

Aanvulling 1 op de Netverklaring 2023

ProRail heeft onderstaande aanvullingen en/of wijzigingen op de Netverklaring 2023 vastgesteld, in overeenstemming met het bepaalde in paragraaf 1.6 van deze Netverklaring.

1 Kader voor toewijzing van infrastructuurcapaciteit voor de goederencorridors (paragraaf 4.5.4.1)

In paragraaf 4.5.4.1 wordt de zevende alinea, 'De procesregels rond de verdeling [...] via de volgende links:' als volgt gewijzigd:

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

2 Raming van capaciteitsbehoefte (paragraaf 4.5.4.2)

I. In paragraaf 4.5.4.2 vervalt onder het kopje *Voorbehouden van capaciteit* de volledige tekst:

'ProRail maakt op basis van realisatiecijfers [...] voor andere marktsegmenten gebruikt worden.'

Hiervoor in de plaatst komt de navolgende passage:

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

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

onderbouwd kenbaar maken. ProRail kan vervolgens de raming aanpassen op basis van de onderbouwde behoefte van gerechtigden.

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

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

- II. In paragraaf 4.5.4.1 wordt na de laatste zin 'Ook is via deze sites na te gaan [...] voor de Rail Freight Corridors.' de volgende verwijzing opgenomen:

'Zie paragraaf 4.5.4.2 voor informatie over de raming van te verwachten aanvragen voor goederenverkeer en besloten personenvervoer (Voorbehouden van capaciteit).'

3 Nieuwe ondersteunende dienst NEO Simulatie (paragraaf 5.5.2 en bijlage 23)

- I. In paragraaf 5.5.2 Levering van aanvullende informatie wordt in tabel *Tabel 5.3 Ondersteunende diensten voor levering van aanvullende informatie, inclusief vergoeding* na de applicatie FRISO de volgende rij ingevoegd:

NEO Simulatie	Uitvoeren van een simulatie voor het testen van innovaties met als doel betere treinenloop.	Op aanvraag (maatwerk)	bijlage 23 - 38
---------------	---	------------------------	-----------------

- II. In bijlage 23 wordt in de overzichtstabel na FRISO de volgende rij ingevoegd:

NEO Simulatie	Uitvoeren van een simulatie voor het testen van innovaties met als doel een betere treinenloop.	Bijlage 23– 38	5.5.2
---------------	---	----------------	-------

- III. In bijlage 23 wordt als nummer 38 de navolgende tabel ingevoegd:

38 Omschrijving van de dienst NEO Simulatie

NEO Simulatie		
1 Algemene informatie		
1.1	Voorziening	NEO Simulatie is een dienst die behoort tot categorie 4 uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Spoorwegondernemingen kunnen ProRail verzoeken om een simulatie voor hen uit te voeren met behulp van de NEO Simulator. NEO staat voor Nextgeneration Experimenteren en Onderzoeken. Er worden daartoe scenario's geprogrammeerd, die vervolgens in de simulatie-omgeving geladen worden om ze te beproeven.

		ProRail en NS hebben de NEO Simulator gezamenlijk ontwikkeld. Met behulp van de NEO Simulator kunnen simulaties worden uitgevoerd om de (veiligheids-)effecten van innovaties op gebruikers te testen, onderzoeken en evalueren. Het gaat dan in het bijzonder om innovaties ter verbetering van de treinloop. De NEO Simulator is niet geschikt als een simulator voor het opleiden van machinisten.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	Voor het simuleren van de user-experience van de machinist staat in het RailCenter in Amersfoort een vaste opstelling die kan worden ingezet.
3.1.1	Beschikbaarheid	Beschikbaarheid op basis van vooraf gemaakte afspraken waaraan een afgestemde offerte ten grondslag ligt. Een voorwaarde is dat experts binnen ProRail met kennis van de NEO Simulator beschikbaar zijn.
3.1.2	Technische karakteristiek	Aan gerechtigden wordt de mogelijkheid geboden om gezamenlijk een simulatie uit te voeren. De simulatie vindt plaats op de vaste locatie in het RailCenter.
3.1.3	Geplande wijzigingen	In de komende jaren zal de simulatiekern van de NEO Simulator vernieuwd worden.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie m.b.t. gebruikstarief	Op basis van de wensen en het afgesproken projectplan zal ProRail voor de simulatie een offerte maken.
4.2	Informatie m.b.t. korting op het gebruikstarief	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Afspraken rondom de dienst zullen in een overeenkomst worden vastgelegd.
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via ProRail Accountmanagement (accountmanagement@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	Er is altijd een interne medewerker van een gerechtigde nodig voor het opzetten en uitvoeren van de simulatie. De gerechtigde is zelf verantwoordelijk voor het te behalen resultaat.

4 Vervanging ISVL-Buta (paragraaf 5.3.1 en bijlage 23)

- I. In paragraaf 5.3.1 Treinpad wordt de applicatie 'ISVL-Buta' vervangen door de applicatie 'BuitenTermijnAanvragen'.
- II. In paragraaf 5.3.1 'Treinpad' wordt bij onderdeel 2.1 van de tabel voetnoot 117 als volgt gewijzigd:

'ISVL-Buta wordt in de loop van 2022 tijdelijk vervangen door de noodapplicatie Mendix-Buta en in de loop van 2023 definitief door de applicatie BUTA.'
- III. In bijlage 23 wordt in de overzichtstabel ISVL-Buta vervangen door BUTA:

BuitenTermijnAanvragen (BUTA)	Applicatie voor de communicatie rondom BuitenTermijnAanvragen < 36 uur.	bijlage 23 - 35	5.3.1
-------------------------------	---	-----------------	-------

IV. In bijlage 23 komt onderdeel 35 Omschrijving van de applicatie ISVL-Buta (Buitentermijnaanvragen) volledig te vervallen. Het wordt vervangen door de navolgende tabel:

35 Omschrijving van de applicatie BuitenTermijnAanvragen (BUTA)

BuitenTermijnAanvragen (BUTA)		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	BuitenTermijnAanvragen is een applicatie die is opgenomen in de dienst Treinpad en behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Met de applicatie BuitenTermijnAanvragen worden de afspraken vastgelegd en daarmee gecommuniceerd over het door ProRail gepland minder beschikbaar stellen van de spoorweginfrastructuur indien dat noodzakelijk is voor het op korte termijn uitvoeren van herstelactiviteiten aan die spoorinfrastructuur. Hierbij ligt het initiatief bij ProRail.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). Beschikbaarheid van ondersteunende diensten: werkdagen tussen 08.00 en 18.00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Toegang tot de applicatie via een extern ProRailaccount.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Tot mei 2022 geschiedt de communicatie over BuitenTermijnAanvragen via ISVL-Buta. Vanaf mei 2022 wordt ISVL-Buta vervangen door de <u>tijdelijke</u> applicatie Mendix-Buta vanwege het feit dat ISVL aan het einde van de levenscyclus is. In de loop van 2023 vervangt ProRail het tijdelijke Mendix-Buta door de definitieve applicatie BUTA. BUTA wordt onderdeel van het GMS-portaal, van waaruit ook andere applicaties als WLIS en Orderportaal te benaderen zijn.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze applicatie wordt geleverd vanuit de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	N.v.t.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een redelijk recente browser en een internetverbinding.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van vijf werkdagen.

6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.
-----	---	--------

5 Aanpassing omschrijving publicatie 'Tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB)' (bijlage 23)

In bijlage 23, onderdeel 5 'Tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB)' vervalt de gehele tekst achter de omschrijving bij 2.1:

'In de TSB is informatie over tijdelijke snelheidsbeperkingen opgenomen die:

- getoond wordt door geplaatste borden (L-, A- en E-borden);*
- op baanvakken voorzien van ERTMS/ETCS verwerkt zijn in het beveiligingssysteem en getoond wordt in de cabine.*

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.'

Bovengenoemde passage wordt vervangen door de volgende omschrijving:

'De publicatie TSB (Tijdelijke snelheidsbeperkingen) maakt onderdeel uit van de publicatie IAM (Informatie Aan Machinisten). De informatie over tijdelijke snelheidsbeperkingen wordt getoond door geplaatste (L-, A- en E-)borden. De IAM wordt verstuurd in een weekpublicatie en een dagpublicatie. De weekpublicatie bevat alle in de betreffende week geldende snelheidsbeperkingen. De dagpublicatie bevat aanvullingen op en/of wijzigingen in de weekpublicatie.'

6 Aanpassing omschrijving van de applicatie RouteLint (bijlage 23)

- I. In bijlage 23, onderdeel 24 'Omschrijving van de applicatie RouteLint' wordt in rij 4.1 'Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik' de navolgende tekst:

'Aan het gebruik van deze dienst zijn kosten verbonden ten bedrage van € 0,007818 per gefactureerde treinkilometer.'

gewijzigd in:

'Aan het gebruik van deze dienst zijn kosten verbonden ten bedrage van € 0,007818 per geprognoseerde treinkilometer.'

- II. In bijlage 23, onderdeel 24 'Omschrijving van de applicatie RouteLint' wordt in rij 2.1 'Omschrijving' de volgende tekst toegevoegd:

'De dienstregelingsinformatie getoond in de app (het zogenaamde dienstkaartje) geeft maar een beperkt deel van de dienstregeling van de getoonde trein weer. De complete dienstregeling van de machinist verstrekt door de spoorwegonderneming blijft leidend.'

7 Aanpassing omschrijving van de applicatie ORBIT (bijlage 23)

In bijlage 23, onderdeel 25 'Omschrijving van de applicatie ORBIT' wordt in rij 4.1 'Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik' de navolgende tekst:

'Aan het gebruik van deze dienst zijn kosten verbonden ten bedrage van € 0,006779 per gefactureerde treinkilometer.'

gewijzigd in:

'Aan het gebruik van deze dienst zijn kosten verbonden ten bedrage van € 0,006779 per geprognoseerde treinkilometer.'

8 Prioriteringscriteria capaciteitsverdeling Kijfhoek (paragrafen 7.3.5.3.1 en 7.3.5.3.4 en bijlage 8)

- I. De tekst van onderdeel a. in paragraaf 7.3.5.3.1 Uitgangspunten vervalt in zijn geheel en wordt vervangen door onderstaande passage:

'ProRail maakt de capaciteit die beschikbaar is voor opstellen en/of rangeren uiterlijk 1 maart 2022 bekend door middel van de Sporendatabase, een catalogus met daarin informatie over de kenmerken en functionaliteit van de sporen die onderdeel uitmaken van de dienst(voorziening) opstellen en rangeren. De informatie is afkomstig uit de applicatie Infra-Atlas. Alle sporen die onderdeel uitmaken van de dienst(voorziening) opstellen en rangeren hebben een gebruikswaarde. De gebruikswaarde geeft aan voor welke doel het spoor is aangelegd en waarvoor het spoor het best gebruikt kan worden gelet op de functionaliteit van het betreffende spoor en de assets in en langs het spoor. Sporen kunnen twee gebruikswaarden hebben waarbij gebruikswaarde 1 de primaire functie aangeeft en gebruikswaarde 2 aangeeft voor welk gebruik het spoor ook geschikt is. Het voorkeursgebruik wordt in eerste instantie aangegeven door de eerste gebruikswaarde van een spoor, gevolgd door de tweede gebruikswaarde indien van toepassing. Het is mogelijk dat het voorkeursgebruik verder is gespecificeerd in de kolom 'voorkeursgebruik'. ProRail houdt bij de behandeling van de verzoeken tot toegang rekening met de gebruikswaarde en het eventuele voorkeursgebruik van de sporen. Ten behoeve van de optimale benutting van de voorziening behoudt ProRail zich het recht voor om af te wijken van zowel gebruikswaarde als voorkeursgebruik.'

- II. In paragraaf 7.3.5.3.4 wordt onder de *Algemene prioriteringscriteria* na de eerste zin 'Indien er geen [...] volgens onderstaande prioriteitscriteria.' de volgende bepaling ingevoegd:

'Prioritering vindt plaats in volgorde van de nummering.'

- III. Eveneens in paragraaf 7.3.5.3.4 wordt er onder de *Algemene prioriteringscriteria* een nieuw criterium als nummer 3 ingevoegd, onder vernummering van de navolgende criteria:

- *'Het gebruik van de aangevraagde sporen conform de gebruikswaarden zoals opgenomen in de Sporendatabase gaat voor gebruik dat afwijkt van de in de Sporendatabase opgenomen gebruikswaarden. Hierbij geldt dat aanvragen voor gebruik passend bij gebruikswaarde 1 prioriteit hebben op aanvragen voor gebruik passend bij gebruikswaarde 2.'*¹

- IV. Direct boven de passage getiteld *Prioriteitscriteria voor de verdeelsporen op rangeerheuvel Kijfhoek* wordt in paragraaf 7.3.5.3.4 de volgende bepaling ingevoegd:

¹ Een uitzondering geldt voor de sporen 105 t/m 148 op Kijfhoek welke voorzien zijn van heuvelvoorzieningen. Zolang er op Kijfhoek geen voor derden beschikbare sorteerdienst wordt aangeboden geldt dat er geen prioriteit wordt gegeven aan aanvragers die gebruik willen maken van deze sporen voor heuvelen ten opzichte van aanvragers die gebruik willen maken van deze sporen voor opstellen (brief ACM d.d. 21 februari 2022 ACM/UIT/572134 inzake prioriteringscriteria Kijfhoek)

De prioriteitscriteria voor de verdeelsporen op rangeerheuvel Kijfhoek worden niet toegepast zolang de sorteerdienst zoals bedoeld in paragraaf 7.3.5.2.2.1 (Sorteerdienst rangeerheuvel Kijfhoek) niet beschikbaar is.²

V. Na eerste zin van de hierboven genoemde passage *Prioriteitscriteria voor de verdeelsporen op rangeerheuvel Kijfhoek*, 'Specifiek voor toegang tot het [...] navolgende prioriteringscriteria.' wordt de volgende bepaling ingevoegd:

Prioritering vindt plaats in volgorde van de nummering.'

9 Aangepaste drempelwaarde bij heetmelding door Hotboxdetectie (7.3.7.1)

In paragraaf 7.3.7.1 wordt achter het eerste bullet de drempelwaarde van Hotboxdetectie voor een heetmelding bij aspotten gewijzigd van 115°C in 110°C:

- voor een aspot 90°C (*warmmelding*) en 110°C (*heetmelding*);

ProRail B.V.
Utrecht, april 2022

² Brief ACM d.d. 21 februari 2022 ACM/UIT/572134 inzake prioriteringscriteria Kijfhoek.