwerkingsregels

Bij afspraken voor informatielevering in het kader van de aanvraag of wijziging van c.q. het opereren onder een omgevingsvergunning milieu wordt van de Spoorwegonderneming verwacht dat die binnen de per geval gestelde termijnen de gevraagde informatie levert. Deze informatie betreft de voor omgevingsvergunning milieu relevante processen en activiteiten die de Spoorwegonderneming op het betreffende emplacement<sup>113</sup> 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 materieel e.d.; activiteiten die vergunningplichtig zijn.

### 3.2 Informatielevering

De Spoorwegonderneming levert de Beheerder:

- de geluidemissiegegevens van spoorvoertuigen voor reizigersvervoer en van locomotieven zoals omschreven in onderdeel 3 van bijlage 8 bij de Netverklaring;
- de gegevens met betrekking tot de geluidemissie van treinverkeer op baanvakken en emplacementen zoals omschreven in onderdeel 2.4 en 2.5 van bijlage 8 bij de Netverklaring;
- informatie ter onderbouwing van zienswijze, beroepschrift, verzoek voorlopige voorziening naar aanleiding van een verkregen (ontwerp)beschikking omgevingsvergunning milieu;
- voor de emplacementen waarvoor een omgevingsvergunning milieu is afgegeven die een rapportage van aantallen handelingen voorschrijft: een opgave per voorgeschreven rapportageperiode van de aantallen in overeenstemming met de vergunning te onderscheiden handelingen die de Spoorwegonderneming aldaar heeft uitgevoerd, zoals omschreven in onderdeel 2.2 en 2.3 van bijlage 8 bij de Netverklaring.

### 3.3 Gedragsregels

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, 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.
  - 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 infrastructuur 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 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, moet een combinatie van voorzieningen en maatregelen uit paragraaf 3.3 van bijlage 1 in deel 3 van de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB)<sup>114</sup> en/of de desbetreffende bepalingen voor tijdelijke stationaire installaties en afleverinstallaties uit de PGS 30<sup>115</sup> worden toegepast.

<sup>113</sup> Zijnde een inrichting als bedoeld in artikel 1.1 lid 1 jo lid 3 Wet milieubeheer jo artikel 1.1 lid 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

<sup>114</sup> De publicatie NRB 2012 (Nederlandse Richtlijn Bodembescherming) is te raadplegen via de [website van Rijkswaterstaat](#).

<sup>115</sup> De publicatie PGS 30 voor vloeibare brandstoffen – bovengrondse tankinstallaties en afleverinstallaties is te raadplegen via de [website van PGS projectbureau](#).

- d. Indien tanken plaatsvindt op een emplacement waarvoor een omgevingsvergunning milieu van kracht is dient overeenkomstig de daartoe strekkende voorschriften te worden gehandeld.

### 3.4 Noodherstel aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur<sup>116</sup>

Tijdens de door een Spoorwegonderneming uit te voeren controle op veilige loop voor vertrek van een trein kunnen gebreken worden geconstateerd. Deze gebreken kunnen aanleiding zijn voor noodherstel ter plaatse. Dit betreft herstelmaatregelen om onveilige situaties op het spoor in verband met de geconstateerde gebreken aan de trein te voorkomen.

Als noodherstel aan spoorvoertuigen noodzakelijk is, dan mag dit alleen worden uitgevoerd op door ProRail aangewezen sporen. Spoorwegonderneming dient hierbij te voldoen aan de volgende voorwaarden:

1. Het noodherstel dient conform de onderstaande procedure te worden aangemeld.
2. Het noodherstel dient in opdracht van de spoorwegonderneming te worden uitgevoerd door een hiervoor erkend bedrijf. Voor goederenwagens is een ECM Certificaat vereist conform EU Verordening 445/2011. Voor overig materieel is een erkenning van ILenT vereist.
3. De opdracht gevende spoorwegonderneming is altijd eindverantwoordelijk voor het (doen) uitvoeren van het noodherstel.
4. Het noodherstel dient binnen de beperkingen van de vigerende omgevingsvergunningen te worden uitgevoerd.
5. Het noodherstel mag geen overlast veroorzaken in het reguliere proces (opstellen, rangeren, verkeer en spoorweginfrastructuuronderhoud).
6. Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor de registratie van betrokken goederenwagens in W-LIS (Wagenlading Informatiesysteem).
7. Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het rangeren van hun wagens van en naar het aangewezen spoor inclusief de daarbij noodzakelijke verplaatsingen van wagens van derden op dat spoor.

#### *Procedure*

Voor noodherstel dient de volgende procedure te worden gevolgd:

- Spoorwegonderneming belt de gebiedsverantwoordelijke treindienstleider met het verzoek het spoor buiten gebruik te nemen voor noodherstel van spoorvoertuig.
- Spoorwegonderneming noemt het desbetreffende spoornummer dan wel de wisselnummers en de contactgegevens van de onderhoudspartij (bedrijfsnaam, aanwezige monteur en zijn telefoonnummer).
- Spoorwegonderneming meldt het verwachte tijdsbestek voor het noodherstel.
- Als de treindienstleider akkoord gaat met de buitengebruikname plaatst de onderhoudspartij het afsluitbord Nr. 513 of sein 512b (zie Regeling spoorverkeer) en bevestigt dit via Spoorwegonderneming aan de treindienstleider.
- Op de Betuweroute: de treindienstleider registreert in RMS de spoorbezetting en Spoorwegonderneming die deze spoorvoertuigen heeft aangebracht.
- De treindienstleider bevestigt aan de Spoorwegonderneming de buitengebruik name en meldt dat hij de veiligheidsmaatregelen heeft genomen ter verhindering van rijwegen richting het buitengebruik genomen spoor.
- Bij teruggave geeft de onderhoudspartij via Spoorwegonderneming aan de treindienstleider aan dat het bord Nr. 513 of sein 512b verwijderd is.

<sup>116</sup> Zie Netverklaring § 3.6.5.

## 3.5 Spoorwegveiligheid

### 3.5.1 Planning

Spoorwegonderneming zorgt voor verwijdering van spoorvoertuigen die opgesteld staan op buitendienst te stellen sporen, vóór het begin van de buitendienststelling. Het opgesteld laten van spoorvoertuigen op buiten dienst te stellen sporen is mogelijk indien:

- Beheerder in Btd-planner / RADAR aangeeft dat dat mogelijk is in combinatie met de uit te voeren werkzaamheden, én
- Spoorwegonderneming in haar veiligheidsbeheersysteem heeft geregeld dat de met Beheerder via de Tafel van Verdeling overeengekomen maatregelen worden uitgevoerd waarmee de spoorvoertuigen niet in beweging kunnen komen en spanningsloos blijven, tenzij aanvullende afspraken schriftelijk zijn vastgelegd in Btd-planner / RADAR. De overeengekomen maatregelen worden via de Tafel van Verdeling aan Spoorwegondernemingen gecommuniceerd.
- Indien in het vooroverleg geconstateerd wordt dat het nodig is om vervangende opstelcapaciteit te organiseren wordt in overleg tussen Spoorwegonderneming en Beheerder vastgesteld hoe en onder welke voorwaarden vervangende opstelcapaciteit met de juiste functionaliteit beschikbaar gesteld wordt.

### 3.5.2 Gebruik van remsloffen en stopblokken

Spoorwegonderneming gebruikt remsloffen uitsluitend voor het afremmen en tot stilstand brengen van spoorvoertuigen die in een rangeerproces worden geheuveld of afgestoten.<sup>117</sup> Na afloop van het stoot- of heuvelproces worden alle gebruikte remsloffen door Spoorwegonderneming van het spoor verwijderd. Ter voorkoming van het weggrollen van opgestelde spoorvoertuigen wordt gebruik gemaakt van de op het spoorvoertuig aanwezige parkeer- of handrem; als alternatief mogen houten of kunststoffen stopblokken worden gebruikt.

### 3.5.3 Inzet van spoorvoertuigen

Voor zover in de Toegangsovereenkomst niet anders is overeengekomen borgt de Spoorwegonderneming dat alle tractievoertuigen, die structureel worden ingezet op baanvakken en emplacementen met ATB-EG, zijn voorzien van ATB-Vv.

In de gevallen waarin een tractievoertuig dat niet is voorzien van ATB-Vv wordt ingezet op baanvakken en emplacementen met ATB-EG 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.

### 3.5.4 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 materieel op emplacementen op veilige wijze plaatsvinden en voorziet haar personeel hiertoe van opleiding en/of instructie. Beheerder richt zich er bij beheer en onderhoud op, dat de aanwezige infrastructuur en voorzieningen, waaronder opstel terreinen 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. Beheerder voorziet Spoorwegonderneming van op eenvoudige wijze toegankelijke informatie over de locatie

<sup>117</sup> Voor zover het op die wijze uitvoeren van het rangeerproces vergund is in de ter plaatse toepasselijke omgevingsvergunning milieu.

van de oversteekplaatsen, tunnels en traversen. Beheerder verstrekt eveneens informatie over de locatie van looppaden, looproutes, vluchtroutes en parkeerplaatsen op emplacementen via het Logistiek Portaal van ProRail.

5. Bij het uitvoeren van werkzaamheden op emplacementen zorgt Spoorwegonderneming er voor dat de machinist van een rijdende trein geen hinder ervaart van het gebruik van lichtbronnen en (verlichting) van voertuigen.

### 3.5.5 Beheersing kwaliteit van spoorvoertuigen

Voor zover in de Toegangsovereenkomst niet anders is overeengekomen borgt de Spoorwegonderneming 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.

### 3.5.6 Terugdringen STS-passages

Voor zover in de Toegangsovereenkomst niet anders is overeengekomen stemmen Spoorwegonderneming en ProRail via de Stuurgroep STS hun aanpak voor het terugdringen van het aantal STS-passages af.

## 4 Incidentmanagement Rail en externe veiligheid

### 4.1 Incidentmanagement Rail<sup>118</sup>

#### 4.1.1 Algemene verantwoordelijkheden en afspraken spoorwegonderneming

1. Beheerder en Spoorwegonderneming beschikken over een operationele, tactische en strategische wachtdienstorganisatie die actueel, geoefend en 7 x 24 bereikbaar en beschikbaar is:
  - a. bij treinincidenten (calamiteiten);
  - b. bij het operationeel uitvoeren van preventie en preparatie op treinincidenten in het kader van het verhogen van de weerbaarheid van de spoorsector (zoals bij verhoogde dreiging terreur, extreme weersomstandigheden of grote evenementen).
2. Spoorwegonderneming stelt in overleg personeel en materieel beschikbaar voor de incidentoefeningen die Beheerder organiseert en waarvoor Beheerder conform paragraaf 3.5 van de netverklaring capaciteit van de infrastructuur aan kan vragen.
3. Spoorwegonderneming en Beheerder richten de noodzakelijke overleggen in voor afstemming op operationeel, tactisch en strategisch niveau.
4. Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het leveren van gegevens aan de Beheerder die van belang zijn voor een effectieve hulpverlening conform artikel 4.2.3.7 van de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding' en artikel 25 van het Besluit spoorverkeer in relatie tot artikel 4.2.2.7.2 van de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding'. Welke gegevens precies noodzakelijk zijn en op welke wijze deze worden aangeleverd, wordt in overleg met Beheerder vastgesteld en opgenomen in de operationele calamiteitenafspraken als bijlage bij 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 instructie. Met name ten behoeve van het bergen (van een gestrande trein) of hersporen van treinen en veilig werken in en rond materieel.
  - Contactgegevens van meldkamers en wachtdiensten.
  - Gegevens ter evaluatie van een treinincident.
5. Overeenkomstig artikel 14 van de Algemene Voorwaarden is Spoorwegonderneming gehouden bijstand te verlenen, na aanwijzing door of namens de Algemeen Leider (Officier van Dienst Rail) ProRail, door geschikt materieel en/of hulppersonen ter beschikking te stellen. Bij deze aanwijzing zal Beheerder, Spoorwegonderneming gehoord hebbende, steeds een afweging maken tussen de

<sup>118</sup> Zie Netverklaring § 2.8.

noodzakelijke snelheid van de bijstand en de gevolgen hiervan voor betreffende Spoorwegonderneming.

6. Overeenkomstig artikel 16 van de Algemene Voorwaarden is Spoorwegonderneming gehouden aanwijzingen van de algemeen leider (Officier van Dienst Rail) ProRail, ten behoeve van de in artikel 16 lid 2 genoemde doelstellingen, op te volgen.
7. In aanvulling op netverklaring paragraaf 6.3.1.1.1, waar de kosten van de instandhouding van de afdeling Incidentenbestrijding beschreven staan, worden de kosten voor de inzet van Incidentenbestrijding in rekening gebracht bij de partij die de inzet van Incidentenbestrijding heeft veroorzaakt dan wel toegerekend kan worden. Onder kosten voor inzet van Incidentbestrijding wordt in dit verband verstaan:
  - a. out of pocket kosten – externe kosten die Incidentenbestrijding heeft moeten maken in het kader van een inzet door bijvoorbeeld het huren van materieel en/of (voorzieningen voor) personeel;
  - b. verbruikskosten van inzet van materieel en/of voertuigen;
  - c. loonkosten van de eigen medewerkers van Incidentenbestrijding voor een inzet buiten de reguliere werktijden van Incidentenbestrijding (maandag tot en met vrijdag van 09:00 uur tot 17:00 uur).

## 4.1.2 Treinincidentafhandeling

### Scenario's

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

Scenario nummer	Scenario categorie
TIS 1	Verstoring treindienst, ontsporing zonder slachtoffers
TIS 2	Brand
TIS 3	Aanrijding, botsing en ontsporing met slachtoffers
TIS 4	Gevaarlijke stoffen
TIS 5	Verdacht gedrag, verdacht voorwerp en bom

De uitgebreide treinincidentscenario's zijn te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

### Deelaspecten

De afhandeling van calamiteiten kent twaalf zogenoemde deelaspecten (incidentbestrijdingsprocessen). Deze deelaspecten worden toegewezen aan een of meerdere partijen. Deze partijen stellen een deelaspectleider aan voor het betreffende deelaspect.

Nr.	Deelaspect	Verantwoordelijkheid
1	Algemene leiding en coördinatie	Verantwoordelijkheid van Beheerder 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	Beheerder bepaalt het scenario en doet op basis van het scenario en de plaats van de calamiteit een alarmoproep aan Spoorwegonderneming.
3	Informatiemanagement	Beheerder verzamelt, logt en distribueert informatie. Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het loggen / aanleveren van de voor de incidentafhandeling relevante informatie.
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 Beheerder.
5	Opvang	Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor de opvang van: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. haar personeel;</li> <li>b. haar goederen of eigen reizigers in trein of op station, en treft hiervoor de nodige voorbereidingen.</li> </ol>
6	Herstel verkeersfunctie	Verantwoordelijkheid van Beheerder.

Nr.	Deelaspect	Verantwoordelijkheid
7	Herstel vervoersfunctie	Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het herstel van de vervoersfunctie en treft hiervoor de nodige voorbereidingen.
8	Alternatief vervoer	Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het regelen van alternatief vervoer voor reizigers (conform artikel 16 van de Passagiersrechtenverordening) en goederen, zowel op de calamiteitenplek als elders en treft hiervoor de nodige voorbereidingen.
9	Vrijbaan maken	Verantwoordelijkheid van Beheerder. Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het gedeelte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• veilig kunnen hersporen en wegslepen van het materieel waar zij mee rijdt;</li> <li>• indien nodig binnen redelijke termijn aanleveren van specifieke hulpmiddelen;</li> <li>• uitvoeren van vervolgprocedure van het herspoorde materieel na aankomst op het bestemmingsspoor, of na overname op de calamiteitenplek.</li> </ul>
10	Herstel infrastructuur	Verantwoordelijkheid van Beheerder.
11	Communicatie	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. Spoorwegonderneming zorgt voor: <ul style="list-style-type: none"> <li>• leveren verkeersinformatie over de feitelijke situatie op het spoor waarin de alarmering van de diverse woordvoerders wordt georganiseerd en afgestemd wie wanneer welke informatie levert;</li> <li>• leveren informatie over opvang, alternatief vervoer en herstel van de vervoersfunctie;</li> <li>• woordvoering tijdens en na treinincident en benodigde afstemming met overheden.</li> </ul>
12	Onderzoek	Verantwoordelijkheid van wettelijk benoemde onderzoeksinstanties en van andere partijen indien dit in regelgeving of afspraken is vastgelegd.

In het Handboek Incidentmanagement Rail, is te lezen op welke wijze de spoorsector georganiseerd is op de afhandeling van treinincidenten (te raadplegen via de [website van ProRail](#)).

## 4.2 Aanleveren treinsamenstellingsgegevens<sup>119</sup>

### 4.2.1 Aanleveren informatie goederentreinen

Voordat een goederentrein vertrekt, is (goederen-)Spoorwegonderneming verplicht Beheerder een opgave van de treinsamenstelling te sturen.

Deze verplichting geldt bij:

- het eerste vertrek op de door Beheerder beheerde spoorwegen;
- de passage van de beheergrens tussen een door Beheerder beheerde spoorweg en een andere spoorweg (= grenspassage).

Het overzicht wordt uiterlijk 30 minuten vóór vertrek van een trein en 30 minuten voor passage van een trein van een beheergrens met DB Netz of Infrabel aan het OVGS<sup>120</sup> ('Online-systeem Vervoer Gevaarlijke Stoffen') geleverd waarbij conform de 'Handleiding aanleveren beladinggegevens' gewerkt wordt.

De 'Handleiding aanleveren beladinggegevens' is te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

<sup>119</sup> Zie Netverklaring § 2.6.

<sup>120</sup> Zie Netverklaring bijlage 24.

## 4.2.2 Aanleveren informatie van rangeerdelen of (een groep) overstaande goederenwagens op emplacementen

Onderstaande regeling is van toepassing voor alle goederenwagens en op alle emplacementen, voor zover niet anders in de Toegangsovereenkomst is overeengekomen.

De Spoorwegonderneming verstrekt de Beheerder informatie over de positie, en (alleen in geval van gevaarlijke stoffen) de beladingstoestand en de aard van de lading van goederenwagens. De plaats van de wagen wordt aangegeven door middel van het spoornummer en de positie van de wagen ten opzichte van andere goederenwagens op dat spoor. De Spoorwegonderneming is daarbij verantwoordelijk voor de juistheid, volledigheid en tijdigheid van haar informatie.

Voor de uitvoering van deze verplichting wordt onder 'tijdig' verstaan, dat de Spoorwegonderneming elke verplaatsing registreert en de informatie daarover beschikbaar stelt binnen een tijdvenster van 5 minuten vóór tot 5 minuten ná de verplaatsing.

Ter ondersteuning aan deze registratie en informatieverstrekking stelt de Beheerder het systeem W-LIS<sup>121</sup> ter beschikking voor gebruik door spoorwegondernemingen. De Beheerder draagt zorg voor de informatieverstrekking aan de overheidshulpdiensten.

De procedure staat nader beschreven in het document 'Handleiding aanleveren beladinggegevens' en is te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

## 4.2.3 Aanleveren treinsamenstellingsgegevens voor andere treinen dan goederentreinen

Spoorwegonderneming stelt de informatie over de treinsamenstelling beschikbaar aan Beheerder via de vermelding in de capaciteitsaanvraag.

## 5 Bedrijfsvoering

### 5.1 Procedure voor bediening infra-elementen (incl. bediening ERTMS)<sup>122</sup>

Alle Spoorwegondernemingen dienen er voor te zorgen dat in voorkomende situaties het bedienen van infra-elementen door het betrokken personeel (rechtmatige gebruikers) van de Spoorwegondernemingen plaatsvindt op oordeelkundige wijze. De wijze van bediening is vastgelegd in zogenaamde gebruiksvoorschriften. Spoorwegondernemingen dienen er daarom voor te zorgen dat de betreffende medewerkers de betrokken gebruiksvoorschriften kennen en leven deze voorschriften na. Deze gebruiksvoorschriften zijn te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#). Het betreft hier bijvoorbeeld de bediening van een medewerkingskastje op het perron, een wisselgrendel of een infrarood afstandsbedieningsysteem, maar ook procedures rondom ERTMS zoals ERTMS Keymanagement.

De gebruiksvoorschriften richten zich tot de directe en indirecte gebruikers, en omvatten ook de maatregelen ter waarborging van de veiligheid en de vertrouwelijkheid van de specifieke informatie die bij het gebruik van bepaalde infrastructuurelementen wordt gewisseld.

### 5.2 Lokale bedrijfsregels<sup>123</sup>

De Beheerder hanteert op regionaal niveau specifieke bedrijfsregels ter bevordering van een veilige en efficiënte afwikkeling van het treinverkeer, rekening houdend met lokale omstandigheden. Deze lokale bedrijfsregels zijn gebundeld en te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#). Spoorwegondernemingen en Beheerder dienen deze regels na te leven.

### 5.3 Operationele regels ketensamenwerking<sup>124</sup>

De operationele regels ketensamenwerking bevatten afspraken tussen de ketenpartners over de planning en de uitvoering van het transport over het spoor in directe relatie tot de Betuweroute. Deze operationele regels ketensamenwerking zijn te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

<sup>121</sup> Zie Netverklaring bijlage 24.

<sup>122</sup> Zie Netverklaring § 2.8.

<sup>123</sup> Zie Netverklaring § 2.8.

<sup>124</sup> Zie Netverklaring § 2.8.



## 5.4 Informatielevering

De Spoorwegonderneming levert de Beheerder gegevens van reizigersmaterieel en locomotieven die de Beheerder nodig heeft voor:

- capaciteitsverdelingssystemen<sup>125</sup>;
  - analyse van het tractie-energievoorzieningssysteem<sup>126</sup>;
- zoals omschreven in onderdeel 3 van bijlage 8 bij de Netverklaring.

---

<sup>125</sup> Zie Netverklaring bijlage 23.

<sup>126</sup> Zie Netverklaring § 3.3.2.6.

(lege bladzijde)

## bijlage 7 Bedrijfsvergunningen en vervoermarkttoegang (§ 2.2.3)

### Bedrijfsvergunningen

Op grond van de Spoorwegwet moeten ondernemingen die gebruik willen maken van de hoofdspoorwegen beschikken over een bedrijfsvergunning.<sup>127</sup> 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
bepaalde bedrijfsvergunning ten behoeve van uitsluitend: <ul style="list-style-type: none"> <li>• lokale rangeerwerkzaamheden, of</li> <li>• het verrichten van eigen vervoer, of</li> <li>• verkeersdeelname zonder vervoer te verrichten</li> </ul>	ja	nee	nee
bepaalde bedrijfsvergunning ten behoeve van uitsluitend: <ul style="list-style-type: none"> <li>• gebruik van hoofdspoorweg voor uitsluitend stationsfaciliteiten of overgavefaciliteiten binnen station, of</li> <li>• gebruik van buitendienstgestelde hoofdspoorweg met spoorvoertuigen voor het verrichten van werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen</li> </ul>	nee	nee	nee

### Vervoervergunningen

Op basis van wettelijke voorschriften zijn voor het aanbieden en leveren van vervoerdiensten per spoor markttoegangsbeperkingen van kracht.

Deze beperkingen zijn hieronder per vervoermarktsegment samengevat. Gezien de geografische ligging van Nederland is de opgave voor grensoverschrijdend vervoer beperkt tot vervoer van/naar andere EG-lidstaten.

#### a. Openbaar vervoer:

- Openbaar vervoer per trein, met treinen die uitsluitend in Nederland gelegen stations bedienen:
  - Vervoerconcessie of Wet personenvervoer 2000 vereist, waarbij het recht om vervoerdiensten aan te bieden beperkt is tot de in de concessie omschreven vervoerdiensten.
- Openbaar vervoer per trein, met internationale passagiersvervoerdiensten die slechts één in Nederland gelegen station bedienen:
  - Uiterlijk 10 maanden voor begin van het dienstregelingjaar 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.

<sup>127</sup> Artikel 27 lid 2 sub a Spoorwegwet.

- Geen concessieplicht of –vereiste, geen beperkingen met betrekking tot de aan te bieden vervoerdiensten.
- Openbaar vervoer per trein, met internationale passagiersvervoerdiensten die meerdere in Nederland gelegen stations bedienen:
  - Uiterlijk 10 maanden voor begin van het dienstregelingjaar 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.
  - De internationale passagiersvervoerdienst wordt uitgesloten, indien de Autoriteit Consument & Markt op de voet van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 869/2014 op aanvraag besluit, dat het hoofddoel van de internationale passagiersvervoerdienst het vervoer van passagiers tussen in Nederland gelegen stations is.
  - De internationale passagiersvervoerdienst kan worden uitgesloten of 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 derde lid, van de Wet personenvervoer 2000.
- b. Personenvervoer, anders dan openbaar vervoer
  - 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.

## bijlage 8 Rapportages (§ 2.9)

### 1 Algemeen

Om te voldoen aan wettelijke verplichtingen alsmede ten behoeve van de uitvoering van de beheerconcessie 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 spoorwegonderneming. Spoorwegondernemingen moeten daartoe de op hun bedrijfsactiviteiten betrekking hebbende gegevens beschikbaar stellen aan ProRail. In onderdeel 2 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 kan voldoen.

In onderdeel 3 van deze bijlage zijn de gegevens van typen spoorvoertuigen omschreven die spoorwegondernemingen aan ProRail beschikbaar moeten stellen.

### 2 Rapportages over externe veiligheid, geluidemissie en vervoerinformatie

De rapportages en vervoerinformatie 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. vervoerinformatie per stationsrelatie;
7. vervoerinformatie per trein.

#### 2.1 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 OVGS ('Online registratiesysteem Vervoer Gevaarlijke Stoffen').

In de rapportage zal ProRail gebruik maken van rubriceringen naar risico-categorieën overeenkomstig indelingen in het RID.

#### 2.2 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 OVGS.

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);
- Laden/lossen: het aantal ketelwagens/containers die geladen / gelost zijn 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 OVGS 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 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.

### **2.3 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 van ProRail](#).

### **2.4 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.

### **2.5 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.

### **2.6 Vervoerinformatie per stationsrelatie**

ProRail is verantwoordelijk voor de capaciteit van transferinfrastructuur, en houdt zich in dat verband bezig met capaciteitstoetsen, ontwerp- en investeringsvraagstukken. Voor deze taken heeft ProRail vervoergegevens nodig in de vorm van stationsrelatiematrices. Over de wijze waarop deze informatie verstrekt wordt aan ProRail kunnen nadere afspraken gemaakt worden.

## 2.7 Vervoer informatie per trein

ProRail is verantwoordelijk voor de transferveiligheid. In dat kader toetst ProRail jaarlijks de veiligheid op perrons op basis van actuele en realistische informatie, en heeft daarbij behoefte aan het aantal instappers en uitstappers per trein en per locatie (station en perron(-zijde)), alsmede informatie over treinlengte of -samenstelling. Over de wijze waarop deze informatie verstrekt wordt aan ProRail kunnen nadere afspraken gemaakt worden.

## 3 Rapportages over reizigersmaterieel en locomotieven

De rapportages over reizigersmaterieel en locomotieven die de spoorwegondernemingen aan ProRail leveren, omvatten gegevens van materieeltypen die worden ingezet op de infrastructuur die door ProRail wordt beheerd, alsmede gegevens van materieeltypen die gereviseerd zijn waardoor de (oorspronkelijke) gegevens veranderd zijn.

Op het [Logistiek Portaal van ProRail](#) is een format opgenomen met een specificatie van de te leveren gegevens. Op deze website zijn tevens de materieeltypen te raadplegen waarover ProRail de gegevens reeds beschikbaar heeft.

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.
2. analyse van het tractie-energievoorzieningssysteem  
Het tractie-energievoorzieningssysteem moet afgestemd zijn op het elektrisch rijdende materieel. Hiertoe worden analyses uitgevoerd waarbij gegevens van dit materieel nodig zijn.
3. beheersing van de geluidemissie  
Wanneer nieuw of gereviseerd reizigersmaterieel of locomotieven op het Nederlandse hoofdspoorwegnet zijn toegelaten, overleggen de spoorwegondernemingen die dit materieel in willen zetten binnen drie maanden na ingebruikname de geluidemissiegegevens van dit materieel aan ProRail. Dit geldt:
  - voor materieel waarvoor per 1 januari 2008 geen typegoedkeuring en inzetcertificaat is afgegeven en
  - voor materieel 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.<sup>128</sup>

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.<sup>129</sup> 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 materieeltypen.

<sup>128</sup> Naar deze publicatie wordt verwezen vanuit bijlage IV van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

<sup>129</sup> 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.

(lege bladzijde)



## bijlage 9 Baanvakken met gebruiksbeperkingen (§ 3.4.1)

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.

Nr.	Baanvak	Object	Gebruiksbeperking
1	Riekerpolder Aansluiting – Hoofddorp	Schiphol tunnel	Lokale beperking goederenvervoer: goederenvervoer niet toegestaan, met uitzondering van werk- en onderhoudstreinen.
2	Den Haag Moerwijk – Delft Aansluiting	tunnel 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 v.v.	Treinlengte inclusief tractie 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>• personenvervoer;</li> <li>• het overbrengen van ledig reizigersmaterieel;</li> <li>• losse-loc-ritten;</li> <li>• overbrenging van onderhoudsmachines (zonder goederenwagens);</li> <li>• meetritten;</li> <li>• werktreinen voor plaatselijke werkzaamheden.</li> </ul>
6	Wierden – Raalte	tunnel 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 materieel en materialen daarvoor.

## Beperkingen personenvervoer

De onderstaande spoorwegen kunnen alleen na voorafgaand overleg, zie paragraaf 3.4.1, met ProRail worden gebruikt voor treinen ten behoeve van (besloten) 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, Industrierrein Lage Weide
Lage Zwaluwe – Oosterhout Weststad	Delfzijl, stamlijn Havenschap
Lewedorp – Sloehaven	Dordrecht, Zeehaven
Terneuzen – Sas van Gent Grens	Dordrecht, Industrierrein 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, Industrierrein
Kijfhoek – Zevenaar (A15-tracé)*	Alphen aan den Rijn, Industrierrein Rijnhaven
	Tilburg, De Loven
	Venlo, Tradeport
	Almelo, Bedrijvenpark Twente
	Arnhem, gemeentelijke stamlijn
	Oss, Elzenburg

\* Dit voorafgaand overleg geldt niet voor de ICE Amsterdam richting Frankfurt v.v. op het A15-tracé tussen Meteren en Elst v.v. in het geval van geplande werkzaamheden en bij calamiteiten op het traject Utrecht – Arnhem v.v. 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 (§ 3.7.2)

Deze bijlage omvat drie onderdelen:

### 1. Infrastructuurprojecten

De infrastructuurprojecten zijn projecten met uitbreidingen of verbeteringen van de infrastructuur die naar verwachting in de periode tot en met 2024 beschikbaar zullen komen voor gebruik.

De betekenis van de kolomtitels in de tabel van de infrastructuurprojecten is als volgt:

- omschrijving: overzicht van projecten gesorteerd op corridors;
- goedkeuring realisatie: realisatiebudget beschikbaar gesteld;
- 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%.

### 2. Infrastructuurstudieprojecten

De infrastructuurstudieprojecten zijn studieprojecten die ProRail uitvoert of gaat uitvoeren, naar de nodig te achten infrastructurele ontwikkeling in verband met de op middellange termijn te verwachten verkeersontwikkeling (2019 – 2024), onder andere in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

### 3. Uitvoering van capaciteitsvergrotingsplannen

Een overzicht per overbelastverklaring over de wijze van uitvoering van de capaciteitsvergrotingsplannen. 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.

In het overzicht worden overbelastverklaringen en de hieruit voortkomende maatregelen vermeld totdat er uitsluitel is over de maatregelen.

## 1 Infrastructuurprojecten

Overzicht planningsdata functionaliteitswijzigingen infraprojecten t/m 2024				
Omschrijving	Goekeuring realisatie	Datum gepland	Herziene datum	Haalbaarheid indienststelling
<b>Amsterdam - Den Haag - Rotterdam – Dordrecht</b>				
Dordrecht en Zwijndrecht, externe veiligheidsmaatregelen: saneren en optimaliseren veiligheid wissels; Ddr perronsporen 1 en 2 worden 1-fase	Ja	2019		waarschijnlijk
Haarlem: optimalisatie emplacement	Nee	2021		Risicovol
Hoofddorp Midden, sanering en nieuwbouw wissels emplacement en 2 wisseloverlopen voor 80 km/u op Hoofddorp - Leiden	Ja	nov 2018		risicovol
Leiden: saneren diverse wissels en sporen	Ja	2019/2020		risicovol
Rotterdam Centraal: gereed voor bediening Eurostar	Nee	mrt 2018		waarschijnlijk
Rijswijk - Delft Zuid PHS, 4 sporigheid	Nee	2024		waarschijnlijk
<b>Amsterdam - Utrecht - Maastricht/Heerlen</b>				
Geldermalsen: Zijperrons in dienst, spoor 506; 750 meter, huidige perrons zijn 1 faseperron, goederenwachterspoor Meteren 750 meter (richting zuid-noord)	Ja	2020		risicovol
Geldermalsen: Merwede Lingelijn vrijgelegd (3de spoor)	Ja	2021		waarschijnlijk
Geldermalsen gereed voor PHS: 6-6-2 dienstregeling	Ja	2021		waarschijnlijk
Boxtel: saneren 'overbodige' wissels	Ja	2019		zeker
Eindhoven, emplacement gelijktijdigheid sporen ten behoeve van PHS en capaciteitsknelpunt Westzijde	Nee	P.M.		
<b>Amsterdam/Schiphol - Den Helder</b>				
Uitgeest, PHS	Nee	2024		waarschijnlijk
<b>Amsterdam/Amersfoort - Zwolle - Groningen</b>				
Hoogeveen, snelheidsverhoging	Nee	IV 2019	II 2021	risicovol
Onnen Zuid overbelastverklaring Groningen-Zwolle maatregelen	Nee	III 2019		risicovol
Zwolle - Herfte, oplossen capaciteitsknelpunt opstellen te Zwolle	Ja	2019		risicovol
Zwolle - Herfte, oplossen capaciteitsknelpunt spoor (spoorverdubbeling Zwolle - Herfte)	Ja	II 2021		risicovol
Zwolle, realiseren gelijktijdigheden rondom emplacement Zwolle middels aanpassen sporen en wissels	Ja	jul 2018		zeker
Groningen Spoorzone, 4-sporigheid Groningen - Groningen Europapark incl. nieuw opstelsterrein met 118 bakeenheden voor Arriva en 68 voor NS; saneren bestaand opstelsterrein	Nee	II 2020		risicovol
Groningen Spoorzone, stationsuitbreiding en doorkoppeling Regionet	Nee	2022		risicovol
<b>Rotterdam/Den Haag – Utrecht</b>				
Gouda: saneren diverse wissels en de sporen 4, 6 en 9	Ja	nov 2018	nov 2019	risicovol
VleuGel; Utrecht (Amsterdam Rijnkanaal) - Utrecht Centraal (4-sporigheid)	Ja	dec 2018		waarschijnlijk
<b>Utrecht - Arnhem - Zevenaar</b>				
Arnhem perronspoor 4 wijzigen in 2 fasenperron	Nee	2019		risicovol
Spoorzone Ede, saneren goederen emplacement	Nee	III 2019		waarschijnlijk
Spoorzone Ede, zijperron (spoor 5) indienst, perronspoor 4 buitendienst	Nee	IV 2019		waarschijnlijk

## Overzicht planningsdata functioneleitswijzigingen infraprojecten t/m 2024

Omschrijving	Goekeuring realisatie	Datum gepland	Herziene datum	Haalbaarheid indienststelling
Spoorzone Ede, spoor 4 indienst met aanliggend middenperron	Nee	II 2020		waarschijnlijk
Spoorzone Ede, station en sporen lay-out gereed voor PHS	Nee	2021		waarschijnlijk
Driebergen-Zeist, ingebruikname nieuwe zuidelijke sporen en verplaatste perrons	Ja	aug 2018		waarschijnlijk
Driebergen-Zeist, aanleg keevoorziening, 2 extra inhaalsporen (4-sporigheid) en opheffen 2 overwegen en nieuw stationsgebouw	Ja	2020		waarschijnlijk
Maarsbergen; opheffen overweg N226 d.m.v. tunnel	Nee	2024		risicovol
<b>SAAL corridor</b>				
Diemen, (2e fase) overloopwissel en keevoorziening	Nee	2023		waarschijnlijk
OV SAAL KT; Amsterdam RAI opheffen TSB, snelheid naar 130km/u	Ja	III 2019		zeker
OV SAAL MLT - Transfer	Nee	2024		risicovol
Zuidas Dok: aanbrengen wisseloverloop en kruiswissel tussen RAI en Zuid en dekken Britten Passage	Ja	2019/2020		risicovol
Zuidas Dok: verwijderen wisseloverloop en kruiswissel tussen RAI en Zuid	Ja	2024/2025		risicovol
Zuidas Dok: verbreden perron en verbreden Minerva Passage	Ja	2021-2023		risicovol
<b>Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)</b>				
Amsterdam Sloterdijk, keevoorzieningen vanuit richting Zaandam, Haarlem en Schiphol	Nee	IV 2021		waarschijnlijk
Nijmegen, wisseloverloop van spoor 3b naar spoor 2	Nee	IV 2019		risicovol
Tilburg, 4e perronspoor met beperkte bereikbaarheden	Nee	2021		waarschijnlijk
Tilburg, 4e perronspoor sneller binnenkomen incl. seinoptimalisatie Breda-Tilburg	Nee	2023		waarschijnlijk
Amsterdam CS, buitendienststellingen tweesporige spoorbakken	Nee	2021		waarschijnlijk
Breukelen Seinoptimalisatie	Nee	P.M.		
Utrecht – 's Hertogenbosch, integrale seinverdichting	Nee	P.M.		
's Hertogenbosch-Vught, faseringsstap: 2 sporig (1 spoor buitendienst); baanvaksnelheid 80 km/u over 5,5 km	Nee	2021		Risicovol
Rhenen, extra perronspoor	Nee	P.M.		
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>				
Amsterdam CS: Fietsenstalling stationsplein; inkorten spoor 1 met 60 meter	Nee	2020		risicovol
Amsterdam CS: Fietsenstalling stationsplein; verlengen spoor 1 met 60 meter	Nee	IV 2021		risicovol
Den Haag CS, ombouw emplacement spoor 11 en 12 in dienst en weer geschikt voor heavy-rail	Nee	III 2021	III 2022	risicovol
Den Haag CS, ombouw emplacement	Nee	2023	2024	risicovol
<b>Nieuwe Haltes</b>				
Leeuwarden Werpsterhoek, nieuwe halte	Nee	P.M.		
Maaslijn (Nijmegen - Roermond), halte Grubbenvorst	Nee	IV 2020	IV 2021	risicovol
Zwolle Stadshagen, nieuwe halte	Ja	dec 2017		zeker
Station Bleiswijk-Zoetermeer	Ja	dec 2018		waarschijnlijk
<b>Opstellen en behandelen</b>				

## Overzicht planningsdata functioneleitswijzigingen infraprojecten t/m 2024

Omschrijving	Goekeuring realisatie	Datum gepland	Herziene datum	Haalbaarheid indienststelling
Hoofddorp Opstel terrein, realiseren gelijktijdigheid, uitbreiden opstelcapaciteit en extra keerspoor	Nee	2022	2023	waarschijnlijk
Amsterdam Westhaven, opstel terrein reizigersmaterieel 125 bakken.	Nee	IV 2022		waarschijnlijk
OV SAAL MLT - Opstel terrein Lelystad; 36 bakken	Nee	2021		waarschijnlijk
Eindhoven, uitbreiden opstelcapaciteit met 50 bakken module 4 (PHS)	Nee	II 2020		risicovol
Eindhoven, uitbreiding opstelcapaciteit reizigersmaterieel met 35 bakken (Module 1, Quick Win)	Nee	IV 2020		risicovol
Den Helder, Uitbreiding opstel terrein met 8 bakeenheden	Nee	nov 2017	sep 2018	risicovol
Zaandam, Uitbreiding opstel terrein met 24 bakeenheden	Ja	nov 2017	dec 2017	zeker
Amersfoort, Uitbreiding opstel terrein met 45-60 bakeenheden	Nee	I 2020	jul 2020	risicovol
Den Haag Binckhorst, Uitbreiding opstel terrein met 20 bakeenheden	Nee	I 2020	apr 2019	waarschijnlijk
Dordrecht, Uitbreiding behandelcapaciteit met 42 bakeenheden	Nee	aug 2018	mrt 2019	waarschijnlijk
Rotterdam, Uitbreiding behandelcapaciteit met 24 bakeenheden	Nee	jun 2018	aug 2019	waarschijnlijk
Roosendaal, Uitbreiding opstel terrein met 60-90 bakeenheden	Nee	III 2020	jul 2021	waarschijnlijk
Leidschendam, Uitbreiding opstel terrein met 8 bakeenheden	Nee	I 2019	dec 2018	waarschijnlijk
Watergraafsmeer, Uitbreiding opstel terrein	Nee	IV 2019	P.M.	
Watergraafsmeer infrasporen, geschikt maken van de infrasporen voor 30 bakken Behandelen op Opstelcapaciteit	Nee	IV 2019		risicovol
Emmen, verhogen opstelcapaciteit	Nee	P.M.	2020	n.t.b.
<b>Overige projecten enz.</b>				
Blerick: Vervangen S-bord spoor 108 door bediend sein.	Ja	mrt 2018		risicovol
Born, railaansluiting VDL Nedcar/Swentibold	Nee	2021	2022	risicovol
Calandbrug vervangen/vernieuwen	Nee	2021		waarschijnlijk
Delfzijl, saneren emplacement	Ja	I 2019		risicovol
Heerenveen verhogen energievoorziening; SS vervangen door OS	Ja	dec 2017		risicovol
Hengelo, vergroten nuttige perronlengte spoor 11 zodat treinen van Keolis uit Bielefeld op perron 11 te Hengelo kunnen aanlanden.	Nee	dec 2017		zeker
Horst=Sevenum saneren wissels en derde spoor	Nee	III 2019		risicovol
Keervoorziening Achterhoek Terborg, Aalten, Lichtenvoorde	Ja	dec 2017		zeker
Landgraaf - Herzogenrath (grens), elektrificatie baanvak	Ja	IV 2017	IV 2018	risicovol
Leeuwarden, gelijktijdigheid Lw-Sk/Hlg-Lw, snelheidsverhoging binnenkomst Sk en Hlg, verhogen snelheid Mtg-Sknd naar 130km/u en servicespoor Lw	Nee	IV 2019	2020	risicovol
Maastricht - Visé; aanleg ATB EG en Vv tot aan grens.	Nee	IV 2019	2021	waarschijnlijk
Maastricht Noord, uitbreiding station (2e fase) : bediening Sittard - Maastricht	Nee	II 2019		risicovol
Meppel - Leeuwarden; energieverzwaren	Ja	dec 2017		risicovol
Naarden-Bussum, snelheidsverhoging 80 km/h naar 130 km/h	Ja	IV 2019		waarschijnlijk
Roosendaal - Vlissingen saneren diverse wissels	Ja	2019/2020		waarschijnlijk
Verzwaren tractie-energievoorziening Brabantroute	Ja	IV 2019		risicovol
Watergraafsmeer, geluidsschermen (On hold en afhankelijk besluitvorming gemeente)		P.M.		
Zutphen: verplaatsen sein 114	Nee	III 2019		waarschijnlijk
Voorzieningen t.b.v. onderhoud Flirt-treinen NedTrain: locaties Nijmegen + Eindhoven + Arnhem + Zutphen	Ja	dec 2017		waarschijnlijk
<b>Regionale lijnen</b>				

## Overzicht planningsdata functionaliteitswijzigingen infraprojecten t/m 2024

Omschrijving	Goekeuring realisatie	Datum gepland	Herziene datum	Haalbaarheid indienststelling
Coevorden herinrichten emplacement	Ja	okt 2018		risicovol
Emmen Zuid; dubbelsporigheid + 2e perron	Nee	I 2019		risicovol
Franeker en Harlingen, perronverlenging met 30 meter	Ja	mei 2018		risicovol
Gouda - Alphen, HOV Halte Boskoop Snijdelwijk	Ja	dec 2017		waarschijnlijk
Gouda (-Alphen), opstel-, keer- en servicevoorzieningen 12 bakken voor treindienst Gouda-Alphen aan de Rijn	Nee	IV 2019	II 2020	risicovol
Gouda Alphen, HOV Halte Waddinxveen Triangel	Ja	feb 2018		waarschijnlijk
Groningen-Nieuweschans, snelheidsverhoging van 100 km/h naar 120/140 km/h	Nee	IV 2019	IV 2020	risicovol
Inframaatregelen t.b.v. kwartierdienst Valleilijn	Nee	IV 2021		risicovol.
Leiden - Utrecht, HOV Frequentieverhoging en realisatie nieuwe haltes Zoeterwoude en Hazerswoude.	Ja	2022-2023	P.M.	risicovol
Maaslijn (Nijmegen - Roermond), elektrificatie	Nee	IV 2020	IV 2021	risicovol
Maaslijn (Nijmegen - Roermond), partiële spoorverdubbeling en boogaanpassingen (versnellingsmaatregel)	Nee	IV 2020	IV 2021	risicovol
Ommen, station inrichten met 2 eilandperrons en seinverdichting	Ja	jul 2018	2019	risicovol
Passeerspoor Gouda - Waddinxveen	Nee	III 2021		Risicovol
Roodeschool - Eemshaven, nieuwe spoorlijn inclusief nieuwe haltes Roodeschool en Eemshaven	Ja	mrt 2018		waarschijnlijk
Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf	Nee	IV 2021		risicovol
Valleilijn, extra onderstation Lunteren	Nee	nov 2018		waarschijnlijk
Valleilijn, perronverlengingen t.b.v. FLIRT materieel	Ja	I 2019		risicovol
Valleilijn, Regionale Markt- en Capaciteitsanalyse (RMCA) vervolgfase Robuustheid Vergrotende Maatregelen	Nee	I 2021		risicovol
Zevenaar - Didam, dubbelspoor en snelheidsverhoging (120 km/u); Didam - Wehl (130km/u)	Ja	sep 2019		waarschijnlijk
Zwolle - Wierden, onderzoek extra trein, snelheidsverhoging Zwolle-Heino en Nijverdal-Wierden	Ja	dec 2017		zeker
Zwolle-Kampen elektrificatie (start proefbedrijf)	Ja	aug 2017	nov 2017	zeker
Groningen - Leeuwarden, extra sneltrein	Ja	IV 2020		risicovol
<b>Goederen</b>				
Hoekselijn: definitieve beveiliging goederenspoor	Ja	okt 2018		risicovol
Sittard-Geleen, aanleg Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot	Nee	2020	2022	risicovol
Sloe elektrificatie opstelsporen	Nee	2022		risicovol
Vervangen Botlekbrug door hogere brug	Ja	sep 2018		risicovol
Waalhaven en Pernis: saneren wissels	Ja	dec 2018		waarschijnlijk
Hoekselijn: realisatie goederenoverdrachtspoor. Goederenverkeer mogelijk van Schiedam van/naar Vlaardingen	Ja	sep 2017	feb 2018	risicovol
Zevenaar stap 4a: Aansluiting 3e spoor Zevenaar - Zevenaar Grens	Ja	IV 2018		zeker
Zevenaar stap 4b: aansluiten 3-sporigheid Duitsland op Nederlandse 3-sporige situatie	Ja	2022		risicovol
Zevenaar stap 3: Aansluiting Duitse ERTMS level 2 baseline 3 op Nederlandse ERTMS level 2 baseline 2.3.0.d	Ja	2022		risicovol
Venlo: aansluiting railterminal TPN op baanvak Horst=Sevenum - Blerick, incl. goederenwachterspoor aan oostzijde aansluiting.	Ja	IV 2019		waarschijnlijk
Havenspoorlijn, Waalhaven-Zuid herinrichting emplacement ten behoeve van het huidige en toekomstige proces	Nee	2021		waarschijnlijk

## 2 Infrastructuurstudieprojecten

ProRail identificeert potentiële toekomstige capaciteitsknelpunten op het hoofdspoorwegnet 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.”<sup>130</sup>.

### 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 de Rijksbegroting 2018 (MIRT, planstudies- en realisatietabel).

### Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Ten behoeve van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer voert ProRail planuitwerkingsstudies uit, ingedeeld in zes 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 (Meteren – Venlo).

Het PHS-project Doorstroomstation Utrecht is eind 2016 als eerste gereed gekomen.

### Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (SAAL)

Voor hoogfrequent spoorvervoer op de SAAL-corridor is circa € 1,42 miljard opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Van dit bedrag is circa € 900 miljoen besteed aan een eerste pakket capaciteitsvergrotingsmaatregelen, dat momenteel in uitvoering is. Een pakket voor de middellange termijn maakt onderdeel uit van het programma PHS.

Voor de bereikbaarheid van Schiphol op de lange termijn wordt momenteel een MIRT-verkenning uitgevoerd.

### ERTMS

ProRail werkt binnen het programma ERTMS aan de planuitwerking van de Railmap ERTMS. In het najaar van 2016 heeft de staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de rapportage over de geactualiseerde uitrolstrategie ERTMS gestuurd aan de Tweede Kamer (Uitrolstrategie ERTMS, 23 september 2016, kenmerk IENM?BSK-2016/185569). Hierin is een overzicht opgenomen van de volgorde en een voorlopige en zeer indicatieve planning van 36 deeltrajecten waarop het huidige treinbeïnvloedingssysteem ATB wordt vervangen door ERTMS. Onderstaand is het overzicht uit de kamerbrief weergegeven.

Perceel Noord			Perceel Zuid		
Nr	deeltraject	jaar	Nr	deeltraject	jaar
N01	Haarlem e.o.	2024	Z01	Kijfhoek - Roosendaal	2024
N02	Leiden - Den Haag	2025	Z02	Roosendaal – 's Hertogenbosch	2025
N03	Leiden - Hoofddorp - Duivendrecht	2026	Z03	Meteren- Eindhoven	2026
N04	OV SAAL	2027	Z04	Utrecht - Meteren	2027
N05	Asd Centraal	2029	Z05	Utrecht	2028
N06	Hilversum - Utrecht/Amersfoort	2028	Z06	Eindhoven - Venlo	2027
N07	Utrecht - Amersfoort	2029*	Z07	Utrecht-Arnhem	2029*
N08	Amersfoort - Zwolle	2030*	Z08	Arnhem - Zevenaar	2030*
N09	Zwolle	2031*	Z09	Arnhem - Nijmegen	2030*
N10	Zwolle - Meppel	2032*	Z10	Rotterdam	2031*

<sup>130</sup> Artikel 2 lid 2 beheerconcessie 2015 - 2025.



Perceel Noord			Perceel Zuid		
Nr	deeltraject	jaar	Nr	deeltraject	jaar
N11	Rotterdam - Utrecht	2033*	Z11	Den Haag - Rotterdam	2031*
N12	Den Haag - Gouda	2034*	Z12	Vlissingen - Roosendaal	2032*
N13	Leiden - Gouda e.o.	2035*	Z13	Venlo - Roermond	2033*
N14	Alkmaar - Amsterdam	2035*	Z14	Roermond - Sittard	2033*
N15	Meppel - Groningen	2035*	Z15	Nijmegen - Venlo	2034*
N16	Meppel - Leeuwarden	2036*	Z16	Merwede Lingelijn	2035*
N17	Amersfoort - Barneveld	2037*			
N18	Barneveld - Deventer	2037*			
N19	Deventer - Duitse grens	2037*			
N20	Barneveld - Ede Wageningen	2038*			

\* Voorlopig

Over de uitrolstrategie zal naar verwachting eind 2017 een besluit worden genomen door de staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Op basis hiervan zal de ombouw van de infrastructuur en het materieel plaatsvinden. Tevens zullen machinisten en treindienstleiders worden opgeleid. Op deze wijze zal tot een werkend vervoersysteem onder ERTMS worden gekomen.

## 3 Uitvoering van capaciteitsvergrotingsplannen

Maatregel	Status	Gereed voor exploitatie
<b>Overbelastverklaring 2009 (dienstregelingsjaar 2010) het gehele emplacement Waalhaven Zuid</b>		
<i>Knelpunt:</i>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• opstellocatie voor locomotieven</li> <li>• wissel 207 a/b – 211 a/b (wisselkruis RSC)</li> <li>• Gehele emplacement</li> </ul>		
Planstudie opgestart	Q4 2016 start ontwikkeling voorkeursvariant 1e fase .	rond 2021
<b>Overbelastverklaring 2011/02, emplacement Watergraafsmeer.</b>		
<i>Knelpunt:</i> De aangevraagde opstelcapaciteit is groter dan de aangeboden opstelcapaciteit.		
In het capaciteitsvergrotingsplan worden de volgende maatregelen voorgesteld.		
ProRail onderzoekt de mogelijkheid om eind 2015 een uitbreiding van 31 bakeenheden aan opstel- en servicecapaciteit te leveren. Dit door een alternatieve locatie voor de functie van de infrasporen te realiseren en op de vrijgekomen ruimte uitbreiding van de opstel- en servicecapaciteit te realiseren. De activiteiten van ProRail AM op de Watergraafsmeer zullen in kaart worden gebracht en waar nodig zal een alternatieve locatie worden gerealiseerd.	Planuitwerking, discussie over de scope heeft het project vertraagd	Nog niet bekend
<b>Overbelastverklaring 2011/03, emplacement Hoofddorp opstel</b>		
<i>Knelpunt:</i> De aangevraagde opstelcapaciteit is groter dan de aangeboden opstelcapaciteit.		
In het capaciteitsvergrotingsplan worden de volgende maatregelen voorgesteld.		
Realiseren van het project 'Hoofddorp Opstel terrein, Uitbreiden opstelcapaciteit'	Het beschikbare budget is niet toereikend voor het project. Samen met stakeholders is nagegaan wat (opstellen en/of keerfunctionaliteit) binnen het beschikbare budget gerealiseerd kan worden. Planuitwerking gestart.	Nog niet bekend
<b>Overbelastverklaring 2012/03, Station Leeuwarden</b>		
<i>Knelpunt:</i> NS Reizigers heeft capaciteit aangevraagd op spoor 3 om haar treinen te servicen, Arriva heeft capaciteit aangevraagd op spoor 3 voor haar reguliere treindienst.		
In het capaciteitsvergrotingsplan is geconcludeerd dat in het Robuust Spoor project Leeuwarden een oplossing wordt gezocht voor o.a. het conflict op spoor 3. Voor dit project is geen financiering gevonden. Op verzoek van alle betrokkenen verkent ProRail nu de mogelijkheid om alsnog de service- en behandelcapaciteit op emplacement Leeuwarden te verbeteren.		
Realiseer een gelijktijdigheid voor de perronsporen 1 en 2 waardoor Arriva spoor 3 niet langer nodig heeft voor haar treindienst	Planuitwerking	2020

Maatregel	Status	Gereed voor exploitatie
<b>Overbelastverklaring 2012/04, Station Groningen</b>		
<p><i>Knelpunt:</i> NS Reizigers heeft capaciteit aangevraagd op spoor 7a om haar treinen op te stellen, Arriva heeft capaciteit aangevraagd op spoor 7a voor haar reguliere treindienst.</p> <p>In het capaciteitsvergrotingsplan is geconstateerd dat het knelpunt dat genoemd wordt in de overbelastverklaring voor de korte termijn opgelost wordt in de uitvoering. Voor de lange termijn is het aannemelijk dat een aanpassing aan het emplacement Groningen uitgevoerd gaat worden op initiatief van het Samenwerkingsverband Noord Nederland (SNN). Onderdeel van de aanpassing zal zijn dat invulling wordt gegeven aan de behoefte aan opstel- en servicecapaciteit.</p>		
Knelpunt wordt uitgewerkt in het project Groningen, Spoorknop.	Realisatie gestart	2020
<b>Overbelastverklaring 2013/02, Bediening Utrecht Leidsche Rijn</b>		
<p><i>Knelpunt:</i> Voor de dienstregeling van 2013 is een 3e en 4e Sprinter op Utrecht Centraal – Woerden aangevraagd.</p> <p>De nieuwe Sprinter Utrecht Centraal – Woerden Molenvliet gaat in kwartierspatroon rijden met de Sprinter Utrecht Centraal – Den Haag Centraal. Omdat de bediening van Utrecht Leidsche Rijn door de Sprinter Utrecht Centraal – Den Haag Centraal leidt tot kraptes in de dienstregeling, is een Overbelastverklaring opgesteld.</p> <p>Omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>er opties zijn die vóór 2018 in de dienstregeling te realiseren zijn;</li> <li>het Ministerie van I&amp;W ProRail opdracht heeft gegeven een beschikkingsaanvraag voor de capaciteitsuitbreiding 4-sporigheid over het Amsterdam Rijn Kanaal voor te bereiden (één van de vier oplossingsrichtingen, prognose gereed eind 2018, onder voorbehoud);</li> </ul> <p>zijn in de capaciteitsanalyse geen andere infrastructuuropties verkend en, als gevolg daarvan, voorgedragen voor een capaciteitsvergrotingsplan.</p>		
Oplevering 4-sporigheid over het Amsterdam Rijn kanaal.	Realisatie gestart	eind 2018
<b>Overbelastverklaring 2013/03, Baanvak Zwolle – Herfte aansluiting</b>		
<p><i>Knelpunt:</i> De overbelastverklaring komt voort uit de capaciteitsaanvragen van Arriva (4 maal per uur per richting ZI-Cv), NS Reizigers (4 maal per uur per richting ZI-Gn en 2 maal per uur per richting ZI-Lw). Daarbij is door de vervoerders aangegeven dat, met uitzondering van twee treinen ZI-Cv, de treinen in de knoop Zwolle moeten liggen. Het blijkt niet mogelijk om de gevraagde capaciteit op dit traject te verdelen.</p> <p>In het vergrotingsplan is geconstateerd dat in het project Zwolle Spoor een oplossing voor dit knelpunt deel uitmaakt van de uitwerking.</p>		
Project Zwolle Spoor	Planuitwerking is gestart	2021
<b>Overbelastverklaring 2013/04, Arnhem – Zevenaar</b>		
<p><i>Knelpunt:</i> Het capaciteitsprobleem bestaat uit twee elementen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>De krappe overstapaansluiting te Arnhem tussen de Regio-treinen van/naar Doetinchem (Arriva/Hermes) en de IC-treinen van/naar Utrecht.</li> <li>De onderlinge tijdligging van deze Regio-treinen en de ICE (NS Hispeed). Als de ICE richting Duitsland rijdt, vertrekt de Regio-trein vier minuten eerder uit Arnhem en staat vervolgens vier minuten stil te Zevenaar.</li> </ol> <p>Deze problemen zijn niet op de huidige infrastructuur op te lossen. Om het capaciteitsconflict tussen Arnhem en Zevenaar op te lossen adviseert ProRail spoorverdubbeling van het traject Zevenaar – Didam en snelheidsverhoging op het traject Zevenaar – Wehl. Er vindt op dit moment overleg plaats tussen ProRail en regionale concessieverleners over financiering van de maatregelen.</p>		
Spoorverdubbeling Zevenaar - Didam	Provincie Gelderland heeft 41,5 mln beschikbaar gesteld voor realisatie dubbelspoor Zevenaar-Didam en versnelling Zevenaar Wehl. 2 <sup>de</sup> Kwartaal 2015 is de voorkeursvariant vastgesteld	Naar verwachting 2018/2019
Snelheidsverhoging Zevenaar - Wehl	Idem	Idem

Maatregel	Status	Gereed voor exploitatie
<b>Overbelastverklaring 2013/06, Zuidoostboog Meteren Betuweroute aansluiting</b>		
<p><i>Knelpunt:</i> De overbelastverklaring is indirect het gevolg van de ombouwwerkzaamheden op het baanvak 's Hertogenbosch – Oss in het kader van het project Sporen in 's Hertogenbosch.</p> <p>Er is op dit baanvak gedurende de bouwperiode juni 2013 – juni 2014 tussen 's Hertogenbosch en 's Hertogenbosch Oost slechts één spoor beschikbaar, wat niet toereikend is voor alle aangevraagde treinpaden door reizigers- en goederenvervoerders. Daarnaast kennen de goederenpaden op het baanvak Nijmegen – Arnhem conflicten met reizigerstreinen die met het verscherpte toezicht van ILenT niet meer geaccepteerd kunnen worden. Een oplossing hiervoor is om (een deel van) de treinpaden voor goederenvervoerders (met name de goederentreinen Roosendaal – 's Hertogenbosch – Emmerich) te leiden over de oostelijke Betuweroute via de zuidoostelijke verbindingbogen bij Meteren. De door reizigersvervoerders aangevraagde treinpaden op het traject 's Hertogenbosch-Oss-Nijmegen kunnen dan ook tijdens de bouwfasen conflictvrij van goederenpaden blijven. De zuidoostelijke verbindingbogen bij Meteren zijn echter niet in gebruik genomen vanwege het tot nog toe ontbreken van een bevredigende en werkbare oplossing om deze bogen te berijden zonder het risico op het ontstaan van stroom- en beveiligingsstoringen.</p>		
Spoorbogen in dienst stellen na verplaatsen AC-lassen op de Betuweroute.	Opgeleverd	4 <sup>de</sup> kwartaal 2016
<b>Overbelastverklaring 2013/10, Emplacement Zwolle</b>		
<p><i>Knelpunt:</i> Door intensivering van de treindienst van Arriva (Zwolle-Emmen) en NSR (Hanzelijn) heeft de beschikbare opstelcapaciteit op het emplacement dermate veel beperkingen dat niet alle gewenste bakken kunnen worden opgesteld en alle benodigde processen kunnen worden uitgevoerd.</p>		
De uitwerking van de maatregelen om het capaciteitsknelpunt voor Zwolle opstellen op te lossen worden onderdeel van het project Zwolle Spoor.	Planuitwerking	2020
<b>Overbelastverklaring 2014/05, Emplacement Dordrecht</b>		
<p><i>Knelpunt:</i> Het totaal van de aangevraagde capaciteit ten behoeve van opstellen van materieel te Dordrecht overschrijdt de beschikbare capaciteit met 32 bakkeneenheden (nachtoverstand) resp. 24 bakeenheden (tussen de spitsen).</p>		
In het vergrotingsplan wordt geadviseerd lenW te vragen opdracht te geven voor de planuitwerking eerste fase Dordrecht Vlaakweg voor minstens 32 bakeenheden.	Capaciteitsuitbreiding Vlaakweg staat on hold. Als alternatief wordt met NS verkend of Roosendaal een alternatief voor Vlaakweg kan zijn. Een deel van de benodigde gelden is voorzien in het actieplan korte termijnmaatregelen.	Nog niet bekend
<b>Overbelastverklaring 2014/06, Rangeerbewegingen van en naar Arnhem Berg</b>		
<p><i>Knelpunt:</i> Gegeven de basisspooropstelling van station Arnhem, waarbij de treindienst van Arriva en Breng keert op spoor 6B is gebleken dat er geen structurele conflictvrije rangeerbeweging van spoor 6B naar Arnhem Berg v.v. mogelijk is zonder aanpassing van de gewenste treindiensten op de sporen 7 t/m 11. Bovendien is het overdrachtsspoor 27 zo kort dat de rangeerdelen in de wissels blijven staan. Het grootste knelpunt ontstaat tijdens de ochtendspits tussen 7u45 en 9u15 als er grofweg elk kwartier een internationale trein rijdt.</p>		
Realisatie van de oplossingsrichting 'LWA installeren op NCBG' via een nieuw op te starten functiewijzigingsproject	Gerealiseerd	Q3 2017
<b>Overbelastverklaring 2014/06, Emplacement Sloe</b>		
<p><i>Knelpunt:</i> Vanwege het feit dat meerdere vervoerders werkzaam zijn op het emplacement Sloe en de toegenomen behoefte aan aankomende en vertrekkende treinen met E-tractie ontstaat er regelmatig een conflict t.a.v. het gebruik van de beschikbare geëlektrificeerde aankomst- en vertreksporen. Deze dienen nu snel (al voordat bedrijven bediend kunnen worden) vrij gemaakt te worden hetgeen leidt tot extra rangeerbewegingen.</p>		

Maatregel	Status	Gereed voor exploitatie
Geadviseerd wordt om een planstudie te starten naar mogelijke elektrificatie van sporen te Sloe. ProRail zal dit aan het Ministerie van IenW voorstellen in het kader van PHS.	Planstudie is gestart	Nog niet bekend
<b>Overbelastverklaring 2014/07, Baanvak Groningen – Zwolle</b>		
<i>Knelpunt:</i> De padkarakteristiek van goederen maakt het niet mogelijk om, tussen de IC's en sprinters die in een halfuurs-cadans rijden tussen Groningen en Zwolle, een goederentrein zonder een niet-commerciële stop te Hoogeveen van Onnen naar Zwolle te laten rijden zonder aantasting voor de halfuurscadans voor reizigers met tien minuten. Indien wel een niet-commerciële stop wordt toegepast, dan is de enige mogelijkheid een inhaling van de goederentrein door de IC te Hoogeveen. Dit geeft een lengtebeperking van 580 meter voor de goederentrein.		
Combinatieoplossing bestaande uit rijtijdverkorting door het vervangen van twee 1:9 wissels door 1:15 wissels en opvolgtijdverkorting door aanpassing van de seinplaatsing. De maatregel is effectief nadat de projecten spoorzone Assen, Boogafsnijding Hoogeveen en Zwolle Spoor opgeleverd zijn.	Project is gestart	4 <sup>de</sup> kwartaal 2019
<b>Overbelastverklaring 2016/01 emplacement Leidschendam werkplaats</b>		
<i>Knelpunt:</i> NSR vraagt de sporen 22 en 24 services en opstellen van materieel. NedTrain vraagt de sporen 22 en 24 aan voor opstellen en rangeren van materieel.		
Benutting van de bestaande opstelsporen van HS door het inrichten van een carouselproces op de Binckhorst	Onderzoek door NS is nog niet uitgevoerd. Wordt opgepakt door Programmabureau Behandelen en Opstellen	Nog niet bekend
Besluit over uitbreiding OHW Leidschendam.	Project is door NS gestart	Eerste kwartaal 2018
<b>Overbelastverklaring 2017/01 Betreft het baanvak Leeuwarden – Meppel</b>		
<i>Knelpunt:</i> Het tractiesysteem van het baanvak Leeuwarden – Meppel kan de extra sprinter niet faciliteren		
4 eenvoudige onderstations voorzien van een extra tractiegroep en zonodig tweede voedingspunt.		December 2017
<b>Overbelastverklaring 2017/02 Het baanvak 's Hertogenbosch- Geldermalsen – Houten</b>		
<i>Knelpunt:</i> De sprinters richting Tiel conflicteren met de goederenpaden uit de richting 's Hertogenbosch die in Geldermalsen worden ingehaald door de IC's Eindhoven – Schiphol.		
Het knelpunt wordt 2018 weggenomen, er volgen geen maatregelen.		Niet van toepassing

(lege bladzijde)

## **bijlage 11 Informatie omtrent niet-hoofdspoorwegen (§ 3.2.1)**

### *Spoorwegen onder het regime van het Besluit bijzondere spoorwegen*

ProRail beheert de navolgende in onbruik geraakte spoorwegen waarop het Besluit bijzondere spoorwegen van toepassing is:

- Roermond – Vlodrop Grens (richting Dalheim (D));
- Nijmegen – Nijmegen Grens (richting Kranenburg (D));
- Boxtel – Veghel.

### *Spooraansluitingen*

Spoorverbindingen op de bedrijfsterreinen en de toeleidende sporen die de sporen op bedrijfs-terreinen 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.

(lege bladzijde)



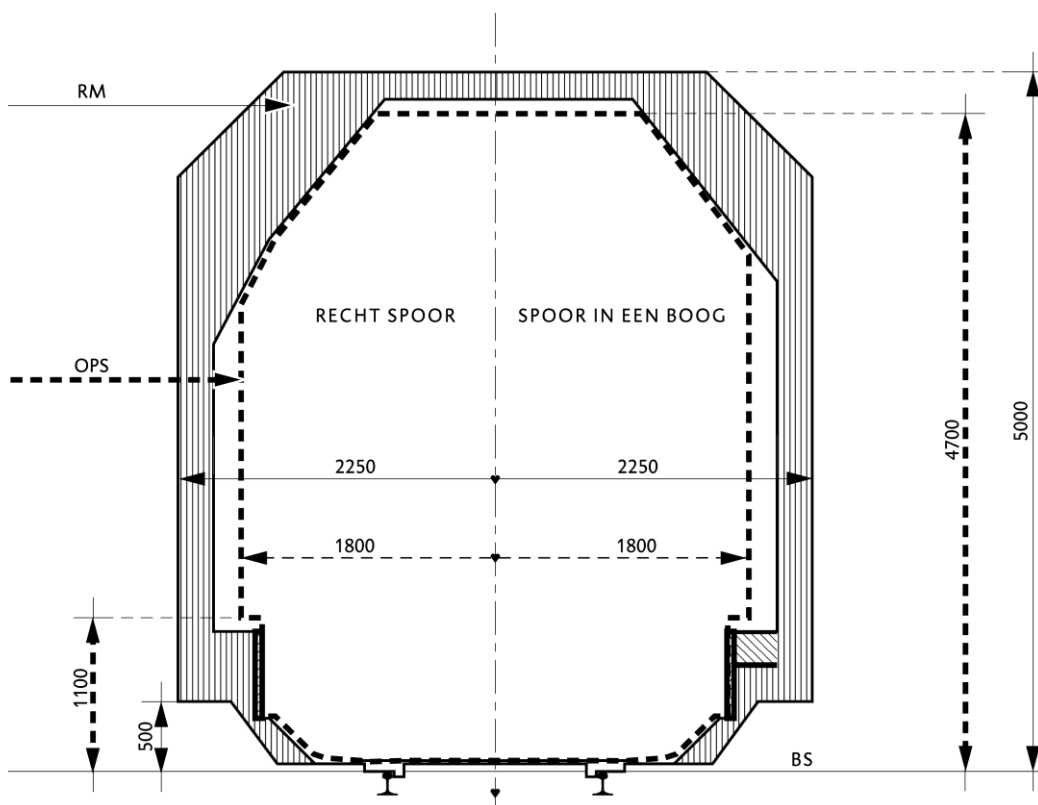
## bijlage 12 Referentieprofielen (§ 3.3.2.1)



## Toelichting

### *Bijzonder ladingomgrenzingsprofiel*

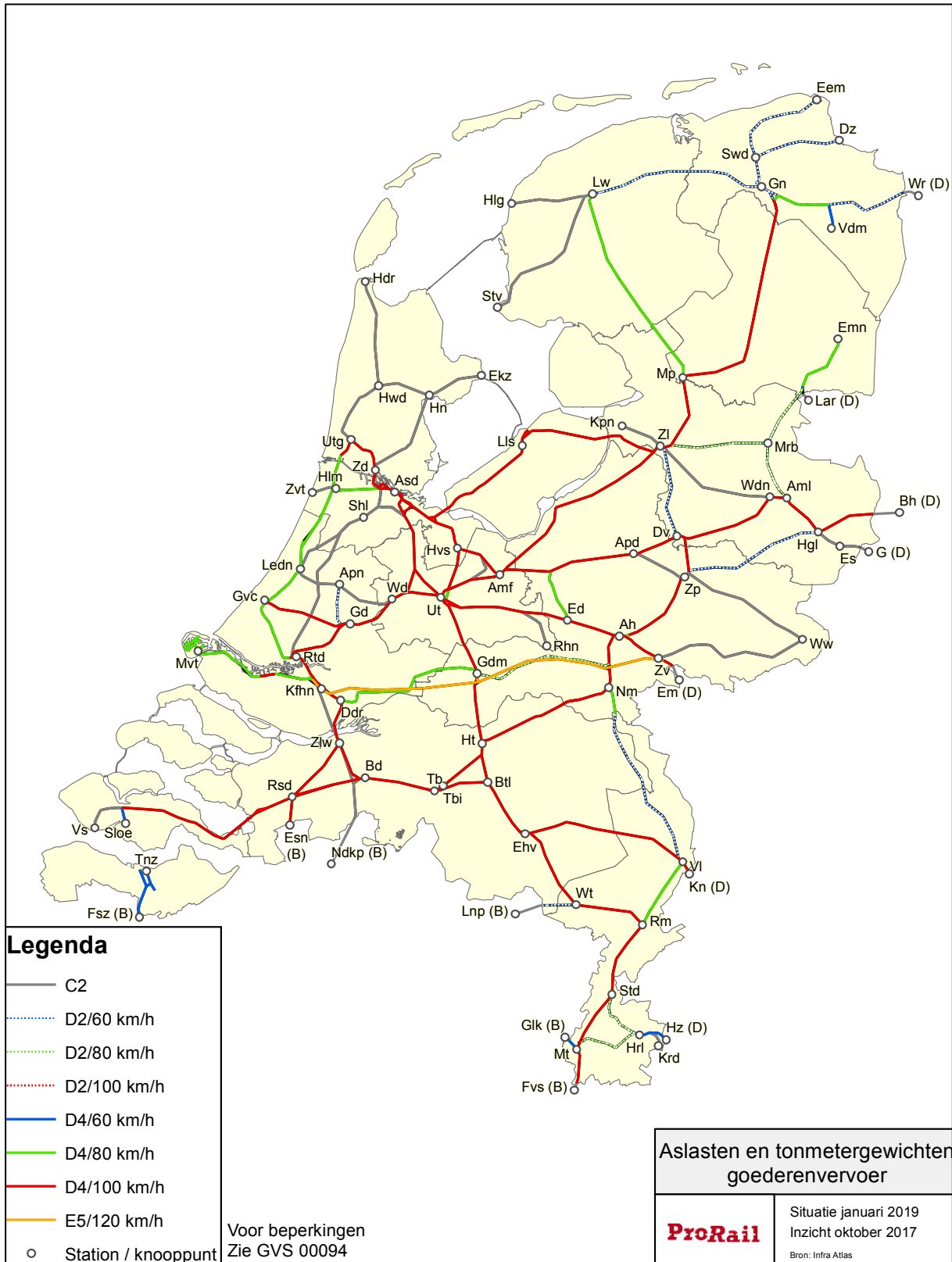
Het bijzondere ladingomgrenzingsprofiel<sup>131</sup>, het zogenaamde Rode Meetgebied (RM, in onderstaande figuur) is van toepassing op alle baanvakken, zij het dat bijzondere aanwijzingen of voorschriften kunnen worden verbonden aan het berijden van de grensbaanvakken, rekening houdend met de regelgeving van het desbetreffende buurland.



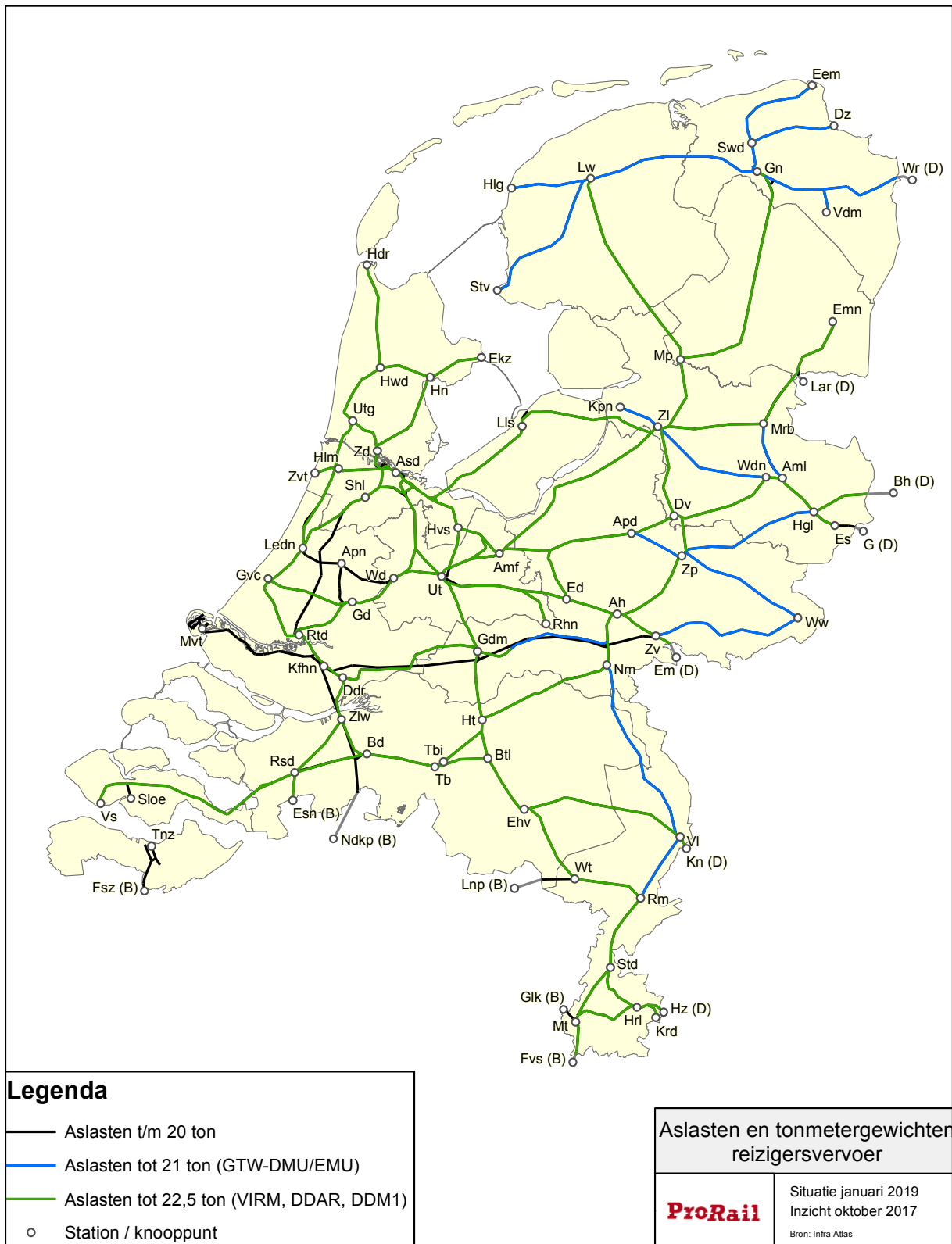
<sup>131</sup> Zoals bedoeld in artikel 10 lid 3 sub a Besluit spoorverkeer en is opgenomen in bijlage 8 bij de Regeling spoorverkeer.

## bijlage 13 Aslasten en tonmetergewichten (§ 3.3.2.2)

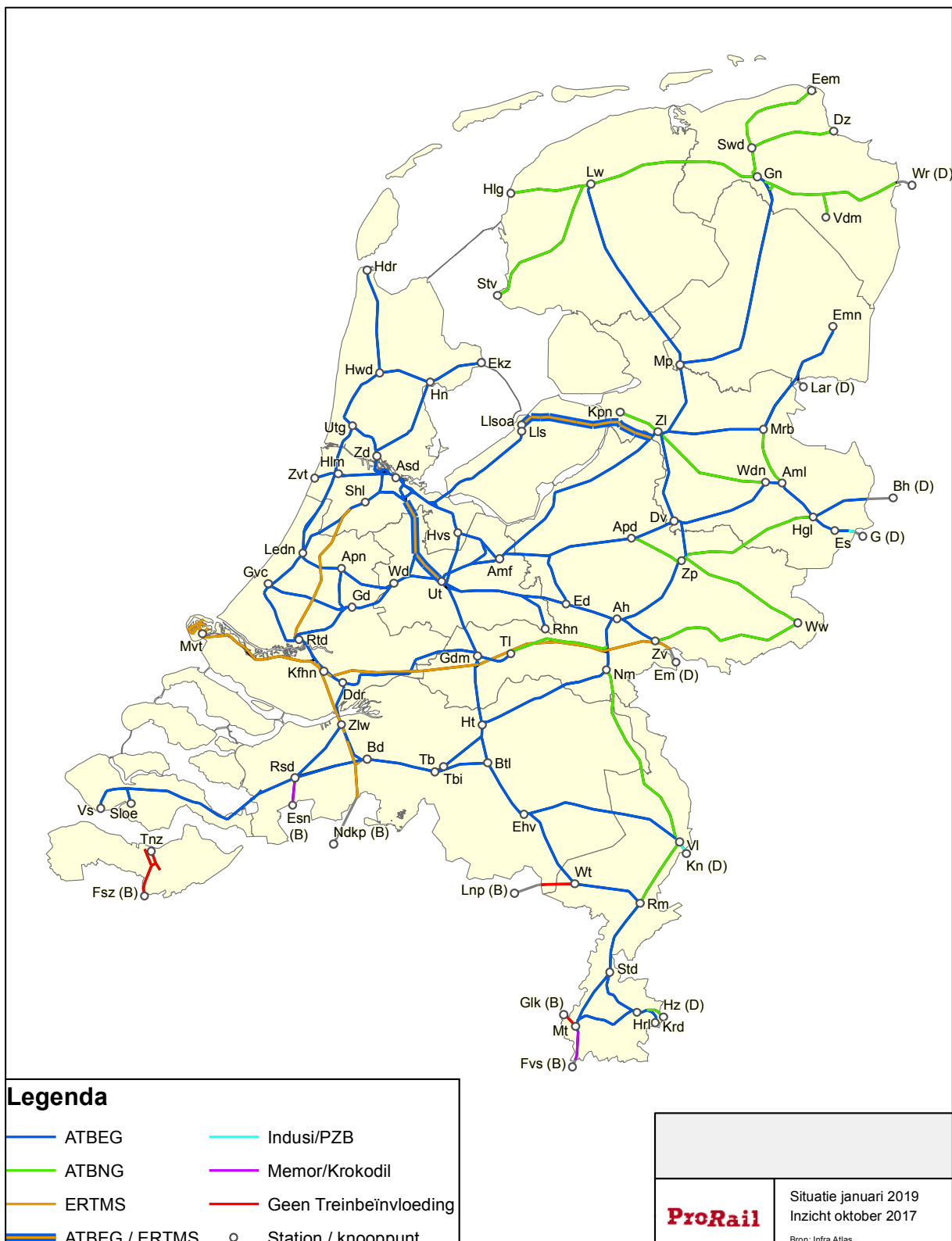
### 1 Goederenvervoer



## 2 Reizigersvervoer

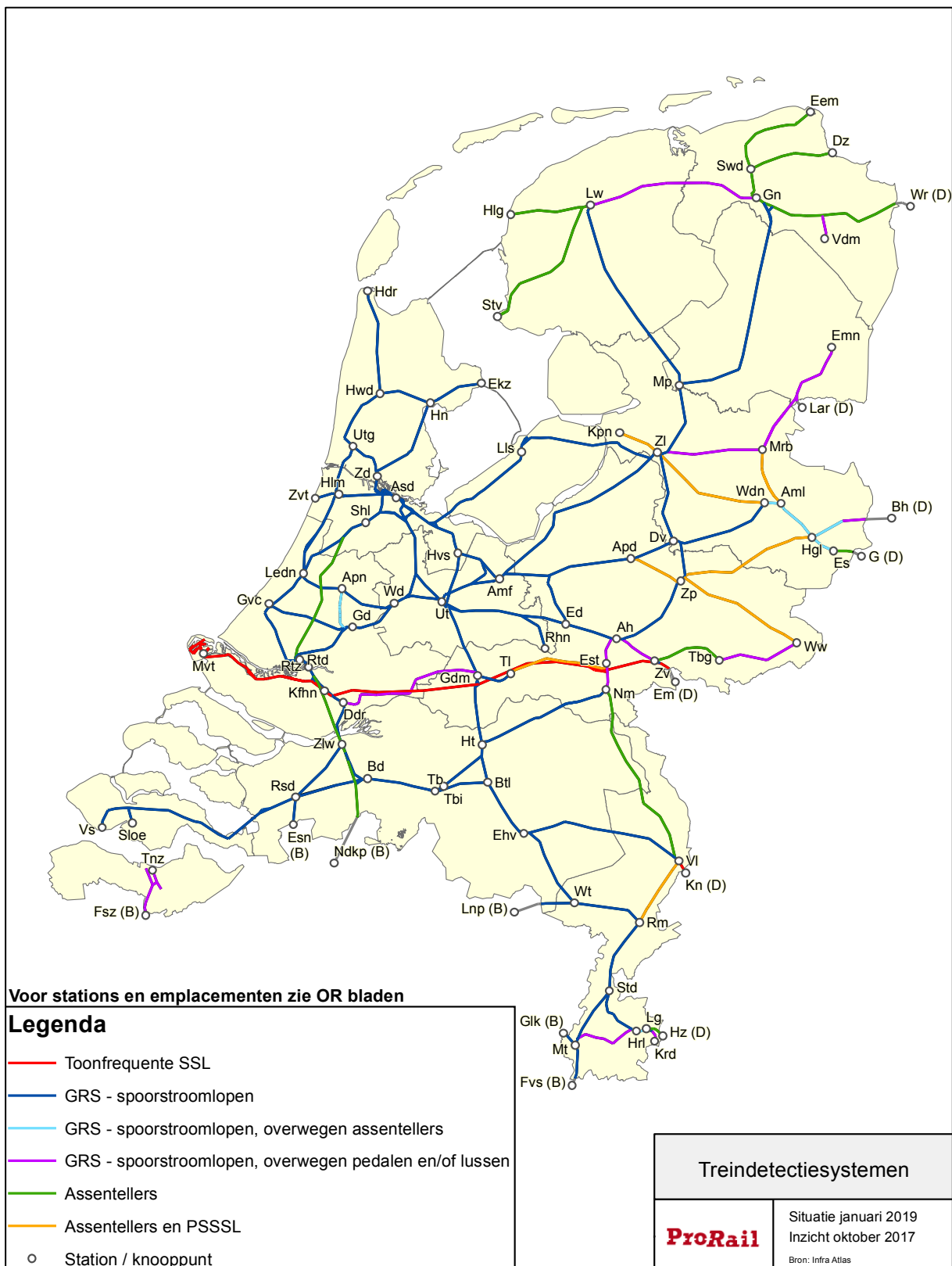


## bijlage 14 Treinbeïnvloedingsystemen (§ 3.3.3.4)



(lege bladzijde)

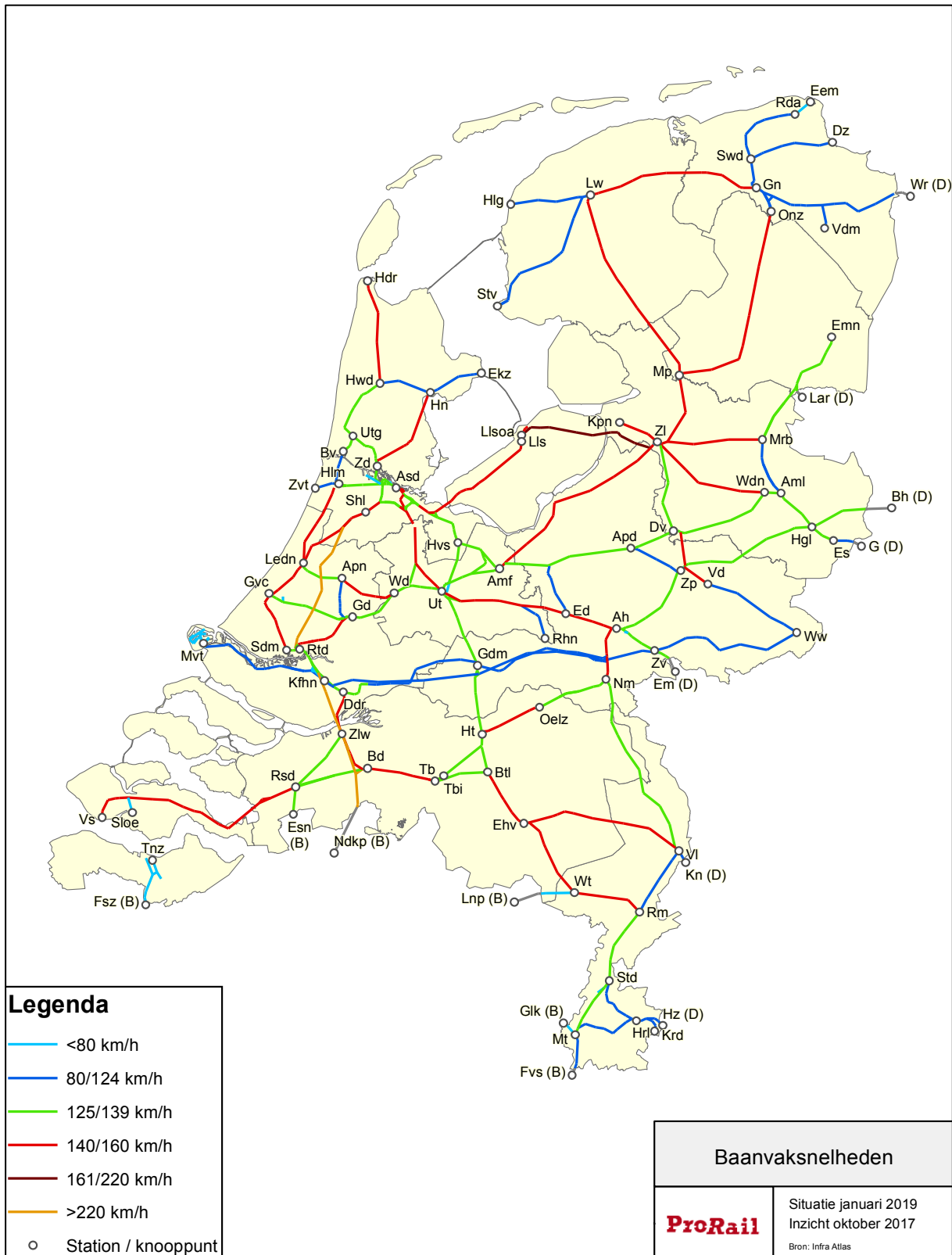
## bijlage 15 Treindetectiesystemen (§ 3.3.3.5)



(lege bladzijde)

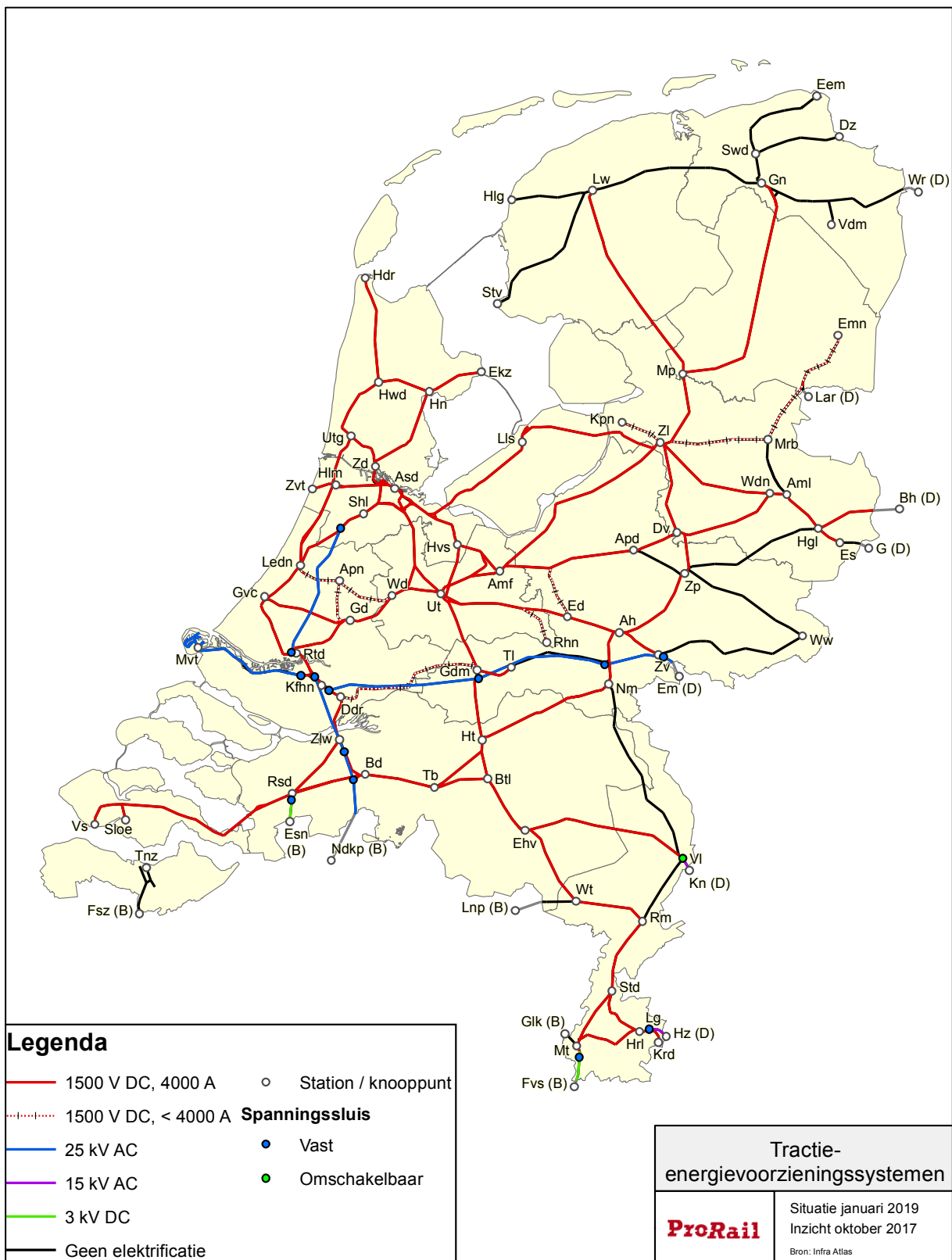


## bijlage 16 Baanvaksnelheden (§ 3.3.2.4)



(lege bladzijde)

## bijlage 17 Tractie-energievoorzieningssystemen (§ 3.3.2.6)



## *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 v.v.;
  - in de sporen van de verbindingsboog Zaltbommel/Meteren v.v.;
  - in de sporen van de verbindingsboog Valburg/Elst v.v.;
  - in het spoor van de verbindingsboog Valburg/Nijmegen Lent v.v.

## *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
Zwolle – Kampen	2.000 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

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 infrastructuurregister (zie paragraaf 3.3).

## bijlage 18 Beweegbare spoorbruggen (§ 3.4.5)

De nummers verwijzen naar de tabel op de volgende bladzijde.



## Overzicht beweegbare spoorbruggen

Nr.	Brugnaam	Afkorting	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	Arnhemuiden	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 Hoogeveensevaart	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
69	Nauernaschevaart	NNVBR	Nauernaschevaart	Krommenie-	Utg - Zd

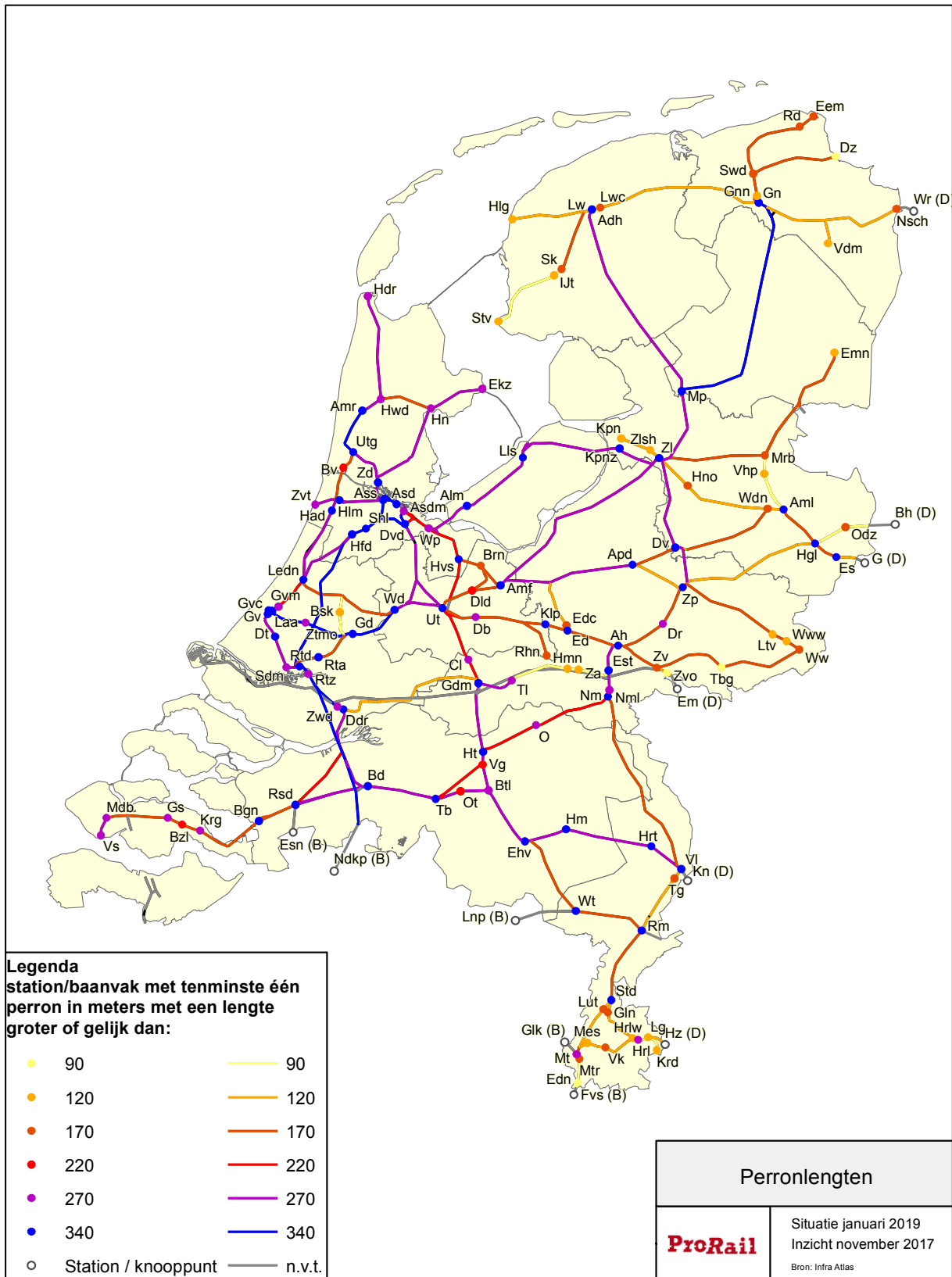
## Overzicht beweegbare spoorbruggen

Nr.	Brugnaam	Afkorting	Waterweg	Plaatsnaam	Baanvak
				Assendelft	
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
86	Calandbrug	CLB	Callandkanaal	Rotterdam	Havenspoor
87	Botlekbrug	BOTBR	Oude Maas	Rotterdam	Havenspoor
88	Sluiskilbrug	SLUB	Kanaal van Gent naar Terneuzen	Sluiskil	Svg - Tnz
89	Maasbrug	MTBR	Maas	Maastricht	Mt - Glk (B)

(lege bladzijde)



## bijlage 19 Perronlengte (§ 3.6.1.1)



(lege bladzijde)

## bijlage 20 Openbare laad- en losplaatsen (§ 3.6.2)



(lege bladzijde)

## bijlage 21 Tankinstallaties (§ 3.6.9)

Gegevens over de tankinstallaties zijn vermeld op de volgende pagina.



## Informatie met betrekking tot opslagcapaciteit en debiet van tankinstallaties

Locatie	Opslagcapaciteit in m <sup>3</sup>	Debiet in l/min (via vulpistool)	Debiet in l/min (via morsvrije aansluiting)
Groningen	3 x 80	90	200
Leeuwarden	2 x 40	90	200
Zwolle	3 x 100	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 100	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

\* Deze tankinstallatie is buiten gebruik genomen.

## bijlage 22 Standaard goederenpaden (§ 4.4.1.1)

ProRail dient snelheid, lengte en acceleratiekarakteristieken van standaard goederenpaden bekend te maken.<sup>132</sup>

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. Voor niet-geëlektrificeerde en geëlektrificeerde baanvakken gelden separate karakteristieken.
2. Uit de realisatiegegevens per baanvak wordt bepaald welk loc-type het meest voorkomt op dit baanvak.
3. Uit de realisatie gegevens wordt een standaard treintonnage vastgesteld dat overeenkomt met het 95<sup>e</sup> percentiel van de treintonnages, zoals die blijkt uit de realisatie.
4. Het standaard goederenpad wordt vervolgens gebaseerd op de acceleratie mogelijkheden van het loc-type gevonden onder punt 1, zoals vastgelegd in het nationaal voertuigregister, en het onder punt 2 gevonden standaard tonnage.
5. 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 spoorgoederen corridors worden vastgesteld. De snelheid betreft de in het Donna plansysteem te gebruiken inlegsnelheid.
6. De lengte wordt gebaseerd op het minimum van de maximaal toegestane lengte zoals opgenomen is in de grensbaanvakovereenkomsten met DB Netz en Infrabel dan wel gebruikelijke inhaallocaties voor spoorgoederenverkeer.
7. Voor corridors waar frequent kolen- en ertsvervoer plaatsvindt kunnen afwijkende karakteristieken gedefinieerd worden door ProRail.
8. 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.
9. Mede op basis van de BUP-fase 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 van ProRail](#).

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.

Baanvak	Snelheid (km/h)	Lengte (m)	Loctype	Tonnage (ton)
Beverwijk – Uitgeest – Amsterdam Westhaven	80	513	D6400	1000
Amsterdam Westhaven – Uitgeest – Beverwijk	80	513	D6400	1000
Visé (B) – Kaldenkirchen	85	635	Class 66	1500
Kaldenkirchen – Visé (B)	80	510	Class 66	1500
Almelo – Emmen	80	400	D6400	800
Emmen – Almelo	95	400	D6400	250
Delftzijl – Onnen	60	455	D6400	700
Onnen – Delftzijl	60	500	D6400	700
Eemshaven – Onnen	60	519	D6400	800
Onnen – Eemshaven	60	519	D6400	800
Veendam aansluiting – Onnen	60	750	D6400	800
Onnen – Veendam aansluiting	60	750	D6400	800

<sup>132</sup> Artikel 1 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

Voor de niet genoemde niet-geëlektrificeerde baanvakken geldt dat de karakteristieken zoals die zijn opgenomen in de jaardienstaanvraag van een treinpad worden beschouwd als zijnde de karakteristieken van het standaard goederenpad.

## Geëlektrificeerde baanvakken

Baanvak	Snelheid (km/h)	Lengte (m)	Loctype	Tonnage (ton)
Alle geëlektrificeerde baanvakken	90	Zie punt 6 van de uitgangspunten	BR189	2200

## Grensbaanvakovereenkomsten

Grens	maximaal toegestane lengte (m)
Bentheim	590
Emmerich	690
Venlo	650
Visé	niet opgenomen
Roosendaal	niet opgenomen
Overig	niet opgenomen

## Kolen en erts paden

Baanvak	Snelheid (km/h)	Lengte (m)	Loctype	Tonnage (ton)
Amsterdam Westhaven / Houtrakpolder – Meteren – Emmerich	90	690	2*BR189	4000
Amsterdam Westhaven / Houtrakpolder – Eindhoven – Kaldenkirchen	90	630	2*BR189	4000
Kijfhoek – Venlo Kaldenkirchen	85	650	2*BR189	5400



## bijlage 23 Plannormen dienstregeling (§ 4.4.1.2.2)

### 1 Algemeen

De plannormen in deze bijlage zijn uitgangspunt voor het ontwerp van een dienstregeling.<sup>133</sup> De normen gelden voor alle fases van het dienstregeling ontwerpproces en de capaciteitsanalyse.

In de basis bestaat de plannorm uit de specifieke technisch minimale tijd van de infrastructuur en materieelkarakteristieken ter plekke plus een buffer. Het opstellen van de planning geschiedt zo veel mogelijk volgens de locatie-specifieke plannorm of – indien de specifieke technisch minimale tijd niet vooraf bekend is – volgens de geadviseerde standaardwaarde. Indien de standaardwaarde wordt gebruikt zal na het afronden van de planning indien mogelijk een locatie-specifieke berekening moeten volgen om te bepalen of de planconstructies in het plan voldoen aan de plannorm.

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 ontstane vertraging dempt snel uit: het buffertekort wordt gecompenseerd door speling in het volgende proces (rijden, halteren, opvolgen, overstappen of keren);
- er is een uitvoerbare afhandlungsstrategie voorhanden: check op ongewenste/spontane volgordewisseling bij kruisende bewegingen, bij voorkeur geen structurele noodzaak tot handmatig ingrijpen door verkeersleiding;
- er een veiligheidsbeoordeling met een positief resultaat is gemaakt, welke door ProRail aan de Tafel van Verdeling of de BUP-tafel is vastgesteld.

### 2 Technisch minimale tijden

#### 2.1 Rijtijd

De rijtijd is de technisch minimale rijtijd tussen blokpunten (inclusief eventuele minimale stationnementen) zoals berekend door Donna. Van deze berekening kan afgeweken worden op basis van praktijkmetingen na accordering door de spoorwegonderneming en ProRail. ProRail besluit tot het toepassen van in de praktijk gemeten rijtijden afwijkend van het plansysteem na consultatie van de spoorwegondernemingen die daarvan in de uitvoering mogelijk nadeel ondervinden.

ProRail draagt zorg voor een actuele database Infrastructuur. ProRail heeft gegevens van de spoorwegonderneming nodig voor de database Materieel.

#### *Overeen te komen regeling*

- ▶ Voor de vulling van de database Materieel verlangt ProRail van de spoorwegonderneming gegevens per type spoorvoertuigen zoals omschreven in onderdeel 3 van bijlage 8. ◀

#### *Reizigers*

Voor het berekenen van de rijtijd van een treinserie wordt de door de spoorwegonderneming bij de capaciteitsaanvraag opgegeven treinsamenstelling gebruikt. Daarbij borgt de spoorwegonderneming dat het materieel dat tijdens de uitvoering wordt ingezet de geplande dienstregeling kan realiseren.

#### *Goederen*

ProRail definieert, na overleg met de goederenvervoerders op diverse baanvakken standaard paden met een representatieve combinatie van tractie en tonnage. Goederenvervoerders moeten bij het aanvragen van treinen voldoen aan de capaciteitskenmerken van de paden. Indien niet aan de standaard capaciteitskenmerken van de paden voldaan kan worden, dient een maatwerkpad aangevraagd te worden. In voorkomende gevallen kan ProRail in overleg met de goederenvervoerders in specifieke relaties andere verkeerstechnische specificaties toepassen.

<sup>133</sup> De normen in deze bijlage zijn geen uitgangspunt voor het ontwerp van infrastructuur.

## 2.2 Opgvolgings- en overkruistijden

De technisch minimale tijden voor opvolgingstijden en overkruistijden tussen twee treinen zijn situatie- en locatie-specifiek en bestaan uit de ter plaatse geldende technisch minimale ongehinderde opvolgings- dan wel overkruistijd op basis van de in de planning gehanteerde materieelsamenstellingen van betrokken treinen.

## 3 Plannormen en buffers

### 3.1 Rijtijd

#### *Reizigerstreinen:*

De plannorm rijtijd is de technische minimale rijtijd tussen blokpunten (inclusief eventuele minimale stationnementen) plus 5 % toeslag op hele minuten naar boven afgerond. Blokpunten worden in overleg met spoorwegondernemingen vastgelegd in Donna en betreffen de volgende typen dienstregelpunten:

- knooppuntstations;
- kruisingsplaatsen op enkelsporige baanvakken, maar alleen voor treinen die er daadwerkelijk kruisen;
- inhaalvoorzieningen.

**Verdeling** van de speling “onderweg”: volg de door Donna geadviseerde tijden op één decimaal, op basis van standaardtoeslag 5%. Bij doorrijdpunten en minimale stationnementen worden deze in principe naar beneden op hele minuten afgerond. Op deze manier wordt voorkomen dat een trein moet wachten op zijn vertrekmoment. Het zwaartepunt van de speling ligt kort voor het blokpunt. Uitbuigen eerder op de lijn telt niet mee als speling.

#### *Goederentreinen:*

De plannorm rijtijd is gelijk aan de technisch minimale rijtijd. Er wordt 0% toeslag gegeven op de technisch minimale rijtijden. Speling ontstaat door het verschil tussen de geplande inlegsnelheid en de haalbare snelheid in de praktijk. De door Donna geadviseerde doorkomsttijden worden in principe rekenkundig ( $\geq 0,5$  minuut naar boven) op hele minuten afgerond.

### 3.2 Standaardwaarden

Als de technisch minimale opvolgingstijd of overkruistijd niet bekend is, moeten de volgende standaardwaarden worden gebruikt bij de eerste opzet van een treinplanning:

Tabel 1 Opgvolgtijd in minuten

		Activiteit 2 <sup>e</sup> trein			
		A	D	K	V
Activiteit 1 <sup>e</sup> trein	aankomst (A)	3	2	3	nvt
	doorkomst (D)	3	3	3	2
	korte stop (K)	3	3	3	3
	vertrek (V)	4*	4	3	3

\* indien het een perronopvolging of emplacementspooropvolging betreft, zie tabel 4.

Tabel 2 Overkruistijd in dezelfde richting in minuten voor alle combinaties treinen en/of rangeerdelen per activiteit

		Trein 2			
		A	D	K	V
Trein 1	aankomst (A)	3	2	3	1
	doorkomst (D)	3	3	3	2
	korte stop (K)	3	3	3	2
	vertrek (V)	4	3	3	2

		Rangeerdeel 2	
		A	V
Trein 1	aankomst (A)	2	1
	doorkomst (D)	2	1
	korte stop (K)	2	1
	vertrek (V)	2	1

		Trein 2			
		A	D	K	V
Rangeer-deel 1	aankomst (A)	3	2	3	1
	vertrek (V)	4	4	4	2

		Rangeerdeel 2	
		A	V
Rangeer-deel 1	aankomst (A)	2	1
	vertrek (V)	2	2

Tabel 3 Overkruistijd in tegengestelde richting in minuten voor alle combinaties treinen en/of rangeerdelen per activiteit

		Trein 2			
		A	D	K	V
Trein 1	aankomst (A)	3	2	1	1
	doorkomst (D)	4	3	4	1
	korte stop (K)	6	5	6	1
	vertrek (V)	6	5	6	2

		Rangeerdeel 2	
		A	V
Trein 1	aankomst (A)	2	1
	doorkomst (D)	4	1
	korte stop (K)	4	1
	vertrek (V)	4	2

		Trein 2			
		A	D	K	V
Rangeer-deel 1	aankomst (A)	3	3	3	1
	vertrek (V)	4	4	4	2

		Rangeerdeel 2	
		A	V
Rangeer-deel 1	aankomst (A)	3	1
	vertrek (V)	4	2

Tabel 4 Spooropvolging in minuten voor alle combinaties treinen en/of rangeerdelen per activiteit

		Trein 2			
		A	D	K	V
Trein 1	aankomst (A)	3**	5	5	1*
	doorkomst (D)	3	3	3	4
	korte stop (K)	4	4	4	5
	vertrek (V)	4	4	4	2**

		Rangeerdeel 2	
		A	V
Trein 1	aankomst (A)	2**	1*
	doorkomst (D)	2	1
	korte stop (K)	2	1
	vertrek (V)	2	1**

		Trein 2			
		A	D	K	V
Rangeer- deel 1	aankomst (A)	3**	5	5	1*
	vertrek (V)	4	4	4	2**

		Rangeerdeel 2	
		A	V
Rangeer- deel 1	aankomst (A)	2**	1*
	vertrek (V)	2	2

\* indien het een materieelovergang betreft

\*\* indien het combineren en/of splitsen betreft

### 3.3 Stops op de vrije baan

De dienstregeling wordt ontworpen zonder niet-reguliere stops op de vrije baan en zonder stops ter hoogte van overloopwissels op de vrije baan. Hiervan kan alleen worden afgeweken na bespreking van het bijbehorende veiligheidsplan met ProRail en het accorderen en vaststellen daarvan door ProRail aan de BUP-tafel of de Tafel van Verdeling. Afwijken mag echter niet bij dienstregelingen waarbij treinen in verband met onttrekkingen (onderhoudsrooster en/of werkzaamheden aan of nabij de infrastructuur) in twee richtingen op één spoor worden gepland (enkelspoorraster).

Deze regels gelden uitsluitend voor baanvakken beveiligd met ATB-EG en niet op baanvakken die uitgerust zijn met andere beveiligingssystemen (zie bijlage 14). Bij voorgenoemde dienstregelingsaanpassingen of -ontwerpen worden de geldende normen voor opvolgings- en overkruistijden gehanteerd.

Als reguliere stopplaatsen gelden:

- Voor reizigerstreinen: alle perron- en doorrijdsporen op haltes en emplacementen. Daarnaast ook inhaalsporen en zijsporen aan de vrije baan.
- Voor goederen- en werktreinen: alle sporen waarop in goederenpaden commerciële en niet-commerciële stops plaatsvinden. Daarnaast ook inhaalsporen en zijsporen aan de vrije baan en doorrijdsporen op emplacementen (niet haltes aan de vrije baan).

### 3.4 Vervoerder-specifieke normen

Verschillende vervoerders hanteren in hun procesvoering en -planning verschillende normen voor halteringen, combineren en splitsen, kopmaken en keren en voor overstaptijden. De capaciteitsaanvragen voor de jaardienst en ad-hocfase moeten vergezeld gaan van een opgave van de daarbij gehanteerde vervoerder-specifieke normen, een specificatie van activiteiten binnen die norm en de randvoorwaarden waarbinnen de vervoerder de norm haalbaar acht. Aan de hand van deze specificatie kan ProRail de ingediende capaciteitsvraag op bijvoorbeeld uitvoerbaarheid beoordelen. ProRail zal indien nodig nadere onderbouwing en aanscherping vragen. In het geval de

capaciteit conform de capaciteitsaanvraag onder voorwaarden wordt verdeeld is de vervoerder gehouden aan deze voorwaarden te voldoen.

### 3.5 Goederen-specifieke normen

ProRail hanteert de volgende generieke plannormen ten bate van een uitvoerbare goederendienstregeling:

Tabel 5 Normtijden activiteiten op emplacements

Activiteit	Minimum normtijd
Locwisselen A (snel = 2 man)	30 minuten (inclusief verbingsproef)
Locwisselen B (basis)	60 minuten (inclusief verbingsproef)
Locwisselen C (lang = 1 man, inclusief vertrekcontrole)	90 minuten (inclusief verbingsproef)
Machinistenwissel	10 minuten (volgend pad na 10 minuten is mogelijk)
Verbindingsproef	10 minuten (ook bij locwisselen)
Remproef Groot (inclusief vertrekcontrole) op terminal	60 minuten
Vertrekcontrole (gezamenlijk met grote remproef)	60 minuten
Remproef Klein A (snel = 2 man)	10 minuten
Remproef Klein B (basis waaronder radioloc)	30 minuten
Remproef Klein C (lang = 1 man)	60 minuten
Aankomstcontrole	60 minuten

ProRail en de goederenterminals hanteren onderstaande maximumnormtijden (minuten) voor de integrale planning op de Havenspoorlijn.

Tabel 6 Normtijden voor integrale planning Havenspoorlijn

Activiteit	Verantwoordelijke	Uitvoerende	T.o.v. laad / losslot	RSC	ECT		EMX
					RTW	ORT	
Binnenrijden vanaf emplacement Mvtw (in minuten)	Vervoerder	Vervoerder	Voor	n.v.t.	10 min.	25 min.	20 min.
Binnenrijden vanaf emplacement RTW (in minuten)	Vervoerder	Vervoerder	Voor	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	30 min.
Binnenrijden vanaf emplacement Whz (in minuten)	Vervoerder	Vervoerder	Voor	10 minuten	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Laden en lossen	Terminal	Terminal	Tijdens	10 containers per uur per kraan	20 containers per uur per kraan		20 containers per uur per kraan
Remproef en vertrekcontrole	Vervoerder	Vervoerder	Na	De vertrekcontrole kent drie categorieën (zie ook tabel hierna): A (30 min.), B (45 min.), C (60 min.)			

Tabel 7 Normtijden vertrekcontrole op de Havenspoorlijn

Maximale tijd ...	Categorie A: Doorgaande RSC treinen naar ECT/EMX en in toekomst APMT en RWG	Categorie B: a) Uitzonderingen in planning overeen te komen tussen vervoerder en terminal b) Input via terminal in IPO (integraal planoverleg)	Categorie C: a) Huckepack treinen op RSC b) Doorgaande ECT treinen naar EMX en in toekomst APMT en RWG
zonder luchtkast zonder grijze wagenmeester	30 minuten	45 minuten	60 minuten
met luchtkast zonder grijze wagenmeester	30 minuten	30 minuten tot 40 minuten	45 minuten tot 55 minuten
zonder luchtkast met grijze wagenmeester	30 minuten	30 minuten	45 minuten
met luchtkast met grijze wagenmeester	30 minuten	30 minuten	45 minuten

### 3.6 Brugopeningen

Bij een planning moet voor wat betreft een brugopening rekening worden gehouden met de bestaande openingstijden. Voor het plannen rond niet structureel gebruikte openingen geldt de tekst uit onderdeel 1 van deze bijlage. Mocht een vervoerder (water of spoor) behoefte hebben aan een nieuw brugopening regiem, dan moet dat in het daarvoor gebruikelijke overleg (met onder andere de waterwegbeheerder) worden voorgelegd.

### 3.7 Normering voor enkelspoor met eenmansbediening

Op enkelsporige lijnen met eenmansbediening is het niet doelmatig om speling in elk proces apart te plannen. In plaats van de standaard plannorm (5% rijtijdtoeslag en 1 minuut overkruistijd) geldt op enkelspoor een afzonderlijke methode voor reizigersvervoerders met eenmansbediening. Omdat het uitvoeren van de vertrekprocedure door de machinist tot minder spreiding in de uitvoering leidt, kan met minder speling worden volstaan.

In een dienstregeling op enkelspoor zijn circuits te onderscheiden: reeksen afhankelijke processen waarvan treinen in beide richtingen deel uitmaken. Zo'n circuit vormt in een tijdwegdiagram een ruit of een driehoek en herhaalt zichzelf één of enkele malen per uur. Voldoende speling in een circuit zorgt voor een uitvoerbare dienstregeling in de praktijk. Een circuit ligt doorgaans tussen twee opeenvolgende kruisings- of eindstations. Door het cyclisch karakter eindigt het circuit bij het proces waarmee het begint. De totale technisch minimale tijd is de optelsom van:

- rijtijd (kaal) van eind/kruisingsstation tot volgende eind/kruisingsstation;
- minimale stationnementstijd op tussengelegen stations (niet op kruisingsstations);
- kruistijd (lokale technische tijd is te meten of te berekenen; als deze onbekend is, dan kan in eerste opzet als vuistregel worden gebruikt: 0,5 minuten);
- rijtijd (kaal) in de tegenrichting tot oorspronkelijke eindpunt/kruisingsstation;
- minimale stationnementstijd op tussengelegen stations (niet op kruisingsstations);
- kruistijd of keertijd (als de keertijd onbekend is, dan kan als vuistregel worden gebruikt: 4 minuten).

De intervaltijd (meestal 15, 30 of 60 minuten) *minus* de totale technisch minimale tijd is de speling in het circuit. De plannorm is 2 minuten speling in circuits tot en met 30 minuten, of 5% van de technisch minimale rijtijd in grotere circuits.

#### *Relatie met andere normen*

Voor de planning van een individuele trein geldt op enkelspoor met eenmansbediening nog steeds dat de rijtijd 5% speling moet bevatten. De vuistregel van 1 minuut overkruistijd vervalt, want de robuustheid wordt afgedekt door de speling per circuit.

## 4 Veiligheid in de dienstregeling

De spoorwegonderneming streeft bij het ontwerpen van dienstregelingen (jaardienst en ad hoc) naar vermindering van risico's en beheersing van overblijvende risico's en neemt daartoe de volgende randvoorwaarden in acht:

- In complexe situaties wordt de infrastructuur gebruikt zoals bedoeld bij het ontwerp daarvan. ProRail stelt deze informatie desgewenst ter beschikking.
- Treinen worden niet gepland op Verkeerd Spoor, met uitzonderingen van:
  - werktreinen;
  - rangeerbewegingen ten behoeve van videoschouw;
  - kerntransport;
  - buitengewoon vervoer.
- Het keren/kopmaken van treinen op andere plaatsen dan op perronsporen, keerspoeren of opstelspoeren wordt alleen gepland na bespreking van het bijbehorende veiligheidsplan met ProRail.
- Bij aankomst of vertrek op een knooppunt wordt het kruisen van andere verkeersstromen zoveel mogelijk vermeden; ProRail verstrekt desgewenst informatie over voorkeursrijwegen.
- De capaciteit voor structureel met een treinpad verbonden rangeerbewegingen wordt steeds tegelijk met het treinpad gepland en aangevraagd.
- Het binnen nemen van beladen reizigerstreinen op bezet spoor vanuit tegengestelde richting wordt niet toegepast, met uitzondering van situaties waarin treindelen worden gecombineerd of (in incidentele situaties) na bespreking van het bijbehorende veiligheidsplan met ProRail.
- Ter voorkoming van onverwachte roodseinnaderingen wordt bij voorkeur niet meer dan 1 minuut extra speling toegevoegd op de rekenkundig afgeronde rijtijd ( $\geq 0,5$  minuut naar boven) tussen 2 opeenvolgende activiteiten (aankomst, doorkomst, korte stop, vertrek) van dezelfde trein.
- Ter voorkoming van onnodige lange overwegsluiting worden halteringen zo mogelijk gepland op sporen uitgerust met stop-door-schakeling; daarbij geldt als richtlijn voor de planning dat indien een korte stop gepland wordt de rijtijdspeling vanaf het voorafgaande dienstregelpunt minimaal is.
- Halteringen van reizigerstreinen worden bij voorkeur met gebruikmaking van de meest gunstige (voorkeur)rijwegen gepland langs perrons die voor reizigers bereikbaar zijn zonder gebruik van overwegen/overpaden, of, als dat onmogelijk is, langs perrons waarvan de bereikbaarheid niet wordt gehinderd door de desbetreffende trein.
- Halteringen, stops en keerbewegingen van treinen op spoorlijnen waar planmatig reizigersvervoer plaatsvindt worden:
  - niet gepland op een overweg;
  - alleen gepland in de aankondiging van een overweg indien er een bediend sein tussen staat.

## 5 Robuustheid in de dienstregeling

Behalve door het gebruik van plannormen wordt de robuustheid van de normale dienstregeling, de afwijkingen op de normale dienstregeling alsmede be- en bijsturing ook geborgd door het infra-gebruik door verschillende verkeersstromen zoveel als mogelijk te ontkoppelen. De spoorwegonderneming neemt daartoe de volgende uitgangspunten in acht:

- Daar waar nodig wordt infrastructuur voor het ontwerp expliciet toegedeeld aan verkeersstromen. Zo wordt op Utrecht bijvoorbeeld onderscheid gemaakt tussen zogenaamde "Keer-" en "Door-sporen". ProRail stelt deze informatie desgewenst ter beschikking.
- De capaciteit voor alle structureel met een treinpad verbonden bewegingen zoals rangeren, worden conform het daarbij vastgestelde infragebruik gepland; de niet-structureel aan het treinpad verbonden rangeerbewegingen zo veel mogelijk.

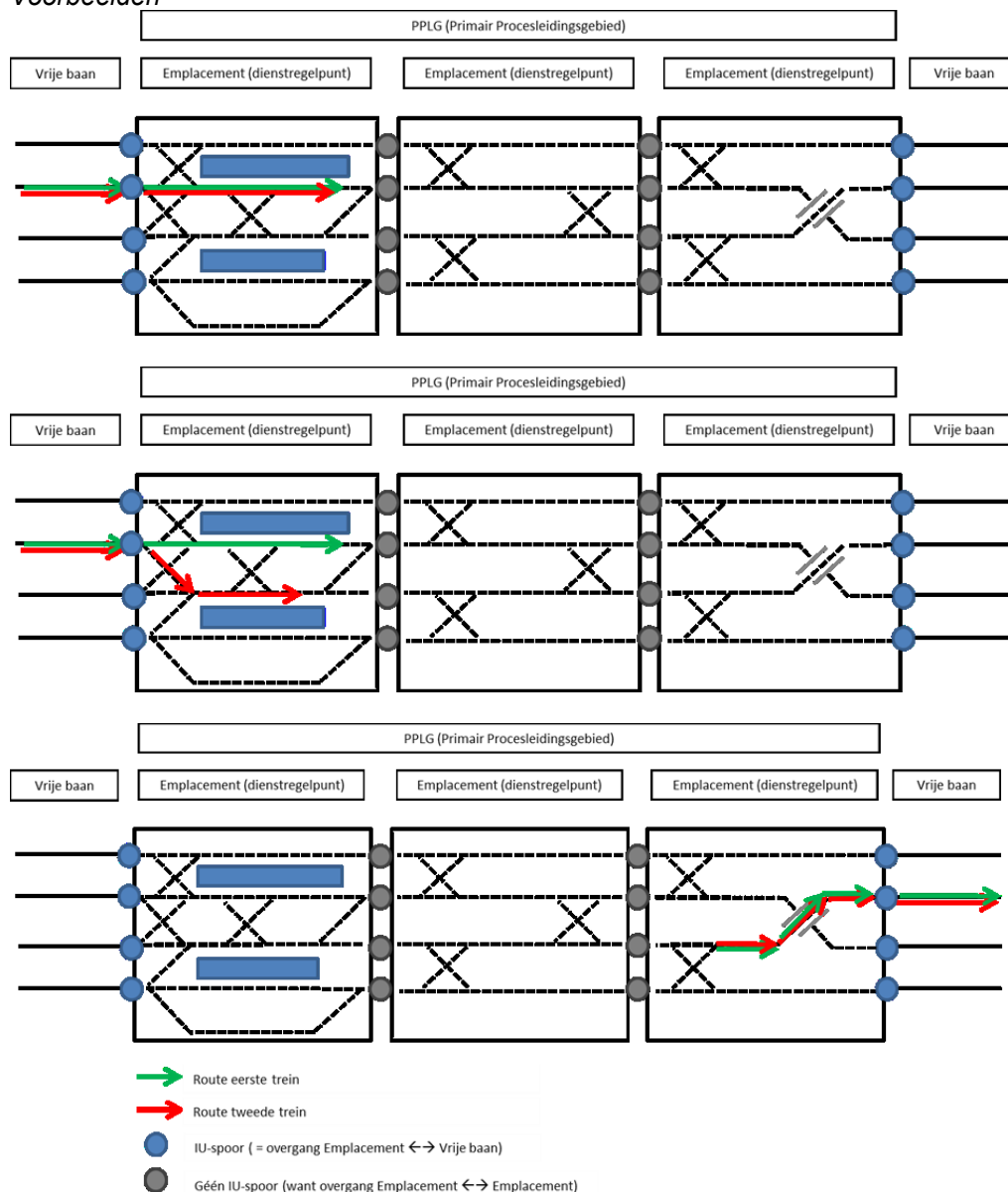
## 6 Voorbeeldsituaties opvolg- en overkruissituaties

### 6.1 Voorbeelden opvolgtijdsituaties

#### Korte beschrijving

Een opvolgconflict treedt op indien twee bewegingen achtereenvolgens in dezelfde richting, hetzelfde IU-spoor op of afrijden, en dit in de tijd korter na elkaar gebeurt dan de normwaarde die hiervoor geldt.

#### Voorbeelden



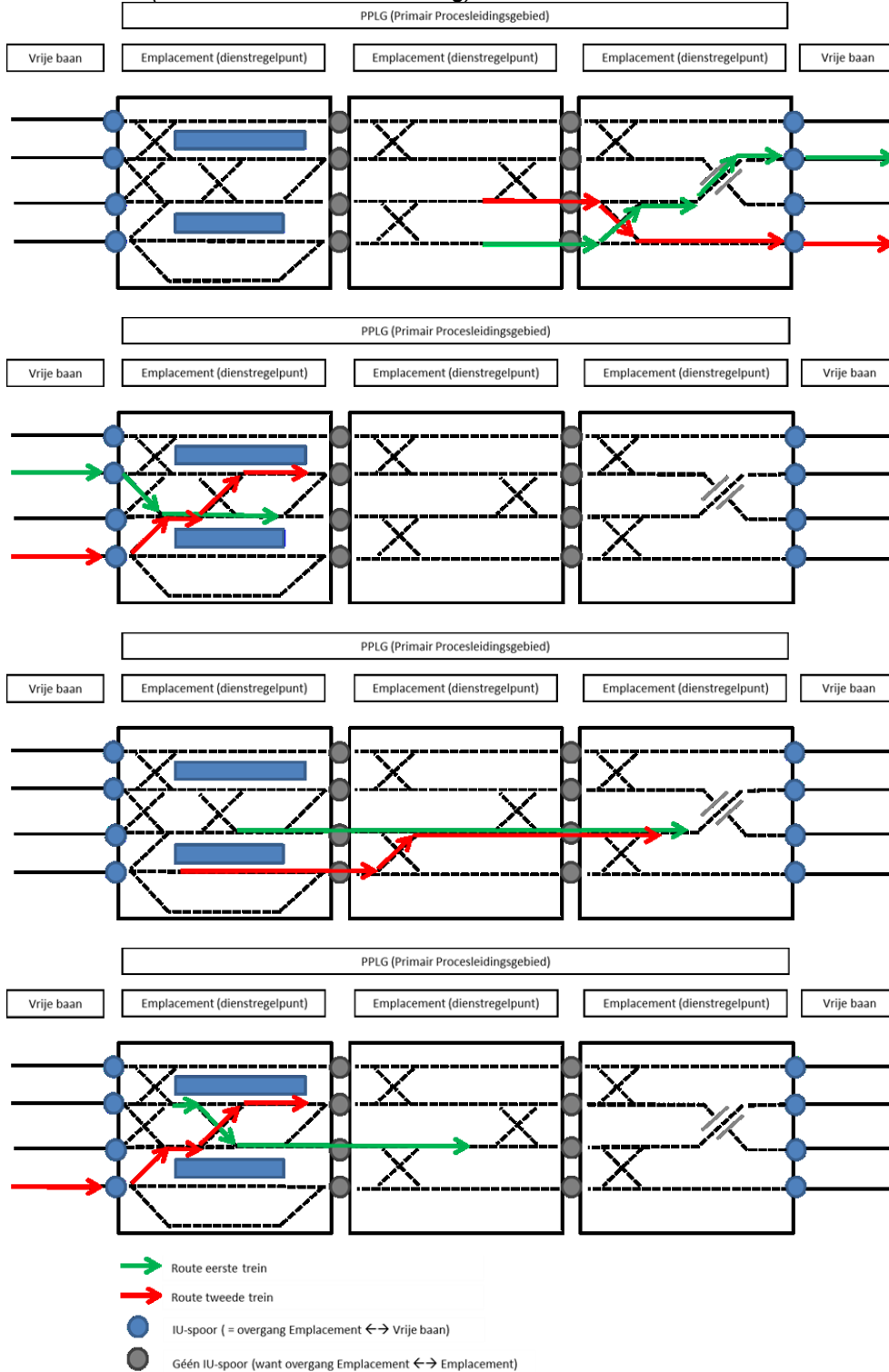
### 6.2 Voorbeelden overkruissituaties

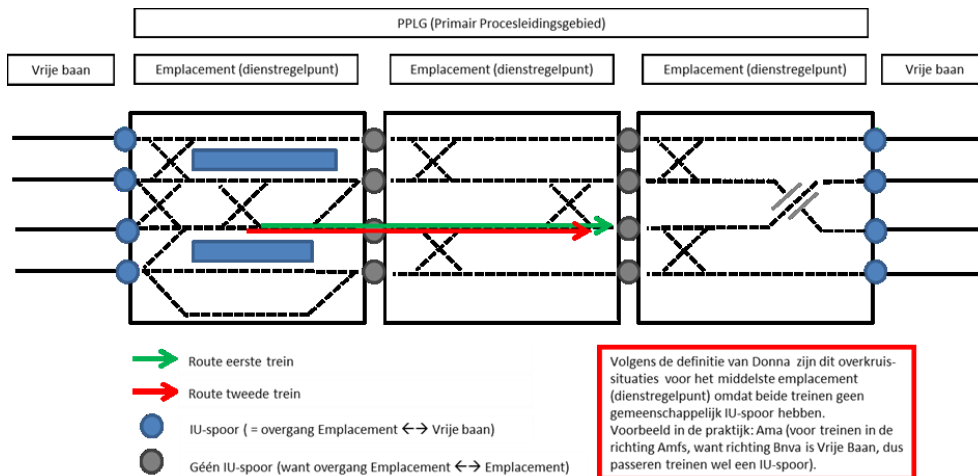
#### Korte beschrijving

Een overkruisconflict treedt op wanneer twee bewegingen, te kort op elkaar, van of naar een dienstregelpunt rijden over routes die gedeeltelijk gemeenschappelijke infra hebben en niet beiden naar hetzelfde IU-spoor gaan of beiden van hetzelfde IU-spoor komen.

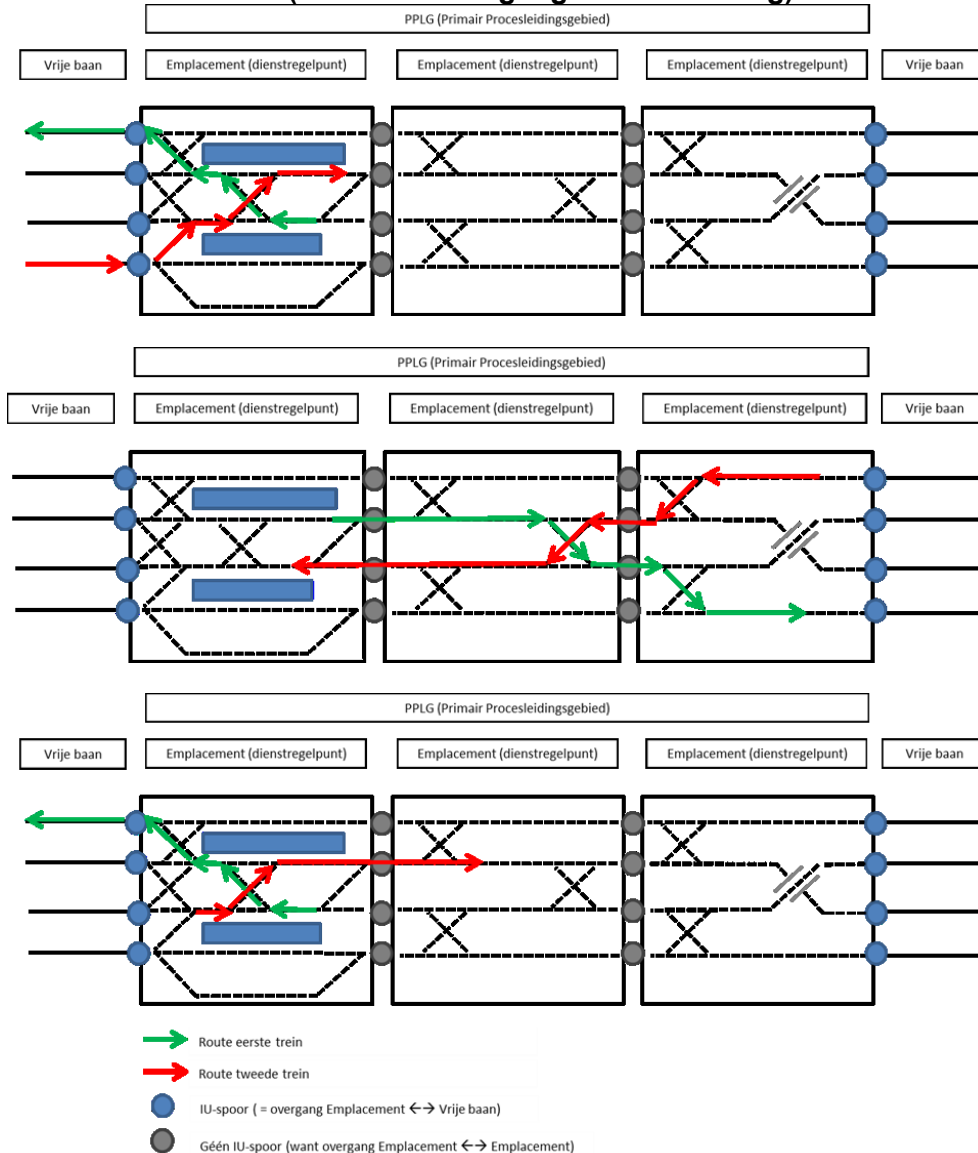


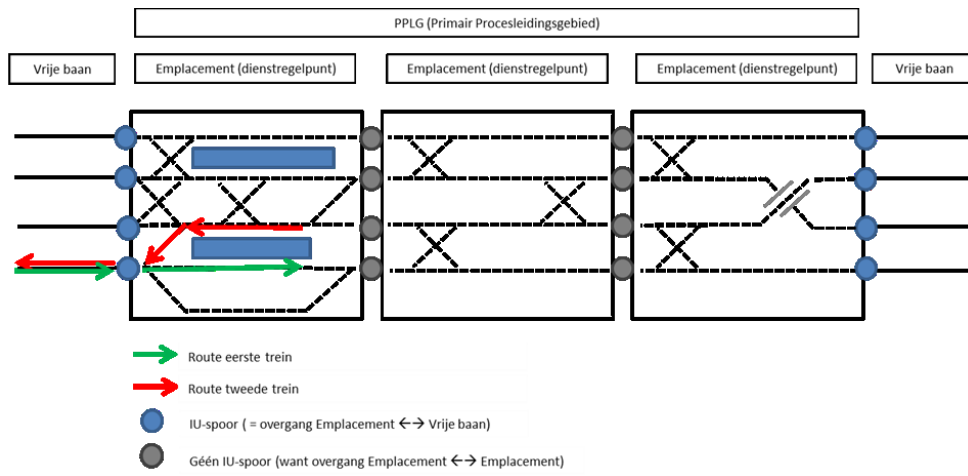
## Voorbeelden (overkruis in dezelfde richting)





## 6.3 Voorbeelden (overkruis in tegengestelde richting)





(lege bladzijde)

## bijlage 24 Applicaties, publicaties en rapportages (§ 3.3 en 4.4.5)

In deze bijlage zijn applicaties, publicaties en rapportages beschreven die ProRail aanbiedt op het gebied van:

- gegevens over de spoorweginfrastructuur (paragraaf 3.3);
- radiocommunicatie via GSM-R (paragraaf 3.3.3.3);
- (de voorbereiding van) de capaciteitsaanvraag en communicatie over het verdelingsproces (paragraaf 4.4.5);

via de in hoofdstuk 5 vermelde diensten.

In onderstaande tabel zijn de applicaties, 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 hoofdstuk 5 van deze netverklaring.

Naam	Functie	Voor toelichting zie	Onderdeel van de dienst in §
<i>Vorbereiding</i>			
RailMaps	geografische informatie over de infrastructuur en de omgeving	bijlage 24 – 1	5.2.1
Maatwerk data Infra Atlas	maatwerk informatie over de functionaliteit van de spoorweginfrastructuur met gebruik van infra Atlas gegevens	§ 5.5.2.1	5.5.2.1
Wegwijzers	grafische informatie over de infrastructuur voor machinisten	bijlage 24 – 2	5.2.1
TSB	opsomming van tijdelijke snelheidsbeperkingen voor machinisten	bijlage 24 – 3	5.2.1
GSM-R Voice	communicatie tussen machinist en treindienstleider	bijlage 24 – 4	5.2.1
<i>Capaciteit aanvragen</i>			
Donna	plannen en vastleggen van treinpaden ten behoeve van basisuurpatroon, standaardweek en specifieke dagen	bijlage 24 – 5	5.2.1
PCS	plannen en vastleggen van internationale treinpaden	bijlage 24 – 6	5.2.1
Btd-planner / RADAR	inzage in capaciteit voor beheer	bijlage 24 – 7	5.2.1
PION	inzage in buitendienststellingen ten behoeve van werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen	§ 5.5.2.2	5.5.2.2
ISVL	aanvragen van treinpaden in de laatste dagen voor uitvoering	bijlage 24 – 8	5.2.1
LOA Online	indienen, afhandelen en vastleggen van lokale orders ten behoeve van rangeerrijwegen	bijlage 24 – 9	5.2.1
RMS Client	inzage in de actuele uitvoering en de planning van de processporen behorend tot de emplacementen van de Betuweroute  inzage in de actuele planning en bijsturing van geplande treinpaden t.b.v. goederenverkeer	bijlage 24 – 10	5.2.1
TNR	inzage in de treinnummers	bijlage 24 – 11	5.2.1
<i>Uitvoering</i>			
W-LIS	registratie positie en lading goederenwagens op emplacementen	bijlage 24 – 12	5.2.2
OVGS	registratie van wagenlijsten met positie en lading goederenwagens in een trein	bijlage 24 – 13	5.2.1
SpoorWeb	communicatie bij calamiteiten	bijlage 24 – 14	5.2.1
VIEW	inzage in actuele treinbewegingen	bijlage 24 – 15	type 1: 5.2.1 type 2 en 3: 5.5.2.3

Naam	Functie	Voor toelichting zie	Onderdeel van de dienst in §
Plan- en uitvoeringsinformatie (NL)	levering van actuele verkeersplangegevens, daaraan gerelateerde wijzigingen van de treindienst en uitvoeringsinformatie	§ 5.5.2.4	5.5.2.4
Plan- en uitvoeringsinformatie (TSI)	levering van plan- en uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP berichten	bijlage 24 – 16	5.2.1
Meekijk VOS	meekijk functionaliteit op het verkeersleidingsysteem VOS, waarmee het verloop van de treindienst kan worden gevolgd	§ 5.5.2.5	5.5.2.5
SpoorRadar	realtime inzage in de huidige situatie van storingen, versperringen en buitendienststellingen van de infrastructuur, tevens punctualiteit van treinen	§ 5.5.2.6	5.5.2.6
TIS	inzage in actuele internationale treinbewegingen	§ 5.5.2.7	5.5.2.7
RouteLint	informatie ten behoeve van de machinist over de actuele verkeerssituatie van zijn rijweg.	§ 5.5.2.8	5.5.2.8
Orbit	geeft de machinist een waarschuwing wanneer hij te hard een rood sein nadert	§ 5.5.2.9	5.5.2.9
MTPS	het leveren van real-time data over treinposities op basis van treindetectiesystemen	§ 5.5.2.11	5.5.2.11
<i>Performance analyseren</i>			
STS database	invoer en rapportage van gegevens over STS-passages	§ 5.5.2.10	5.5.2.10
Rapportage treindienst	standaard rapportage en gegevenslevering over de prestaties van de treindienst	bijlage 24 – 17	5.2.1
Maatwerk rapportages treindienst	maatwerk rapportage, gegevenslevering en analyse over de prestaties van de treindienst	§ 5.5.2.12	5.5.2.12
TOON	inzage in historische treinbewegingen	§ 5.5.2.13	5.5.2.13
Monitoring fatteren	mogelijkheid tot accepteren of afwijzen van de door ProRail geregistreerde oorzaken van afwijkingen van de treindienst	bijlage 24 – 18	5.2.1
Quo Vadis en Hotbox	meetgegevens over onder meer aslasten en temperatuur van het wiel van passerende spoorvoertuigen	§ 5.5.2.14	5.5.2.14
Sherlock	geeft ondersteuning bij het analyseren van treinprestaties	§ 5.5.2.15	5.5.2.15

## 1 Omschrijving van de applicatie RailMaps

Rubriek	Toelichting
Applicatie	RailMaps
Functie	<p>RailMaps biedt toegang tot diverse geografische data van ProRail. Het is mogelijk om de informatie visueel in te zien, door middel van kaarten op verschillend detailniveau. Er is een speciale groep met voorgeselecteerde kaartlagen voor vervoerders. Enkele voorbeelden zijn spoorobjecten, luchtfoto's van het spoor, Infra Atlas (a) en baanvideo's (b).</p> <p>a) Infra Atlas levert gegevens over de topologie en de railverkeerstechnische inrichting van het spoor. Onder topologie vallen objecten als wissels, stootjukken en spoortakken. Railverkeerstechnische inrichting bestaat onder andere uit seinen, spoorsecties, lassen en snelheidsborden. Ten behoeve van de voorbereiding van in te dienen aanvragen voor capaciteit wordt de applicatie beschikbaar gesteld. ProRail biedt deze informatie aan voor de actuele situatie, maar ook voor de toekomstige situatie (om in de lange termijnplanning te anticiperen op wijzigingen in de infrastructuur).</p> <p>b) 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 hulpmiddel zijn voor de opleiding van machinisten en ook gebruikt worden voor op afstand verkennen van plaatselijke situaties. 2x per jaar wordt 90% van de beelden geactualiseerd.</p>
Voorziening	<p>De informatie verloopt door middel van autorisatie via internet.</p> <p>a) De levering van specifieke informatie over de functionaliteit van spoorweginfrastructuur op maat vanuit Infra Atlas is mogelijk, zie hiervoor paragraaf 5.5.2.1.</p>
Aanvraag	via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>
Leveringsvoorwaarden	Gebruiker accepteert de disclaimer bij gebruik van Railmaps.

## 2 Omschrijving van de applicatie Wegwijzers (WVK)

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Wegwijzers (WVK)
Functie	Wegwijzers geven een grafisch overzicht van de infrastructuur 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 infrastructuur betreft tenminste het door ProRail centraal bediende spoor.
Voorziening	<p>a) Een download van de Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (WVK) in PDF-formaat via een webportal. Door te abonneren op de webportal worden ook de wijzigingen doorgegeven via een e-mailbericht.</p> <p>b) Een WVK-aanschrijving met een beschrijving van de wijzigingen van de positie van de spoorinfra-objecten in XML-formaat.</p>
Aanvraag	<p>a) Een download van de WVK in PDF formaat via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>.</p> <p>b) Een beschrijving in XML formaat: via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (<a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a>).</p>
Levertijd	Maximaal 24 uur (tijdens werkdagen).
Leveringsvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).

## 3 Omschrijving van de publicatie TSB

Rubriek	Toelichting
Publicatie	Tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB)
Functie	In de TSB is informatie over tijdelijke snelheidsbeperkingen opgenomen die: <ul style="list-style-type: none"> <li>• getoond wordt door geplaatste borden (L-, A- en E-borden);</li> <li>• op baanvakken voorzien van ERTMS/ETCS verwerkt zijn in het beveiligingssysteem en getoond wordt in de cabine.</li> </ul> De TSB 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.
Voorziening	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.
Typen	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).
Aanvraag	In opdracht van ProRail verzorgt NS Reizigers de productie en distributie. NS Reizigers Service & Support Frontoffice Centraal Bureau Gevonden Voorwerpen & IAM-TSB / Wegkennisbank Postbus 2025 3500 HA Utrecht <a href="mailto:nsr.nsrtsb@ns.nl">nsr.nsrtsb@ns.nl</a>
Levertijd	maximaal 6 werkdagen
Leveringsvoorwaarde	Het e-mail adres 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 <a href="mailto:planning@vervoerder.land">planning@vervoerder.land</a> , waarbij bij 'vervoerder' de naam van de spoorwegonderneming vermeld staat).
Gebruiksvoorwaarden	Internetverbinding, e-mail account en een softwareprogramma om PDF bestanden te kunnen openen.
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid	Er is een gewaarborgde verzending (via fax indien e-mail niet werkt), daarnaast is er een 24-uurs service (wachtdienst) aanwezig.

## 4 Omschrijving van het radiocommunicatiesysteem GSM-R Voice

Rubriek	Toelichting
Systeem	GSM-R Voice
Functie	Het radiocommunicatiesysteem ten behoeve van spoorwegveiligheid biedt de volgende mogelijkheden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesprekken voeren tussen treindienstleiding en machinist(en) op basis van treinnummer.</li> <li>• Algemene oproepen van treindienstleiding naar machinist(en) ontvangen.</li> <li>• Alarmoproepen van machinist(en) naar treindienstleiding zenden en vice versa.</li> </ul> Alle gesprekken worden om veiligheidsredenen opgenomen. <p>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.</p>
Voorziening	Aansluiting op het ProRail GSM-R netwerk geschiedt met een SIM-kaart. ProRail stelt SIM-kaarten beschikbaar.
Aanvraag	aanvragen SIM-kaart via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>
Levertijd	2 weken voor levering GSM-R SIM-kaart



Rubriek	Toelichting
Leveringsvoorwaarden	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 concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).
Gebruiksvoorwaarden	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.
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid	Beschikbaarheid: 7 x 24 uur met een prestatieniveau van 99,8%. De bewaartermijn van gespreksopnamen is minimaal 7 dagen.

## 5 Omschrijving van de applicatie Donna

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Donna
Functie	Via deze applicatie worden alle vormen van infragebruik gepland, aangevraagd en verdeeld voor zowel netwerk- als knooppuntniveau. In Donna kan een gerechtigde 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 beschikbaar infracapaciteit tot afsluiting van de planning, 2 tot 4 etmalen vóór de verkeersdag. Daarnaast wordt een standaard interface aangeboden waarmee alle zelfplannende gerechtigden koppelingen tot stand kunnen brengen naar eigen systemen voor personeel, materieel inzet of management informatie.
Voorziening	Een autorisatie <sup>134</sup> (Donna UserAccount en een Citrix account, per gebruiker) waarmee toegang tot de applicatie verleend wordt, en de binnen de autorisatie geldende functionaliteiten gebruikt kunnen worden.
Aanvraag	via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>
Levertijd	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van 5 werkdagen.
Leveringsvoorwaarden	Donna wordt beschikbaar gesteld aan alle gerechtigden met een toegangsovereenkomst of capaciteitsovereenkomst. Eventuele hardware aanpassingen: voor rekening gebruiker (bijvoorbeeld installatie van software voor Citrix, Adobe Acrobat Reader, eigen systemen geschikt maken voor standaard interface en/of uitbreiden van schijfruimte). Minimale hardware eisen: opvraagbaar via Functioneel Beheer ProRail ( <a href="mailto:functioneel.beheer@prorail.nl">functioneel.beheer@prorail.nl</a> ). 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 account verleend om Donna te gebruiken onder voorwaarde dat de betreffende medewerker het VVRV-examen positief heeft afgerond.
Gebruiksvoorwaarden	De applicatie is toegankelijk vanaf elke PC met een browser en een internetverbinding.

<sup>134</sup> Op verzoek wordt een medewerker voorzien van een Cryptocard SoftGrid authenticatie zodat ingelogd kan worden op het ProRail netwerk.

Rubriek	Toelichting
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid	Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud). Beschikbaarheid ondersteunende diensten: tijdens werkdagen van 07:00 – 17:00 uur.

## 6 Omschrijving van de applicatie Path Coordination System (PCS)

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Path Coordination System (PCS)
Functie	PCS is een webapplicatie die beschikbaar wordt gesteld door RNE aan de infrastructuurbeheerders en alle capaciteitsaanvragers. PCS ondersteunt het communicatie en coördinatie proces van internationale capaciteitsvragen en aanbieden van capaciteit. Voorts ondersteunt de dienst spoorwegondernemingen en andere aanvragers in het proces voorafgaande aan aanvragen en studies.
Voorziening	De spoorwegonderneming wordt in bezit gesteld van een username, password en matrixkaart om toegang te krijgen tot het systeem. In het systeem wordt de vrager als gerechtigde opgenomen.
Aanvraag	bij de OSS ( <a href="mailto:OSS@ProRail.nl">OSS@ProRail.nl</a> )
Levertijd	Na aanvraag kan de dienst binnen 2 weken beschikbaar worden gesteld.
Leveringsvoorwaarden	De dienst wordt ook beschikbaar gesteld in het kader van het capaciteitsverdelingsproces.
Gebruiksvoorwaarden	Gebruiker moet beschikken over een PC aan gesloten op internet, met minimaal Explorer 5.
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid	Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud en calamiteiten). Helpdesk RNE is beschikbaar op werkdagen van 08:00-16:00 uur.

## 7 Omschrijving van de applicaties RADAR en Btd-planner

Rubriek	Toelichting
Applicatie	RADAR en Btd-planner
Functie	Met de applicatie RADAR worden alle vormen van buitendienststellingen aangevraagd en verdeeld voor zowel netwerk- als knooppuntniveau. RADAR wordt beschikbaar gesteld aan alle gerechtigden. In RADAR kan tijdens de jaardienst- en ad-hocfase het verloop van de verdeling van de capaciteitsaanvragen van buitendienststellingen worden gevolgd en heeft de spoorwegonderneming te allen tijde inzicht in de verdeelde capaciteit ten behoeve van beheer. Daarnaast wordt een standaard interface aangeboden waarmee alle gerechtigden koppelingen tot stand kunnen brengen naar eigen systemen voor personeel, materieel inzet of management informatie. Het is mogelijk dat tijdens het dienstregelingsjaar 2019 RADAR is vervangen door de applicatie Btd-planner. Deze applicatie heeft op hoofdlijnen dezelfde functionaliteit in het aanvragen en verdelen van buitendienststellingen.
Voorziening	Een autorisatie (inlognaam en wachtwoord per gebruiker) waarmee toegang tot de applicatie verleend wordt, en de binnen de autorisatie geldende functionaliteiten gebruikt kunnen worden.
Typen	1. alleen meekijkfuncties 2. inzage- en acceptatiefuncties
Aanvraag	via: <a href="mailto:cm-adhoc-beheer@prorail.nl">cm-adhoc-beheer@prorail.nl</a>
Levertijd	Voor de aanvraag van en toegang tot het planningssysteem is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van 3 werkdagen.

Rubriek	Toelichting
Leveringsvoorwaarden	Eventuele hardware aanpassingen: voor rekening gebruiker. (bijv. installatie van software voor Visio, Internet Explorer, Adobe Acrobat Reader, eigen systemen uitbreiden met extra schijfruimte). Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).
Gebruiksvoorwaarden	De gebruiker moet beschikken over een PC aangesloten op internet met een recente webbrowser.
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid	Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud). Beschikbaarheid ondersteunende diensten: tijdens werkdagen van 08:00 – 16:00 uur.

## 8 Omschrijving van de applicatie ISVL

Rubriek	Toelichting
Applicatie	ISVL
Functie	Met de applicatie ISVL kunnen spoorwegondernemingen treinpaden aanvragen, opheffen of wijzigen in de laatste dagen voor uitvoering. Ook ontvangen spoorwegondernemingen bericht over toe- of afwijzing van het treinpad. Tevens worden gemaakte afspraken over Buta's in ISVL vastgelegd.
Voorziening	Toegang tot de web based applicatie ISVL, die binnen een internet browser draait.
Typen	Het gebruikstype (meekijken/muteren) is per medewerker instelbaar, volgens opgave van afnemer.
Aanvraag	via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>
Levertijd	indicatie: ca. 3 tot 4 weken
Leveringsvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).

## 9 LOA Online

Rubriek	Toelichting
Applicatie	LOA Online
Functie	Digitaal ordersysteem dat het indienen, afhandelen en vastleggen van lokale orders (ten behoeve van rangeerrijwegen) op alle locaties (emplacements) ondersteunt.
Voorziening	Toegang tot de web based applicatie LOA Online, die binnen een internet browser draait.
Aanvraag	via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>
Levertijd	op aanvraag
Leveringsvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).

## 10 Omschrijving van de applicatie RMS Client

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Rail Management Systeem (RMS) Client
Functie	RMS Client geeft een actueel overzicht van de bezetting van een aantal goederen 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.  Via de functie RMS-GTI als onderdeel van de RMS Client geeft de spoorwegonderneming de actuele status van het gebruik van de verdeelde infrapaden aan bij ProRail.
Voorziening	De gebruiker wordt in bezit gesteld van een username en een password om toegang te krijgen tot RMS Client.
Aanvraag	via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>
Levertijd	Maximaal 4 weken na ontvangst van de aanvraag bij ProRail.
Leveringsvoorwaarden	De spoorwegonderneming hanteert dit systeem voor de toegang tot gegevens van de eigen treinen op de sporen van emplacementen.  Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).
Gebruiksvoorwaarden	Gebruiker moet beschikken over een PC aangesloten op internet en voorzien zijn van een recente internet browser. Toegang is op basis van locatie beperkt door middel van IP-adres.
Beschikbaarheid / Bereikbaarheid	Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van calamiteiten en nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud).

## 11 Omschrijving van de applicatie TNR

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Treinnummerlijst (TNR)
Functie	Via deze applicatie worden alle gebruikte treinnummers vastgelegd.  Het betreft zowel de treinnummers van alle treinen uit de jaardienst als alle wijzigingen die voor het lopende jaar worden doorgevoerd.  Treinnummerlijst is een doorlopende lijst en is niet gebonden aan een specifiek dienstregelingsjaar. De lijst wordt voortdurend bijgewerkt en heeft geen "bevoren" standen.
Voorziening	Een autorisatie <sup>135</sup> waarmee toegang tot de applicatie verleend wordt, en de binnen de autorisatie geldende functionaliteiten gebruikt kunnen worden.
Aanvraag	via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>
Levertijd	binnen 5 werkdagen
Gebruiksvoorwaarden	De minimale hardware eisen kunnen worden opgevraagd bij Functioneel Beheer ProRail ( <a href="mailto:functioneel.beheer@prorail.nl">functioneel.beheer@prorail.nl</a> ). De applicatie is toegankelijk vanaf elke PC met een browser en een internetverbinding. Bij gebruik van TNR moet de door ProRail vastgestelde werkwijze worden gehanteerd.
Beschikbaarheid / Bereikbaarheid	Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud). De helpdesk is beschikbaar tijdens werkdagen van 07:00 – 17:00 uur.

<sup>135</sup> Op verzoek wordt een medewerker voorzien van een Cryptocard SoftGrid authenticatie zodat ingelogd kan worden op het ProRail netwerk.

## 12 Omschrijving van de applicatie W-LIS

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Wagenlading Informatie Systeem (W-LIS)
Functie	W-LIS biedt de mogelijkheid om de positie en de lading van elke goederenwagen te registreren op emplacementen, met inbegrip van de met die emplacementen verbonden stamlijnen en raccordementen die onderdeel zijn van de hoofdspoorweginfrastructuur. De gegevenslevering met betrekking tot gevaarlijke stoffen door de spoorwegonderneming aan ProRail is wettelijk verplicht. ProRail deelt deze informatie met hulpdiensten ten tijde van een incident.
Voorziening	Toegang tot de web based applicatie W-LIS, die binnen een internet browser draait. Toegang tot de W-LIS DRA app, welke op een Apple of Android toestel draait.
Typen	Er is 1 gebruikstype. Deze mag zowel raadplegen als muteren. Er is een superuser per spoorwegonderneming. Spoorwegonderneming kan zelf nieuwe medewerkers binnen de organisatie aanmaken en/of muteren evenals de toegang verlenen van de DRA gebruikers.
Aanvraag	via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>
Levertijd	Het aanmaken van een superuseraccount kost ca. 3 tot 4 weken.
Leveringsvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ). Nieuwbouw en samenvoeging met OVGS functionaliteit is voorzien in 2019.

## 13 Omschrijving van de applicatie OVGS

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Online-systeem Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS)
Functie	OVGS biedt de mogelijkheid aan spoorwegondernemingen om informatie te registreren (in de vorm van wagenlijsten) met betrekking tot de belading van de goederenwagens en de positie van deze wagen in een trein. Deze gegevenslevering door spoorwegonderneming aan ProRail is wettelijke verplicht. ProRail deelt deze informatie met hulpdiensten ten tijde van een incident. Tevens wordt deze informatie gedeeld met het ministerie in het kader van Basisnet spoor.
Voorziening	Toegang tot de web-based applicatie OVGS, die binnen een internet browser draait.
Typen	Het gebruikstype (meekijken en/of muteren) is per medewerker instelbaar, volgens opgave van afnemer.
Aanvraag	via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>
Levertijd	indicatie: circa 1 week
Leveringsvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ). Nieuwbouw is voorzien in 2018 en samenvoeging met W-LIS functionaliteit is voorzien in 2019.

## 14 Omschrijving van de applicatie SpoorWeb

Rubriek	Toelichting
Applicatie	SpoorWeb
Functie	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 infrastructuur, de prognose eindtijd en informatie over vervallen en omgeleide treinen voor alle betrokken partijen centraal toegankelijk.
Voorziening	Toegang tot de web based applicatie SpoorWeb (SpoorWeb-Webclient), die binnen een door ProRail gegarandeerde browser draait.
Typen	Het gebruikstype (meekijken of muteren) is per medewerker instelbaar, volgens opgave van afnemer.
Aanvraag	via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>
Levertijd	indicatie: circa tussen de 5 en 10 werkdagen
Leveringsvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).

## 15 Omschrijving van de applicatie inzicht actuele treinbewegingen (VIEW)

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Inzicht actuele treinbewegingen (VIEW)
Functie	Inzicht in actuele treinbewegingen van treinen van spoorwegondernemingen in Nederland door middel van een kijkfunctie op het verkeersleidingssysteem van ProRail. Het geeft daarmee realtime inzicht in treinbewegingen binnen Nederland. Er zijn twee manieren van weergave. Enerzijds is de afwijking ten opzichte van de planning in te zien. Anderzijds is inzage te krijgen in al het verkeer, waarbij ingezoomd kan worden op een deel daarvan (bijvoorbeeld regio, baanvakken).
Typen	Type 1: ontsluiting VIEW via internet Type 2: ontsluiting VIEW via een Post 21-werkplek Type 3: ontsluiting VIEW via een OCCR-werkplek
Aanvraag	via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten: <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a>
Levertijd	Type 1: binnen 5 werkdagen Type 2: op aanvraag Type 3: op aanvraag
Leveringsvoorwaarden	Type 3: Een spoorwegonderneming kan alleen een OCCR abonnement verkrijgen als deze lid is van de huurdersvereniging OCCR en een werkplek op het OCCR heeft.  Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).

## 16 Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard)

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard)
Functie	<p>Levering van plan- en uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP berichten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het 'Path details' bericht (gebaseerd op paragraaf 4.2.2.3 TSI TAF).</li> <li>• Het 'Train Running forecast' bericht (conform paragraaf 4.2.4.3 TSI TAF).</li> <li>• Het 'Train Running information' bericht (conform paragraaf 4.2.4.2 TSI TAF).</li> <li>• Het 'Train Running Interruption' bericht (conform paragraaf 4.2.5.2 TSI TAF).</li> </ul> <p>De berichten worden geleverd op basis van het Operational Train Number en zullen op termijn (naar verwachting 2020) worden vervangen door het nog te implementeren Train_ID.</p> <p>Het aantal berichten zal in de loop van de jaren (naar verwachting 2019 / 2020) worden uitgebreid met planningsberichten. De planning daarvan is afhankelijk van de implementatie-activiteiten bij ProRail.</p>
Aanvraag	via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> )
Levertijd	op aanvraag
Leveringsvoorwaarden	<p>Communicatie vindt uitsluitend plaats tussen de Common Interface van ProRail en de Common Interface van de Spoorwegonderneming.</p> <p>Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (<a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a>).</p>

## 17 Omschrijving van de standaardrapportage en gegevenslevering over de prestaties treindienst

Rubriek	Toelichting
Rapportage	Prestaties treindienst – standaardrapportage en gegevenslevering
Functie	<p>Standaard rapportage 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.</p> <p>Standaard rapportage 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.</p> <p>Standaard gegevenslevering verkeersprestaties: levering van meetgegevens van de prestaties van de eigen treindienst.</p> <p>De rapportages en gegevens betreffen het door ProRail beheerde spoorwegnet, exclusief de niet-centraal bediende gebieden.</p>
Voorziening	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.
Aanvraag	via het Prestatieanalysebureau ( <a href="mailto:PAB@prorail.nl">PAB@prorail.nl</a> )
Levertijd	afhankelijk van afgesproken frequentie
Leveringsvoorwaarden	Afspraken over de rapportage Prestaties treindienst worden opgenomen in de toegangsovereenkomst.

Gedetailleerde toelichting van de standaard rapportage over de performance van de treindienst			
Producten	Toelichting	Frequentie	Variatie
monitoring treinafwijkingen	oorzaken en omvang van vertragingssprongen , 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	vervoerder / netwerk
wagenlijsten	wagenlijsten van goederentreinen	dag / week / maand	vervoerder / treinnummer
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	vervoerder / treinnummer
treinkm	aantal uitgevoerde kilometers per trein	dag/ week/ maand	vervoerder / treinnummer
parkeren	duur van het parkeren van goederentreinen op emplacementen	dag / week / maand	vervoerder / treinnummer

## 18 Omschrijving van de applicatie Monitoring-Fiatteren

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Monitoring-Fiatteren
Functie	Deze applicatie geeft de spoorwegonderneming de mogelijkheid om de aan de spoorwegonderneming toegekende oorzaken van treinafwijkingen (in het Monitoring-systeem) 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 komt, kan ook gebruikt worden voor analyse van het eigen proces.
Voorziening	Toegang tot de applicatie Monitoring-Fiatteren op het ProRail-netwerk (via citrix account).
Aanvraag	via het <a href="#">Logistiek Portaal van ProRail</a>
Levertijd	op aanvraag (indicatie circa 1 maand)
Leveringsvoorwaarden	Een Service Level Agreement maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ( <a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a> ).



## **bijlage 25 Voorwaarden bij het gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem (§ 5.2.4)**

Het gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem is onderdeel van het minimumtoegangspakket. Deze bijlage bevat de leveringsvoorwaarden voor het gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem. In bijlage 17 zijn de baanvakken met een tractie-energievoorzieningssysteem en de stroomafname-beperkingen weergegeven.

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 5 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 en 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.

### *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 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 infrastructuur 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 spoorvoertuigen zoals omschreven in onderdeel 3 van bijlage 8.

## bijlage 26 Stations (§ 6.3.1.3)

Onderstaande tabel vermeldt de aangeboden stations in alfabetische volgorde, met ten behoeve van de bepaling van de gebruiksvergoeding de indeling in één van de stationsklassen 'kathedraal', 'mega', 'plus', 'basis' of 'halte'. Eventuele niet in onderstaande lijst vermelde nieuw te openen stations worden standaard ingedeeld in de klasse 'basis'.

Naam van het station	Stationsklasse
Aalten	halte
Abcoude	basis
Achter de Hoven	halte
Akkrum	halte
Alkmaar	plus
Alkmaar Noord	basis
Almelo	plus
Almelo de Riet	basis
Almere Buiten	basis
Almere Centrum	plus
Almere Muziekwijk	basis
Almere Oostvaarders	basis
Almere Parkwijk	basis
Almere Poort	basis
Alphen aan den Rijn	basis
Amersfoort	mega
Amersfoort Schothorst	basis
Amersfoort Vathorst	basis
Amsterdam Amstel	mega
Amsterdam Arena	halte
Amsterdam Bijlmer ArenA	plus
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
Arnhem Zuid	halte
Arnhem Centraal	mega

Naam van het station	Stationsklasse
Arnhem Presikhaaf	basis
Arnhem Velperpoort	halte
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	basis
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

Naam van het station	Stationsklasse
Bussum Zuid	basis
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 Zuid	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	plus
Deventer Colmschate	basis
Didam	basis
Diemen	basis
Diemen Zuid	basis
Dieren	basis
Doetinchem	basis
Doetinchem De Huet	halte
Dordrecht	plus
Dordrecht Stadspolders	halte
Dordrecht Zuid	basis
Driebergen-Zeist	basis
Driehuis	basis
Dronryp	halte
Dronten	basis
Duiven	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Duivendrecht	plus
Echt	basis
Ede Centrum	halte
Ede-Wageningen	plus
Eemshaven	basis
Eijsden	halte
Eindhoven	mega
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
Franeke	halte
Gaanderen	halte
Geldermalsen	basis
Geldrop	basis
Geleen Oost	halte
Geleen-Lutterade	basis
Gilze-Rijen	basis
Glanerbrug	halte
Goes	basis
Goor	basis
Gorinchem	basis
Gouda	plus
Gouda Goverwelle	basis
Gramsbergen	halte
Grijpskerk	halte
Groningen	mega
Groningen Europapark	basis
Groningen Noord	basis
Grou-Jirnsom	halte
Grubbenvorst	basis
Haarlem	mega
Haarlem Spaarnwoude	basis
Halfweg-Zwanenburg	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Harde ('t)	basis
Hardenberg	basis
Harderwijk	basis
Hardinxveld Blauwe Zoom	halte
Hardinxveld-Giessendam	basis
Haren	basis
Harlingen	basis
Harlingen Haven	halte
Heemskerk	halte
Heemstede-Aerdenhout	basis
Heerenveen	basis
Heerenveen IJstadion	halte
Heerhugowaard	basis
Heerlen	plus
Heerlen de Kissel	halte
Heerlen Woonboulevard	halte
Heeze	halte
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	halte
Hollandsche Rading	halte
Holten	halte
Hoofddorp	plus
Hoogeveen	basis
Hoogezand-Sappemeer	halte
Hoogkarspel	basis
Hoorn	plus
Hoorn Kersenboogerd	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Horst-Sevenum	basis
Houten	basis
Houten Castellum	basis
Houthem-St.Gerlach	halte
Hurdegaryp	halte
IJlst	halte
Kampen	basis
Kampen Zuid	basis
Kapelle-Biezelingse	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	basis
Landgraaf	halte
Lansingerland-Zoetermeer	basis
Leerdam	basis
Leeuwarden	plus
Leeuwarden	halte
Camminghaburen	
Leiden Centraal	kathedraal
Leiden Lammenschans	basis
Lelystad Centrum	plus
Lichtenvoorde-Groenlo	halte
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	halte
Meerssen	basis
Meppel	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Middelburg	basis
Mook Molenhoek	basis
Naarden-Bussum	basis
Nieuw Amsterdam	halte
Nieuw Vennepe	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	halte
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
Rhemen	basis
Rijssen	halte
Rijswijk	basis
Rilland-Bath	halte
Roermond	plus
Roodeschool	halte
Roosendaal	plus
Rosmalen	basis
Rotterdam Alexander	plus
Rotterdam Blaak	plus

Naam van het station	Stationsklasse
Rotterdam Centraal	kathedraal
Rotterdam Lombardijen	basis
Rotterdam Noord	basis
Rotterdam Stadion	halte
Rotterdam Zuid	basis
Ruurlo	halte
Santpoort Noord	halte
Santpoort Zuid	halte
Sappemeer Oost	halte
Sassenheim	basis
Sauwerd	halte
Schagen	basis
Scheemda	halte
Schiedam Centrum	plus
Schin op Geul	halte
Schinnen	halte
Schiphol Airport	kathedraal
Sittard	plus
Slidrecht	basis
Slidrecht Baanhoek	halte
Sneek	basis
Sneek Noord	basis
Soest	halte
Soest Zuid	halte
Soestdijk	halte
Spaubeek	halte
Stavoren	halte
Stedum	halte
Steenwijk	basis
Susteren	halte
Swalmen	halte
Tegelen	basis
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

Naam van het station	Stationsklasse
Utrecht Leidsche Rijn	basis
Utrecht Lunetten	basis
Utrecht Overvecht	basis
Utrecht Terwijde	basis
Utrecht Vaartsche Rijn	basis
Utrecht Zuilen	basis
Valkenburg	basis
Varsseveld	halte
Veendam	halte
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
Vorst-Empe	halte
Vorden	halte
Vriezenveen	halte
Vroomshoop	halte
Vught	basis
Waddinxveen	halte
Waddinxveen Noord	halte
Waddinxveen Triangel	basis
Warffum	halte
Weert	basis
Weesp	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Wehl	halte
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	plus
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	basis

(lege bladzijde)



## **bijlage 27 Prestatieregeling (§ 6.5)**

ProRail past voor de spoorwegondernemingen in de marktsegmenten goederenvervoer en personenvervoer de in deze bijlage uitgewerkte prestatieregeling toe. De prestatieregeling stimuleert spoorwegondernemingen en ProRail tot stipte uitvoering van de treindienst conform de overeengekomen capaciteit. De regeling is verbijzonderd voor de marktsegmenten personenvervoer respectievelijk het marktsegment goederenvervoer.

ProRail rapporteert over de gerealiseerde prestaties, alsmede over de bijtellingen of aftrek op grond daarvan op de wijze, zoals uitgewerkt in de diverse onderdelen van de regeling. Daarnaast rapporteert ProRail jaarlijks aan de betrokken spoorwegondernemingen over het gemiddeld prestatieniveau per marktsegment.

De keuzen met betrekking tot de optionele onderdelen van de prestatieregeling worden in de toegangsovereenkomst vastgelegd.

ProRail wijst erop dat als een algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 62 lid 4 van de Spoorwegwet voor aanvang van het dienstregelingsjaar 2019 in werking is getreden, onderstaande prestatieregeling wordt aangepast overeenkomstig die algemene maatregel van bestuur.

### **1 Klachtenprocedure prestatieregeling**

- Klachten en geschillen over de uitvoering van in de Toegangsovereenkomst overeengekomen prestatieregeling worden afgehandeld volgens de Algemene klachten- en geschillenregeling.
- 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 prestatieregelingen” invoeren.
- Het verzoek tot toepassing van de “Klachtenprocedure prestatieregeling” moet door klager schriftelijk worden gedaan bij ProRail, en wel binnen 5 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 10 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 10 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 10 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.

### **2 Regeling voor ondernemingen in het marktsegment personenvervoer**

ProRail komt met de spoorwegonderneming in de toegangsovereenkomst een prestatieregeling overeen die ziet op:

1. Het aandeel van de door de spoorwegonderneming gereden treinpaden in vergelijking met de overeengekomen treinpaden.
2. De tijdigheid van de aan de spoorwegonderneming geleverde treinpaden.

Voor beide aspecten geldt:

- De op basis van de regeling uit te keren bonus wordt bepaald ongeacht de oorzaak of veroorzaker van de uitval dan wel de vertraagde verkeersafwikkeling.
- De uitkering wordt per maand bepaald op basis van de prestaties in die maand en verrekend in de afrekenfacturering van de gebruiksvergoeding voor de dienst 'treinpad'.
- Voor levering en punctualiteit worden naar keuze de registraties en referenties gehanteerd conform de werkwijzen zoals afgestemd in de stuurgroep "KPI treinpad", dan wel conform de berekeningswijzen voor de punctualiteitspercentages per concessiegebied; de gekozen optie wordt in de Toegangsovereenkomst vastgelegd.

## 2.1 Gereden treinpaden

- Het aandeel van door de spoorwegonderneming gereden treinpaden t.o.v. de met de spoorwegonderneming overeengekomen treinpaden.

ProRail biedt dit onderdeel van de prestatieregeling aan in twee varianten; de gekozen optie wordt in de Toegangsovereenkomst vastgelegd.

Optie A

De prestatieregeling geeft een uitkering die wordt berekend als korting op de gebruiksvergoeding voor de dienst 'treinpad' (exclusief HSL-heffing).

De uitkering bedraagt: 0,3808% voor elke procentpunt niet-gereden treinen.

Procentpunten niet-gereden treinen worden afgerond op 1 decimaal.

Afwijkend van bovenstaande bedraagt op kalenderdagen waarop een LUD (Landelijk Uitgedunde Dienstregeling) van kracht is, de uitkering 50%, voor specifiek die treinpaden die voor aanvang van de dienst zijn gewijzigd in actueel plan als gevolg van LUD. Voor het overige deel geldt onverkort de bovenstaande prestatieregeling.

Optie B

De uitkering bedraagt € 36,76 voor elk overeengekomen, maar niet gerealiseerd treinpad.

## 2.2 Tijdigheid van treinpaden

- Uit het aantal haltingen met aankomst <3 minuten na de geplande aankomsttijd, ten opzichte van alle haltingen van de treinen van de onderneming wordt een percentage niet tijdige haltingen per spoorwegonderneming bepaald. Door dit percentage te vermenigvuldigen met het totaal van de door die onderneming gerealiseerde treinpaden ontstaat een (fictief) aantal "niet tijdig geleverde treinpaden".
- De uitkering per spoorwegonderneming wordt berekend door het (fictief) aantal "niet tijdig geleverde treinpaden" te vermenigvuldigen met een tarief dat voor de Spoorwegonderneming individueel wordt bepaald als gewogen gemiddelde van de deeltarieven € 6,00 voor halteringstype A, € 7,50 voor halteringstype B en € 9,00 voor halteringstype C, waarbij de weging plaatsvindt naar het aantal treinkilometers van de Spoorwegonderneming in elk der halteringsklassen volgens de capaciteitsverdeling voor de jaardienstregeling.
- Op basis van de berekeningsformule in het voorgaande lid en de indeling van treinnummers in halteringstypen volgens Bijlage 5 bij de toegangsovereenkomst wordt het tarief voor de prestatieregeling 'tijdigheid van treinpaden' in de toegangsovereenkomst vastgelegd.

## 3 Regelingen voor ondernemingen in het marktsegment goederenvervoer

ProRail komt met de spoorwegonderneming een prestatieregeling overeen die ziet op:

1. Gebruik van opstelcapaciteit buiten de overeengekomen capaciteit.
2. Transport efficiency.

### 3.1 Gebruik van opstelcapaciteit buiten de overeengekomen capaciteit

Bij constatering door ProRail van het gebruik door een spoorwegonderneming van een opstelspoor buiten de overeengekomen capaciteit wordt boven de vergoeding op het dagtarief voor gebruik van dat spoor zoals omschreven in paragraaf 6.3.1.2 een bijtelling van 50% daarvan in rekening gebracht.

## 3.2 Transport efficiency

### Doelstelling

De onderhavige prestatieregeling heeft tot doel om de prestatie van het spoorwegnet te bevorderen. Meer specifiek beoogt deze regeling minder goederentreinen gebruik te laten maken van het spoor door een malus te geven voor lichte (korte) treinen en een bonus voor lange (zware) treinen en hiermee een prikkel te geven dat meer lading wordt gecombineerd tot één zware trein.

Hierbij gaat het om goederentreinen zwaarder te maken, passend binnen de karakteristieken van de infrastructuur waardoor bij gelijkblijvende tonnage met minder goederentreinen gereden kan worden en de prestaties van het spoor omhoog gaan.

### Uitgangspunten

- De bonus - malus geldt uitsluitend voor kilometers die gereden zijn op het Gemengde net, niet voor kilometers die gereden zijn op de Betuweroute.
- Regeling dient de transport-efficiency in het marktsegment goederenvervoer te bevorderen.
- Spoorwegondernemingen hebben binnen de gewichtsbandbreedten naar de aard van de business de mogelijkheid zwaardere treinen samen te stellen en per vervoerde ton de kosten van de gebruiksvergoeding te minimaliseren.
- Regeling van transport efficiency dient budget neutraal voor ProRail te zijn op basis van de totaal geprognoseerde opbrengsten gebruiksvergoeding in relatie tot de geprognoseerde kilometers per gewichtsklasse.
- Bij significante ongewenste effecten gedurende de looptijd van regeling in 2019 treden partijen met elkaar in overleg om de regeling aan te passen om te komen tot de vastgelegde doelen binnen de gestelde uitgangspunten.
- Voor goederentreinen zwaarder dan 3000 ton geldt een aparte klasse t.a.v. het stimuleren van het gebruik van de Betuweroute. Middels deze klasse wordt een extra bonus gegeven voor treinen zwaarder dan 3000 ton op het Gemengde net van of naar de Betuweroute.

### Bonus - malus

Voor treinen die blijkens hun rijkarakteristiek als goederentrein gelden en voor het daarmee samenhangende verkeer van losse locomotieven

- a. ontvangt spoorwegonderneming een bonus voor treinen die zwaarder zijn dan 601 ton en
- b. betaalt spoorwegonderneming een malus voor treinen met een gewicht tot en met 600 ton per treinkilometer gereden op het Gemengde net volgens onderstaande tabel:

Staffel	Gewichtsklasse van de trein	Bonus of malus	Bedrag (per treinkilometer)
1	0 - 120 ton	malus	€ 1,8263
2	121 - 160 ton	malus	€ 1,6124
3	161 - 320 ton	malus	€ 1,3284
4	321 - 600 ton	malus	€ 0,9499
5	601 - 1.600 ton	bonus	€ 0,1839
6	1.601 - 3.000 ton	bonus	€ 0,8000
7	> 3.000 ton deels Gemengd net en deels Betuweroute	bonus	€ 1,1081
8	> 3.000 ton uitsluitend Gemengde net	bonus	€ 0,7931

Staffel 7 geldt voor goederentreinen zwaarder dan 3000 ton over het Gemengde net die gedurende hun rit deels gebruik maken van de Betuweroute tussen Kijfhoek en Zevenaar.

Staffel 8 geldt voor goederentreinen zwaarder dan 3000 ton die uitsluitend gebruik maken van het Gemengde net.

(lege bladzijde)

## bijlage 28 Compensatieregeling voor treindienstaanpassingen (§ 4.5.3 en § 4.5.4)

### 1 Regeling ten behoeve van treinen voor reizigersvervoer

Ten behoeve van de toepassing van de compensatieregeling voor reizigerstreinen die vervallen in verband met in de jaardienstregeling aangevraagde capaciteit voor de uitvoering van functiehandhaving, zoals omschreven in paragraaf 4.5.3 van de Netverklaring worden de baanvakken ingedeeld in twee categorieën, en wel als volgt:

In categorie 1 worden ingedeeld de navolgende baanvakken:

- 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

In categorie 2 worden ingedeeld de overige, niet in categorie 1 ingedeelde baanvakken.

### 2 Regeling ten behoeve van treinen voor goederenvervoer

In aanvulling op de compensatieregeling voor goederentreinen zoals omschreven in paragraaf 4.5.3, 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 NVGB (Nieuwe Vervoers Gegevens Bank).

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 meest gebruikte goederenroutes zijn opgenomen in onderstaande tabel. In geval van buitendienststellingen die meerdere baanvakken raken, waardoor niet de gebruikelijke omleidingsroutes kunnen worden gehanteerd, wordt op maat een specifiek compensatietarief bepaald.

Baanvak	Compensatietarief
Amersfoort – Deventer	€ 550
Amersfoort – Zwolle	€ 330
Amersfoort – Duivendrecht Aansluiting	€ 770
Amersfoort – Utrecht	€ 550
Almelo – Mariënberg	€ 110
Alphen a/d Rijn – Gouda	€ 330
Amsterdam Centraal – Breukelen	€ 550

Baanvak	Compensatietarief
Breda – Roosendaal	€ 550
Breda – Tilburg	€ 550
Breukelen – Utrecht	€ 110
Boxtel – Eindhoven	€ 770
Boxtel – Vught Aansluiting	€ 330
Beverwijk – Haarlem	€ 770
Eindhoven – Roermond	€ 330
Eindhoven – Venlo grens	€ 770
Gouda – Harmelen Aansluiting	€ 330
Herfte Aansluiting – Mariënberg	€ 990
Haarlem – Amsterdam Sloterdijk	€ 770
Harmelen Aansluiting – Breukelen	€ 770
Harmelen Aansluiting – Utrecht	€ 110
's-Hertogenbosch – Lunetten	€ 550
Kijfhoek – Lage Zwaluwe	€ 550
Leeuwarden – Meppel	€ 550
Meppel – Onnen	€ 550
Roermond – Sittard	€ 1.210
Gouda – Rotterdam Zuid	€ 330
Deventer – Oldenzaal grens	€ 770
Sittard – Eijsden grens	€ 550
Tilburg – Boxtel	€ 550
Tilburg – Vught Aansluiting	€ 330
Utrecht – Zevenaar Oost	€ 110
Lage Zwaluwe – Breda	€ 330
Lage Zwaluwe – Roosendaal	€ 1.210

### 3 Regeling ter vergoeding nadeel door ad-hoc capaciteit ten behoeve van werkzaamheden

Op grond van punt e van paragraaf 4.5.4 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 alleen directe bedrijfskosten, die door middel van een specificatie wordt vergoed.

De in punt e genoemde gelegenheid wordt nader uitgewerkt om te komen tot een gestandaardiseerde methode van kostenvergoeding, om eenduidigheid te creëren en de administratieve lasten van goederenvervoerders en ProRail te verminderen. Ter verduidelijking, deze regeling ziet niet op de situatie genoemd in punt f van paragraaf 4.5.4 van de Netverklaring 2019. Daarvoor geldt geen vergoeding van nadeel. De volgende tarieven gelden als vergoeding van het nadeel dat wordt ondervonden door afwijking van eerder verdeelde capaciteit in geval van niet in de jaardienst verdeelde (onderhouds)werkzaamheden (in de zin van paragraaf 4.5.4 sub e van de Netverklaring 2019). Deze tarieven zijn gebaseerd op de berekeningen van de kosten zoals die voor het 3e Spoor project zijn gemaakt en zijn getoetst door TNO en door de Europese Commissie.

Tabel 1

Vergoeding bij gewijzigde capaciteit per extra (omgeleide) km t.o.v. oorspronkelijk verdeelde km	Tarief (per treinkilometer)
extra gebruiksvergoeding (afhankelijk van gewicht en de prestatieregeling transport efficiency)	€ *
extra kosten locomotieven	€ 2,47
extra kosten energie	€ 1,86
extra kosten machinisten	€ 0,96

\* De hoogte van de gebruiksvergoeding is afhankelijk van het gewicht zoals bedoeld in tabel 6.1 en tabel 6.3. Indien een spoorwegonderneming de prestatieregeling transport efficiency is overeengekomen in de Toegangsovereenkomst, worden de tarieven van tabel 6.1 gesaldeerd met de bonus/malus zoals opgenomen in de prestatieregeling.

Tabel 2

Vergoeding bij geannuleerde capaciteit per km zonder alternatief (km van de oorspronkelijke route)	Tarief (per treinkilometer)
Totaal	€ 5,44

Rekenvoorbeeld: Een goederentrein met capaciteitsrechten vanaf de Maasvlakte West via Moerdijkbrug naar Venlo krijgt bij een adhoc buitendienststelling op de Moerdijkbrug die 2 weken voor uitvoering wordt aangevraagd en waarbij geen alternatieve dienstregeling binnen 6 uur via bijvoorbeeld Utrecht beschikbaar is een compensatie bedrag van  $195,5 \text{ km} \times € 5,44 / \text{km} = € 1.063,52$ .

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 6 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 de oorspronkelijk pad als de te compenseren treinkilometers zoals bedoeld in tabel 2.
- De vergoeding betreft alleen de directe bedrijfskosten.
- De vergoeding geldt alleen indien gerechtigde instemt met inpassing van de werkzaamheden en de afwijkingen van de eerder verdeelde capaciteit.
- Losse lokken zijn uitgesloten van de annuleringsregeling, maar zijn niet uitgesloten voor vergoeding van nadeel in de zin van deze regeling.
- Alleen verdeelde capaciteitsrechten ten tijden van het bekend worden van het verdeelbesluit t.a.v. onttrekkingen die gelegen zijn in de periode van de onttrekking, komen in aanmerking voor deze regeling.
- 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.

(lege bladzijde)