

## Aanvulling 4 op de Netverklaring 2024

ProRail heeft onderstaande aanvullingen en/of wijzigingen op de Netverklaring 2024 vastgesteld, in overeenstemming met het bepaalde in paragraaf 1.5.2 van deze Netverklaring.

### 1 Artikelen Besluit spoorverkeer vervallen (paragrafen 2.3.5 en 4.7.1)

- I. In paragraaf 2.3.5 vervalt voetnoot 20 (Artikel 17 lid 2 Besluit spoorverkeer) onder vernummering van de navolgende voetnoten.
- II. In paragraaf 4.7.1 vervalt in voetnoot 97 de volgende tekst: [...] een ontheffing van de minister van Infrastructuur en Waterstaat ex artikel 38 juncto artikel 10, tweede lid Besluit spoorverkeer kan vereist zijn.
- III. In paragraaf 4.7.1 vervalt de tekst van voetnoot 98 (Artikel 38 Besluit spoorverkeer). Hiervoor in de plaats wordt een verwijzing opgenomen naar 26q lid 6 Spoorwegwet.

### 2 Aanpassing van de Netverklaring aan de Omgevingswet (gehele Netverklaring, in het bijzonder paragrafen 2.4.1, 2.4.2, 2.4.3, 3.4.4, 7.3.1, 7.3.5.2.1 en 7.3.9.2 en bijlage 8)

- I. In paragraaf 2.4 Gebruiksbeperkingen wordt de tweede zin:

*'Tot die externe factoren behoren uitdrukkelijk – maar niet uitsluitend – de voorschriften van omgevingsvergunningen die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht aan ProRail zijn verleend voor het gebruik van de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur.'*

gewijzigd in:

*'Tot die externe factoren behoren uitdrukkelijk – maar niet uitsluitend – de voorschriften van Omgevingsvergunningen die aan ProRail zijn verleend voor het gebruik van de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur.'*

- II. De tekst van paragraaf 2.4.1 Gespecialiseerde infrastructuur wordt integraal vervangen door onderstaande tekst:

#### ***'2.4.1 Gespecialiseerde spoorweginfrastructuur***

*Uitsluitingen en beperkingen vervoer*

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

#### ***Procedurevoorschrift***

- ▶ *In deze bijlage zijn ook de baanvakken vermeld waarop personenvervoer moet worden aangevraagd bij de One-Stop-Shop (OSS) van ProRail. De aanvraag moet voorzien zijn van een risico-evaluatie en beoordeling<sup>1</sup> en een draaiboek. Deze documenten moeten tenminste een maand voor de uitvoerdatum zijn goedgekeurd door ProRail. Voor contactgegevens zie paragraaf 4.2.4. ◀*

*Brandveilig gebruik bouwwerken*

*Sommige onderdelen van de spoorweginfrastructuur zijn als bouwwerk te kwalificeren. Voor de activiteit brandveilig gebruik van bouwwerken gelden rijksregels in het Besluit bouwwerken*

<sup>1</sup> Het betreft hier een risico-evaluatie en -beoordeling in de zin van [Uitvoeringsverordening 402/2013/EU](#).

leefomgeving (Bbl). Deze regels gelden rechtstreeks. De activiteit brandveilig gebruik van een bouwwerk moet worden gemeld bij de gemeente. De gemeente kan daarbij maatwerkvoorschriften stellen die mogen afwijken van de rijksregels uit het Besluit bouwwerken leefomgeving.

Als uit de rijksregels of gestelde maatwerkvoorschriften beperkingen of voorwaarden voortvloeien die van belang zijn voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur door spoorwegondernemingen, dan maakt ProRail die beperkingen of voorwaarden bekend in de Netverklaring. De onderliggende documenten van het bevoegd gezag zijn in te zien bij ProRail. De beperkingen en voorwaarden die gelden bij ingang van de dienstregeling waar deze Netverklaring betrekking op heeft zijn opgesomd in Bijlage 9.

#### Hogesnelheidsbaanvakken

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

#### Overeen te komen regeling

- ▶ Door het aangaan van de Toegangsovereenkomst aanvaardt de spoorwegonderneming de verplichting om regels en maatwerkvoorschriften ten aanzien van brandveilig gebruik na te leven en zich te onthouden van handelen dat overtreding daarvan tot gevolg heeft. Tevens aanvaardt de spoorwegonderneming dat ProRail de naleving van deze verplichtingen controleert. ◀

- III. De tekst van paragraaf 2.4.2 Milieugerelateerde gebruiksvoorschriften en -beperkingen en die van de onderliggende paragrafen 2.4.2.1 Omgevingsvergunningen milieu, 2.4.2.2 Informatieverstrekking in het kader van milieu en veiligheid, 2.4.2.3 Geluid op baanvakken en 2.4.2.4 Bodembescherming wordt integraal vervangen door de navolgende tekst:

## **‘2.4.2 Milieugerelateerde gebruiksvoorschriften en beperkingen**

### **2.4.2.1. Omgevingsvergunningen**

#### Algemeen

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet zijn de bestaande Omgevingsvergunningen milieu voor een spoorwegemplacement automatisch gelijkgesteld met een Omgevingsvergunning onder de Omgevingswet. Het zijn Omgevingsvergunningen voor de milieubelastende activiteit (mba) ‘exploiteren van een spoorwegemplacement’ geworden. Voorschriften in de bestaande Omgevingsvergunningen die toezien op activiteiten die onder de Omgevingswet ook vergunningplichtig zijn, zijn blijven gelden. Voorschriften in de bestaande Omgevingsvergunningen die toezien op activiteiten die onder de Omgevingswet meldingsplichtig zijn, zijn omgezet in maatwerkvoorschriften.

In artikel 3.295a van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) wordt het exploiteren van een spoorwegemplacement aangewezen als milieubelastende activiteit. Dit is de zogenaamde kernactiviteit. De aangwijzing omvat ook andere ‘milieubelastende activiteiten die worden verricht op dezelfde locatie die het exploiteren functioneel ondersteunen’. Deze activiteiten samen zijn aangewezen als vergunningplichtig. ProRail zal waar nodig de omgevingsvergunning voor het exploiteren van een spoorwegemplacement en de bijbehorende functioneel ondersteunende milieubelastende activiteiten aanvragen.

Onder de milieubelastende activiteit ‘exploiteren van een spoorwegemplacement’ vallen in ieder geval de activiteiten rangeren en het samenstellen, splitsen en opstellen van treinen en spoorvoertuigen, zoals opgenomen in de door ProRail opgestelde ‘Beleidsnotitie doorgaand treinverkeer of

vergunningplicht' en te raadplegen via het [Logistiek Portaal](#). Uitgangspunt daarbij is dat deze activiteiten met treinen en spoorvoertuigen niet tot het doorgaand treinverkeer worden gerekend, en als vergunningplichtig worden beschouwd. De redeneerlijn daarbij is dat een trein als doorgaand treinverkeer wordt aangemerkt vanaf het moment dat deze een aanvang kan nemen met de reis naar de beoogde bestemming. Ook is sprake van doorgaand treinverkeer indien de reis slechts voor een korte tijd onderbroken wordt, tenzij vergunningplichtige activiteiten worden uitgevoerd.

Er kunnen ook andere milieubelastende activiteiten op spoorwegemplacements plaatsvinden, die niet vallen onder de activiteit exploiteren van een spoorwegemplacement of onder de daarbij behorende functioneel ondersteunende activiteiten. In artikel 3.289 van het Bal worden de volgende milieubelastende activiteiten als aparte kernactiviteiten aangewezen: het onderhouden, repareren en schoonmaken van spoorvoertuigen en het tanken van spoorvoertuigen. Onder die aanwijzingen vallen ook de daarbij horende functioneel ondersteunende activiteiten.

Binnen het stelsel van de Omgevingswet wordt degene die de activiteit verricht primair verantwoordelijk geacht voor de naleving van de regels die gelden voor het verrichten van activiteiten. Degene die de activiteit verricht, moet voldoen aan de daarvoor gestelde regels en ervoor zorgen dat de mensen of bedrijven die voor haar of hem werkzaamheden verrichten, zich aan de regels over de activiteit houden. Voor de meeste overige milieubelastende activiteiten op emplacementen geldt dat ProRail niet de degene is die ze verricht, waardoor ProRail ook niet de normadressaat is. Door het doen van de melding of het verstrekken van gegevens aan het bevoegd gezag wordt duidelijk wie degene is die de activiteit zal verrichten. Diegene zal vanaf dat moment als normadressaat worden beschouwd.

Hieronder volgt een niet limitatieve opsomming van activiteiten die niet behoren tot de milieubelastende activiteit 'exploiteren spoorwegemplacement' en de daarbij behorende functioneel ondersteunde activiteiten. Het betreft onder andere:

- het onderhouden van spoorvoertuigen;
- het repareren van spoorvoertuigen;
- het in- en uitwendig reinigen van spoorvoertuigen;
- het tanken met spoorvoertuigen (van deze activiteit doet ProRail de melding want de toegang tot en het gebruik van tankinstallaties wordt in paragraaf 7.3.10 van deze Netverklaring als categorie 2 dienst aangeboden);
- het opslaan van goederen;
- het verwijderen van graffiti;
- het afvoeren van fecaliën.

Spoorwegondernemingen/emplacementsgebruikers die van de door ProRail beheerde emplacementen gebruik maken of laten maken, mogen alleen milieubelastende activiteiten uitvoeren of laten uitvoeren als voor die activiteiten een Omgevingsvergunning is afgegeven of als daarvoor een melding is gedaan en de voor die activiteit gestelde regels worden nageleefd. De aan ProRail verleende Omgevingsvergunningen of de door het bevoegde gezag gestelde maatwerkvoorschriften, voor zover die bepalingen bevatten met betrekking tot het gebruik van de spoorweginfrastructuur zijn onderdeel van de Netverklaring en te raadplegen via het [Logistiek Portaal](#).

Emplacements zijn terreinen met in elkaars onmiddellijke nabijheid gelegen sporen die niet bestemd zijn voor doorgaand spoorverkeer en waar meerdere gebruikers (zoals ProRail en spoorwegondernemingen) tegelijkertijd en naast elkaar kunnen opereren, gebruikmakend van dezelfde Omgevingsvergunning. Elke spoorwegonderneming/gebruiker is verantwoordelijk voor het naleven van de Omgevingsvergunning, de daaraan verbonden voorschriften alsmede de algemeen geldende regels voor activiteiten met gevolgen voor het milieu, maatwerkvoorschriften en zorgplichten voor een ieder in Nederland. Elk van de gebruikers is daarop aanspreekbaar door het betreffende bevoegd gezag. ProRail heeft de coördinerende taak op zich genomen om ervoor te zorgen dat de gebruikers van de emplacementen zijn geïnformeerd over de verplichtingen en de gebruiksmogelijkheden die in de Omgevingsvergunning zijn bepaald, alsmede de maatwerkvoorschriften gesteld aan ProRail als normadressaat.

## Overeen te komen regeling

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

Wanneer een spoorwegonderneming voornemens is om nieuwe of andere vergunningplichtige activiteiten op een emplacement uit te gaan voeren dient ProRail hier vooraf (via [accountmanagement@prorail.nl](mailto:accountmanagement@prorail.nl)) over geïnformeerd te worden, zodat getoetst kan worden of deze activiteiten passen binnen de geldende Omgevingsvergunning of dat daarvoor een (wijziging van de) Omgevingsvergunning aangevraagd kan worden of melding moet worden gedaan. De toestemming van ProRail (en indien nodig een gewijzigde Omgevingsvergunning) is nodig voorafgaand aan de uitvoering van nieuwe, andere of gewijzigde activiteiten op een emplacement. Dit geldt ook voor (milieubelastende) activiteiten op emplacementen waarvoor ProRail geen houder, of aanvrager van de Omgevingsvergunning of waarvoor ProRail niet meldingsplichtig is.

## Aanvraag of wijziging van een Omgevingsvergunning

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

### 2.4.2.2 Informatieverstrekking in het kader van milieu en veiligheid

Van de spoorwegonderneming wordt verwacht dat zij binnen de per geval gestelde termijn de door ProRail benodigde en gevraagde informatie ten behoeve van de aanvraag, wijziging dan wel naleving van een Omgevingsvergunning of voor het doen van een melding levert. Deze informatie betreft de relevante processen en activiteiten die de spoorwegonderneming<sup>2</sup> uitvoert, c.q. wil gaan uitvoeren. De informatie die de spoorwegonderneming aan ProRail moet leveren is opgenomen in Bijlage 8, onderdeel 2.1.2 t/m 2.1.5 en onderdeel 2.2. Daarnaast levert de spoorwegonderneming in geval van het indienen van een zienswijze, een bezwaar- of beroepschrift of een verzoek tot voorlopige voorziening naar aanleiding van een verkregen (ontwerp)beschikking Omgevingsvergunning of (ontwerp-)handhavingsbesluit de benodigde informatie ter onderbouwing daarvan aan ProRail.

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

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

## Beheer Omgevingsvergunningen

ProRail gaat ervan uit dat spoorwegondernemingen op de hoogte zijn van de bepalingen uit de vergunningen en eventueel gestelde maatwerkvoorschriften naar aanleiding van een melding. [Alle vigerende Omgevingsvergunningen](#) (en meldingen milieubelastende activiteiten, inclusief eventuele maatwerkvoorschriften), alsmede de ['Checklist Milieu'](#) en ['Aandachtspunten per \(vergunningplichtig\) emplacement'](#) zijn te raadplegen via het Logistiek Portaal of in te zien bij ProRail. De gebruikers van het emplacement (partijen die verantwoordelijk zijn voor het naleven

<sup>2</sup> Zijnde een inrichting als bedoeld in artikel 1.1 lid 1 juncto lid 3 Wet milieubeheer juncto artikel 1.1 lid 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

van de vergunning en de vergunningvoorschriften en de maatwerkvoorschriften) vinden hierin bepalingen waaraan zij zich dienen te houden.

De beperkingen en verplichtingen kunnen onder andere betrekking hebben op:

- De behandeling – inclusief het opstellen – van wagens met gevaarlijke stoffen, in het bijzonder gevaarlijke stoffen geladen in ketelwagons en ketelcontainers.
- De uitvoering van activiteiten en handelingen die een geluidbelasting voor de omgeving veroorzaken.
- De maatregelen ter voorkoming van bodemverontreiniging; het opstellen van spoorvoertuigen die voor sloop bestemd zijn geldt daarbij als ‘opslag van afvalstoffen’.
- De beschikbaarstelling van gegevens over de activiteiten en handelingen die op een emplacement uitgevoerd worden of zijn. Voor de achteraf te leveren gegevens, zie Bijlage 8.
- Het aanbrengen en gebruiken van voorzieningen op het emplacement.
- De gedragsregels voor 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 6.2.11.
- Verplichtingen te rapporteren over gebruiksomvang, incidenten, maatregelen, doelvoorschriften, enzovoort.

*Bijzondere situaties*

Het kan voorkomen dat aan ProRail een Omgevingsvergunning 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.

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

### **2.4.2.3 Geluid van treinen op baanvakken en emplacementen**

De minister van Infrastructuur en Waterstaat stelt vast hoeveel geluid treinverkeer mag maken. Op de [website van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat](#) is informatie over de toegestane geluidnormen, de zogenaamde geluidproductieplafonds, gepubliceerd. ProRail draagt zorg<sup>3</sup> voor de naleving van de geluidproductieplafonds, door te toetsen of de aangevraagde capaciteit voldoet aan de geluidproductieplafonds, zie paragraaf 4.5.4 punt c. Als uit de toets volgt dat er sprake is van overschrijding van de geluidproductieplafonds, en ook coördinatie dit niet verhelpt, wordt de spoorweginfrastructuur die het betreft overbelast verklaard, zie paragraaf 4.6.

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

Tevens heeft ProRail de categorie-indeling en de geluidemissiegegevens van reizigersmaterieel en locomotieven nodig zoals deze gebruikt worden op baanvakken en emplacementen, zoals deze gedefinieerd is in het wettelijke rekenvoorschrift<sup>4</sup>. Bij goederenmaterieel wordt onderscheid gemaakt in stille en niet-stille goederenwagons.

<sup>3</sup> Artikel 3.44 en 3.45 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

<sup>4</sup> Omgevingsregeling, bijlage IVf



## Overeen te komen regeling

- ▶ ProRail vraagt van elke spoorwegonderneming per kalenderjaar een opgave van de gemiddelde gerealiseerde treinenloop en -samenstelling voor de dag-, avond- en nachtperiode in het kalenderjaar te ontvangen. In Bijlage 8 is deze opgave nader omschreven. ProRail verlangt daarnaast van elke spoorwegonderneming een opgave van de categorie-indeling van hun reizigersmaterieel zoals deze gedefinieerd is in het wettelijke rekenvoorschrift<sup>5</sup>. In Bijlage 8 is deze opgave nader omschreven. ◀

## Overeen te komen regeling

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

### 2.4.2.4 Bodembescherming

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

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

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

Indien de spoorwegonderneming lekkage van materieel in de bodem of ballast constateert, dient hiervan onverwijld melding bij ProRail te worden gemaakt, zodat de benodigde acties in gang kunnen worden gezet. Daarnaast dient de spoorwegonderneming zelf alle mogelijke maatregelen te treffen om de verontreiniging en milieuschade zoveel mogelijk te beperken.

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 bodembeschermende 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 5.5 van de tabel Tankinstallaties in paragraaf 7.3.10.2. Ook in die gevallen gelden er eisen ten aanzien van bodembeschermende voorzieningen.

<sup>5</sup> Omgevingsregeling, bijlage IVf

## Overeen te komen regeling

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

IV. De tekst van paragraaf 2.4.3 Risicogerelateerde gebruiksbepalingen wordt integraal vervangen door de navolgende tekst:

### 2.4.3 Risicogerelateerde gebruiksbepalingen

#### Algemeen

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

In geval van een incident zijn niet alle gevaarlijke stoffen even gevaarlijk voor de omgeving. Daarom wordt bij vervoerswetgeving en in de Omgevingsvergunningen onderscheid gemaakt tussen gevaarlijke stoffen die relevant zijn voor externe veiligheid - met een grote impact voor de omgeving - en gevaarlijke stoffen die niet relevant voor de externe veiligheid zijn.<sup>6</sup>

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

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

Handelingen van wagens met gevaarlijke stoffen op emplacementen

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

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

Emplacement		
Amersfoort Goederen	Hengelo	Rotterdam Pernis
Amsterdam Houtrakpolder	Kijfhoek	Rotterdam Waalhaven Zuid
Amsterdam Westhaven	Lage Zwaluwe	Sas van Gent
Axel Aansluiting	Moerdijk	Sittard

<sup>6</sup> Zie tabel 9-2 uit de [Handleiding Risicoanalyse Transport \(HART\)](#).

Blerick	Onnen	Sloe
Delfzijl Oosterhorn	Roosendaal*	Terneuzen Zuidzijde
Deventer Goederen*	Rotterdam Botlek	Valburg CUP
Dordrecht*	Rotterdam Europoort	Venlo
Eindhoven*	Rotterdam Maasvlakte-West	Venlo TPN
Emmen**	Rotterdam Maasvlakte-West-west	

\* Alleen kopmaken met wagons beladen met gevaarlijke stoffen is toegestaan. Andere (rangeer)handelingen met gevaarlijke stoffen niet.

\*\* Alleen handelingen met categorie C3 (maximaal 500 wagons p/jr) zijn toegestaan.

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

De handelingen van treinen met gevaarlijke stoffen op emplacements moet voldoen aan de Omgevingsvergunningen. In paragraaf 2.4.2.1 wordt ingegaan op de procedure van de aanvraag van een Omgevingsvergunning op grond van de Omgevingswet.

#### Procedurevoorschrift

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

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

#### Vervoer van gevaarlijke stoffen

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

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

V. In paragraaf 3.4.4 Gevaarlijke stoffen wordt in de tweede alinea het woord 'Woningwet' vervangen door het woord 'Omgevingswet'. De tekst achter voetnoot 77, "Artikel 1 Woningwet", wordt gewijzigd in "Bijlage A bij artikel 1.1 van de Omgevingswet". In de derde alinea wordt het zinsdeel 'omgevingsvergunning milieu' vervangen door het woord 'Omgevingsvergunning'.

VI. In paragraaf 3.4.6 wordt de tekst achter het vijfde bolletje:



- Informatie over activiteiten van de spoorwegonderneming binnen, in de zin van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, als inrichting gekenmerkte delen van de spoorweginfrastructuur waarover ProRail rapportageverplichtingen heeft.

gewijzigd in:

- *'Informatie over activiteiten van de spoorwegonderneming op delen van de spoorweginfrastructuur waarover ProRail op grond van het omgevingsrecht rapportageverplichtingen heeft.'*

VII. In paragraaf 5.1 komt de gehele passage *Faciliteren van voorzieningen* te vervallen.

VIII. In paragraaf 7.3.1 Algemene bepalingen wordt na het kopje *Facturering* een nieuw kopje ingevoegd, *Faciliteren van dienstvoorzieningen*. Hieronder wordt de navolgende tekst ingevoegd:

#### *Faciliteren van dienstvoorzieningen*

*ProRail wijst spoorwegondernemingen op de mogelijkheid om voor eigen rekening infrastructurele voorzieningen op emplacementen en in transferruimten te realiseren en te gebruiken, op basis van een overeenkomst met ProRail en indien benodigd een Omgevingsvergunning zoals bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, onderdeel f, onder 4° van de Omgevingswet. ProRail is gemandateerd om zulke Omgevingsvergunningen te verlenen.*

*Als een spoorwegonderneming voor haar operationele bedrijfsproces grondoppervlak of een voorziening op een emplacement nodig heeft die niet door ProRail wordt aangeboden, dan kan ProRail deze onder voorwaarden faciliteren. De voorwaarden waaronder ProRail faciliteert worden per specifieke aanvraag overeengekomen. U kunt uw aanvraag indienen via [accountmanagement@prorail.nl](mailto:accountmanagement@prorail.nl).*

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

IX. In paragraaf 7.3.5.2.1 Opstellen en rangeren wordt bij onderdeel 5.1 Juridische benodigdheden de tweede alinea 'De omgevingsvergunning milieu [...]. waaraan hij zich dient te houden.' volledig vervangen door de navolgende tekst:

*'De Omgevingsvergunning is het wettelijke kader waaraan de capaciteitsaanvragen voor de dienst Opstellen en rangeren worden getoetst. Alle vigerende Omgevingsvergunningen (en meldingen met eventuele maatwerkvoorschriften) zijn te raadplegen via het [Logistiek Portaal](#) van ProRail. De gerechtigde vindt hierin alle bepalingen waaraan hij zich dient te houden.'*

X. In paragraaf 7.3.5.2.3 Openbare laad- en losplaatsen wordt bij onderdeel 1.3 Openingstijden het zinsdeel 'omgevingsvergunning milieu' vervangen door het woord 'Omgevingsvergunning'.

XI. In paragraaf 7.3.10.2 Tankinstallaties wordt bij onderdeel 5.1 Juridische benodigdheden de tweede zin als volgt gewijzigd:

*'Gebruik van de tankinstallatie vindt plaats met inachtneming van de regels voor de milieubelastende activiteit tanken van spoorvoertuigen en eventuele maatwerkvoorschriften.'*

XII. In paragraaf 7.3.10.2 Tankinstallaties wordt bij onderdeel 5.5 Gedragsregels voor mobiel tanken punt c volledig vervangen door de navolgende tekst:

*'c. Bij het tanken op andere plaatsen dan de plaatsen bedoeld in Artikel 12 van de Algemene Voorwaarden (zie ook Bijlage 21 voor de locaties), moet een combinatie van voorzieningen en maatregelen bodem beschermende maatregelen zoals uitgeschreven in paragraaf 5.4.2 en bijlage 1 van het [Besluit activiteiten leefomgeving \(Bal\)](#) en/of de desbetreffende bepalingen voor tijdelijke stationaire installaties en afleverinstallaties uit de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 307 worden toegepast. Voor het doen van een melding dient gebruikt te worden gemaakt van het BBT-document<sup>8</sup> 'Bodembescherming: combinaties van voorzieningen en maatregelen' (BB-CVM9). Indien tanken plaatsvindt op een emplacement dient overeenkomstig de daartoe gestelde regels en de eventueel gestelde maatwerkvoorschriften te worden gehandeld.'*

XIII. In bijlage 8, onderdeel 2.1.2 Externe veiligheid op emplacementen (standaardsituaties) wordt de eerste zin als volgt gewijzigd:

*'Voor de emplacementen waarop volgens de vigerende Omgevingsvergunning de handelingen met wagens met gevaarlijke stoffen is toegestaan schrijft de vergunning een jaarlijkse rapportage voor.'*

Het woord 'behandelingen' wordt overal in de tekst vervangen door het woord 'handelingen'.

XIV. In bijlage 8, onderdeel 2.1.3 Externe veiligheid op emplacementen (uitzonderingssituaties) wordt in de eerste zin het zinsdeel 'omgevingsvergunning milieu' vervangen door het woord 'Omgevingsvergunning'.

XV. In bijlage 8, onderdeel 2.1.4 Geluidemissies door spoorverkeer op baanvakken vervalt het zinsdeel 'op baanvakken' uit de titel.

XVI. In bijlage 8, onderdeel 2.1.4 Geluidemissies door spoorverkeer op baanvakken wordt in de eerste zin het woord 'nalevingsverslag' vervangen door het woord 'monitoringsverslag'.

XVII. In bijlage 8, onderdeel 2.1.4 Geluidemissies door spoorverkeer op baanvakken wordt aan het eind van de derde zin na het woord 'kalenderjaar' de volgende tekst ingevoegd:

<sup>7</sup> PGS 30: [Richtlijn voor het veilig vullen, opslaan, afleveren van vloeibare brandstoffen in en vanuit bovengrondse tanks en het verwijderen van bovengrondse opslagtanks.](#)

<sup>8</sup> [Best Beschikbare Technieken voor bodembescherming](#)

<sup>9</sup> [BodemBescherming, Combinaties van Voorzieningen en Maatregelen](#)

*[...] op de baanvakken en emplacementen.'*

XVIII. In bijlage 8, onderdeel 2.1.5 Geluidemissie door spoorverkeer (rangeren) op emplacementen (uitzonderingssituatie) wordt het zinsdeel 'omgevingsvergunning milieu' vervangen door het woord 'Omgevingsvergunning'.

XIX. In bijlage 8, onderdeel 2.2 Rapportages over reizigersmaterieel en locomotieven wordt de tekst van voetnoot 194 gewijzigd in:

*'Naar deze publicatie wordt verwezen vanuit bijlage IVf van de Omgevingsregeling.'*

XX. In bijlage 8, onderdeel 2.2 Rapportages over reizigersmaterieel en locomotieven wordt de tekst van voetnoot 195 gewijzigd in:

*'Dit meetprotocol is opgesteld zodanig dat de resultaten van de metingen voldoen aan de bijlage IVh van de Omgevingsregeling.'*

### **3 Aanpassing compensatieregeling tijdelijke capaciteitsbeperkingen in de ad-hocfase (paragrafen 4.3.1 en 5.6)**

I. In de voorlaatste zin van onderdeel b. van paragraaf 4.3.1 wordt het woord 'faseringsoverleggen' gewijzigd in 'faseringsafspraken'.

II. In de laatste zin van onderdeel b. wordt het woord 'jaardienstproces' gewijzigd in 'beheerproces'.

III. In paragraaf 4.3.1 wordt bij punt e het zinsdeel 'incidentele onttrekkingen' vervangen door het zinsdeel 'tijdelijke capaciteitsbeperkingen'.

IV. In paragraaf 4.3.1 wordt bij punt g het zinsdeel 'capaciteit ten behoeve van werkzaamheden' vervangen door het zinsdeel 'tijdelijke capaciteitsbeperkingen'.

V. Na punt g van paragraaf 4.3.1 wordt een nieuwe onderdeel h ingevoegd (onder verlettering van de navolgende bepalingen) met de volgende tekst:

*'Ook kan sprake zijn van financiële compensatie aan gerechtigden als een bijstelling dan wel aanvulling van eerder gepubliceerde tijdelijke capaciteitsbeperkingen plaatsvindt met inachtneming van wat in paragraaf 4.3.4 en 5.6.7 is vermeld.'*

VI. Punt i van paragraaf 4.3.1 – 'Voor werkzaamheden op corridors [...] voor de start van de buitendienststelling.' – komt volledig te vervallen.

VII. In de eerste zin van paragraaf 4.3.3.2, 'Op twaalf maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling publiceert ProRail [...]' wordt het woord 'op' vervangen door 'ten minste'.

VIII. In paragraaf 4.3.3.4 wordt de tweede zin volledig vervangen door de navolgende zin:

*“Onder een incidentele onttrekking met beperkte gevolgen wordt verstaan een incidentele onttrekking waarvoor meer dan 10% van het verkeer moet worden omgeleid, opgeheven of vervangen door alternatief vervoer en waarvan de gevolgen niet vallen in één van de overige categorieën zoals genoemd in tabel 4.1.”*

IX. Heel paragraaf 4.3.4 Ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden komt te vervallen en wordt integraal vervangen door de navolgende tekst:

#### **‘4.3.4 Ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden**

##### *4.3.4.1 Aanpassing van of aanvulling op de publicaties*

*Het is mogelijk dat na de publicatiemomenten op respectievelijk twaalf, acht of vier maanden voor de start van de dienstregeling aanvullende tijdelijke capaciteitsbeperkingen worden vastgesteld als:*

- A. Er sprake is van een storing of een beperking waardoor ProRail maatregelen moet treffen om het veilig verloop van het treinverkeer te herstellen of als zich onregelmatigheden dreigen voor te doen waardoor wet- en regelgeving niet kan worden nageleefd of veilig en ongestoord treinverkeer in gevaar wordt gebracht;*
- B. ProRail geen controle heeft over de timing van het herstel en daarmee over de duur van de beperking (herstel is niet direct mogelijk);*
- C. De toepassing van publicatietermijnen onverantwoord of niet kosteneffectief zou zijn in het licht van de levensduur of toestand;*
- D. Of als gerechtigden met overige aanvullende tijdelijke capaciteitsbeperkingen akkoord gaan.*

*De wijze waarop gerechtigden bij deze aanpassing worden betrokken en of er sprake is van een financiële compensatie is hieronder beschreven. Op het Logistiek Portaal is een stroomschema met de afwegingscriteria te vinden ([Wijze van vaststellen ad-hoccapaciteit](#)).*

##### *4.3.4.1.1 Storingen en beperkingen alsmede dreigende onregelmatigheden*

*Er kan sprake zijn van een storing of een beperking waardoor ProRail maatregelen moet treffen om het veilig verloop van het treinverkeer te herstellen. Een dergelijke situatie kan per direct optreden en is altijd onvoorzien. ProRail zal spoorwegondernemingen direct informeren en indien mogelijk de beperkingen afstemmen om de gevolgen in termen van klanthinder zo klein mogelijk te houden. Wanneer ProRail als gevolg van de beperking een vervangend treinpad aanbiedt, worden de extra kilometers van het vervangende treinpad ten opzichte van het oorspronkelijke treinpad gecompenseerd, zie paragraaf 5.6.7.1. In paragraaf 6.3 Bijsturingsmaatregelen is beschreven op welke wijze en met welke uitgangspunten ProRail storingen en beperkingen herstelt.*

*Ook het kan voorkomen dat er zich onregelmatigheden dreigen voor te doen<sup>10</sup> waardoor veilig en ongestoord treinverkeer in gevaar wordt gebracht<sup>11</sup> en waarbij op zeer korte termijn herstelwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd om de staat van de infrastructuur weer op het vereiste niveau te brengen. Daarnaast kan op verzoek van het bevoegd gezag de infrastructuur tijdelijk onbruikbaar worden verklaard als wet- en regelgeving niet kan worden nageleefd. ProRail zal spoorwegondernemingen direct informeren en de beperking afstemmen om de gevolgen in termen van klanthinder zo klein mogelijk te houden. Wanneer ProRail als gevolg van de beperking een vervangend treinpad aanbiedt, worden de extra kilometers van het vervangende treinpad ten opzichte van het oorspronkelijke treinpad gecompenseerd, zie paragraaf 5.6.7.1.*

<sup>10</sup> Bijvoorbeeld op basis van een ultrasoonrapportage, constatering tijdens inspecties, gedane meldingen enzovoorts.

<sup>11</sup> Dit is een nadere definiëring van de situatie ‘in geval van nood’ uit Artikel 9 lid 5 van de Algemene Voorwaarden.

#### 4.3.4.1.2 Herstel is niet direct mogelijk

Na analyse van de werkzaamheden die nodig zijn om een verstoring te herstellen kan het voorkomen dat blijkt dat een infra-element niet direct te herstellen is. Als gevolg hiervan kan een tijdelijke beperking aan de orde zijn.<sup>12</sup> ProRail stelt de gerechtigden hiervan op de hoogte, deelt op verzoek een onderbouwing van de tijdelijke capaciteitsbeperkingen en zorgt ervoor dat het infra-element weer zo snel als mogelijk gerepareerd wordt. Er wordt afgestemd om de gevolgen van deze beperking zo klein mogelijk te houden. Wanneer ProRail als gevolg van de beperking een vervangend treinpad aanbiedt, worden de extra kilometers van het vervangende treinpad ten opzichte van het oorspronkelijke treinpad gecompenseerd, zie paragraaf 5.6.7.1.

#### 4.3.4.1.3 Uitstel tot volgende publicatie is niet verantwoord

Er kan sprake zijn van werkzaamheden en bijbehorende tijdelijke capaciteitsbeperkingen die niet voorzienbaar zijn en niet tot de volgende publicatie kunnen wachten omdat uitstel onverantwoord of niet kosteneffectief is in het licht van de levensduur of de toestand van de infrastructuur. Op basis van een schriftelijke onderbouwing van nut en noodzaak, vergezeld met de uiterste termijn dat de werkzaamheden uitgevoerd dienen te zijn, worden gerechtigden geraadpleegd. Onderdeel van de raadpleging is, om de gevolgen voor de gerechtigden zo klein mogelijk te houden, het voorleggen van diverse uitvoeringsvarianten en verschillende uitvoeringsmomenten. Wanneer ProRail als gevolg van de beperking een vervangend treinpad aanbiedt, worden de extra kilometers van het vervangende treinpad ten opzichte van het oorspronkelijke treinpad gecompenseerd, zie paragraaf 5.6.7.1.

#### 4.3.4.1.4 Overige aanvullende capaciteitsbeperkingen

Werkzaamheden en bijbehorende tijdelijke capaciteitsbeperkingen die niet in de hierboven beschreven categorieën vallen, worden op basis van een schriftelijke onderbouwing aan de gerechtigden voorgelegd. Om de gevolgen voor de gerechtigden zo klein mogelijk te houden kunnen diverse uitvoeringsvarianten en uitvoeringsmomenten worden besproken. De vaststelling van deze tijdelijke capaciteitsbeperkingen kan enkel plaatsvinden na instemming van gerechtigden die door deze aanpassing worden geraakt. Wanneer ProRail als gevolg van een dergelijke beperking een vervangend treinpad aanbiedt, worden de extra kilometers van het vervangende treinpad ten opzichte van het oorspronkelijke treinpad gecompenseerd, zie paragraaf 5.6.7.1. Daarnaast wordt bij de instemming van deze tijdelijke capaciteitsbeperking gecompenseerd aan de hand van de instemmingsregeling, zie paragraaf 5.6.7.2.

Is er geen consensus, dan wordt het geschil overeenkomstig de geschilbeslechtsingsregeling zoals opgenomen in paragraaf 4.5.5 binnen tien werkdagen na het aanhangig maken daarvan beslecht. Een geschil over de compensatie wordt overeenkomstig Bijlage 4 van de Netverklaring, Klachten- en geschillenregelingen, beslecht.

- X. In de eerste zin van paragraaf 5.6.6 vervalt de verwijzing naar paragraaf 4.3.4.
- XI. De gehele inhoud van paragraaf 5.6.7 komt te vervallen en wordt integraal vervangen door onderstaande tekst:

### **5.6.7 Financiële compensatie bij onttrekking van ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden**

Gerechtigden hebben recht op een financiële compensatie van de (extra) omleidingskilometers in het geval zij moeten omrijden als gevolg van tijdelijke capaciteitsbeperkingen zoals bedoeld in de paragrafen 4.3.4.1.1 t/m 4.3.4.1.4. Indien er sprake is van een tijdelijke capaciteitsbeperking die enkel

<sup>12</sup> Bijvoorbeeld een Tijdelijke Infrabeperking (TIB) als het klemmen van een wissel of een Tijdelijke Snelheidsbeperking (TSB).



kan plaatsvinden na instemming van gerechtigden die door deze aanpassing worden geraakt (zie paragraaf 4.3.4.1.4 geldt een (extra) compensatie bij instemming.

In paragraaf 5.6.7.1 is de compensatieregeling bij omleidingen nader uitgewerkt; in paragraaf 5.6.7.2 is de compensatieregeling bij instemming nader uitgewerkt.

### 5.6.7.1 Vaststelling compensatie omleidingskilometers

De compensatie betreft enkel de vergoeding van de (extra) omleidingskilometers voor de dienst 'Treinpad' en de extra heffing. Bij omleidingen tijdens de verkeersleidingsfase wordt de compensatie vastgesteld aan de hand van de daadwerkelijke omgerekte treinkilometers en is de hoogte van de vergoeding afhankelijk van de gewichtsklasse van de trein en het marktsegment (zie paragraaf 5.3.1 en paragraaf 5.3.4).

Bij omleidingen die worden vastgesteld vóór de verkeersleidingsfase wordt de compensatie gebaseerd op een vast (genormeerd) gewicht per marktsegment, namelijk:

- 650 ton voor treinen in het marktsegment goederenvervoersdiensten,
- 350 of 150 ton voor treinen in het marktsegment passagiersvervoersdiensten openbaar dienstcontract. Het gewicht is afhankelijk van het type baanvak waarop de tijdelijke capaciteitsbeperking plaatsvindt (zie paragraaf 5.6.6.4): is dit een categorie-1-baanvak, dan geldt een gewicht van 350 ton en is dit een categorie-2-baanvak, dan geldt een gewicht van 150 ton.
- 350 of 150 ton voor treinen in het marktsegment overige passagiersvervoersdiensten. Het gewicht is afhankelijk van het type baanvak waarop de tijdelijke capaciteitsbeperking plaatsvindt (zie paragraaf 5.6.6.4): is dit een categorie-1-baanvak, dan geldt een gewicht van 350 ton en is dit een categorie-2-baanvak, dan geldt een gewicht 150 ton.

In het geval dat een nihil tarief wordt toegepast voor het minimumtoegangspakket vanwege de uitvoering van door ProRail gegeven opdrachten voor het beheer van de spoorweginfrastructuur is geen sprake van compensatie voor omleidingskilometers.

Tabel 5.6 Compensatie voor omleiden per treinkilometer

Marktsegment	Gewicht	Compensatie treinpad	Compensatie extra heffing	Compensatie totaal
Goederenvervoersdiensten	650 ton	€ 1,5373	€ 0,0916	€ 1,6289
Passagiersvervoersdiensten in het kader van een openbaar dienstcontract	350 ton	€ 0,9570	€ 0,1009	€ 1,0579
	150 ton	€ 0,5413	€ 0,0571	€ 0,5984
Overige passagiersvervoersdiensten	350 ton	€ 0,9570	€ 0,0524	€ 1,0094
	150 ton	€ 0,5413	€ 0,0296	€ 0,5709

De compensatie wordt bepaald aan de hand van de extra kilometers en deze genormeerde compensatietarieven. De extra kilometers worden bepaald aan de hand van de voorkeursomleidingsroute (zie het Corridorboek). De compensatie wordt uitgekeerd middels een creditnota aan de spoorwegonderneming die de gebruiksvergoeding voor het treinpad gefactureerd krijgt en betaalt.

### 5.6.7.2 Vaststelling compensatie bij instemming

Op grond van paragraaf 4.3.4.1.4 kan ProRail overeengekomen capaciteitsbeperkingen wijzigen of nieuwe capaciteitsbeperkingen inbrengen waar bij de vaststelling van deze capaciteitsbeperkingen instemming van gerechtigden die door deze aanpassing worden geraakt vereist is. De instemmingscompensatie van het nadeel dat wordt ondervonden is gestandaardiseerd en wordt uitgekeerd middels een creditnota aan de spoorwegonderneming die de gebruiksvergoeding voor het treinpad gefactureerd zou krijgen. Wanneer op het moment van instemming met het opheffen van de capaciteit door een houder van de Capaciteitsovereenkomst nog geen

spoorwegonderneming is aangewezen om gebruik te maken van de verdeelde capaciteit, dan wordt de compensatie uitgekeerd aan de houder van de capaciteit (de partij met de Capaciteitsovereenkomst). ProRail stelt vast op welke wijze treinen worden geraakt door deze capaciteitsbeperking:

- Voor treinen die worden omgeleid wordt het tarief uit tabel 5.7 gehanteerd. Dit tarief bestaat uit een compensatie voor omleiden en voor opstellen.
- Voor treinen die niet kunnen worden omgeleid wordt het tarief voor opheffen gehanteerd, zie tabel 5.8.
- Out-of pocketkosten indien sprake is van een alternatieve modaliteit.

Tabel 5.7 Compensatie voor omleiden na instemming per treinkilometer

Marktsegment <sup>13</sup>	Gewicht	Compensatie Opstellen	Compensatie Instemmen	Compensatie Totaal
Goederenvervoersdiensten	650 ton	€ 1,9966	€ 9,7890	€ 11,7856
Passagiersvervoersdiensten	350 ton	-	-	Op basis van out-of-pocketkosten
	150 ton	-	-	Op basis van out-of-pocketkosten

Tabel 5.8 Compensatie voor opheffen na instemming

Marktsegment <sup>14</sup>	Gewicht	Compensatie Opheffen
Goederenvervoersdiensten (per trein)	650 ton	€ 1.649,98
Passagiersvervoersdiensten	350 ton	Op basis van out-of-pocketkosten
	150 ton	Op basis van out-of-pocketkosten

Indien spoorwegondernemingen gebruik maken van een alternatieve modaliteit, dan geldt dat enkel de out-of-pocketkosten voor compensatie in aanmerking komen. Er wordt geen compensatie voor opheffen uitgekeerd als sprake is van een alternatieve modaliteit.

### 5.6.7.3 Staffel bij instemming

Als een aanvullende capaciteitsbeperking op een laat moment wordt vastgesteld (vanaf dertig dagen voor uitvoering) wordt een staffel (verzwaring) van de compensatiebedragen gehanteerd, zie tabel 5.9.

Tabel 5.9 Compensatie omleiden en opheffen met staffel

Marktsegment	Compensatie omleiden per kilometer			Compensatie Opheffen		
	Buiten 30 dagen	Vanaf 30 dagen	Vanaf 14 dagen	Buiten 30 dagen	Vanaf 30 dagen	Vanaf 14 dagen
Goederenvervoersdiensten	€ 11,7856	€ 18,1317	€ 18,4126	€ 1.649,98	€ 2.538,44	€ 2.577,76
Passagiersvervoersdiensten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten
	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten

N.B. De compensatiebedragen bij het opheffen van goederenvervoerdiensten zijn per trein.

<sup>13</sup> De extra kilometers worden bepaald aan de hand van de voorkeursomleidingsroute (zie het Corridorboek)

<sup>14</sup> Deze compensatie is gebaseerd op een vaste gewogen corridorafstand voor goederenvervoer..

- XII. In bijlage 6 wordt de hyperlink naar het document [Wijze van vaststellen ad-hoccapaciteit](#) als nummer 51 ingevoegd.

#### 4 SpoorWeb voortaan ook beschikbaar voor gerechtigden met een capaciteits-overeenkomst (paragraaf 5.3.1 en bijlage 23)

- I. In paragraaf 5.3.1 Treinpad vervalt de derde alinea bij onderdeel 5.1 Juridische benodigdheden:

'Aan gerechtigden die niet als spoorwegonderneming gekwalificeerd zijn [...] die hiermee op verzoek van gerechtigde heeft ingestemd.'

De tekst wordt vervangen door onderstaande passage:

*'Aan gerechtigden die niet als spoorwegonderneming gekwalificeerd zijn biedt ProRail uitsluitend de onderdelen a (met uitzondering van de applicaties LOA-Online en Mijn Treinen), waarbij maximaal acht accounts kunnen worden afgenomen op het Orderportaal, b, c (uitsluitend de applicatie RailMaps), en k van het onder 'omschrijving' aangegeven deel van deze dienst aan. Ten aanzien van de dienst Plan- en uitvoeringsinformatie volgens TSI TAF/TAP standaard krijgt de gerechtigde op basis van artikel 6 van de Algemene Voorwaarden alle plan- en uitvoeringsinformatie te zien van de betrokken spoorwegonderneming die hiermee op verzoek van gerechtigde heeft ingestemd.'*

- II. In bijlage 23, onderdeel 21 SpoorWeb, wordt de omschrijving in regel 1.1 volledig vervangen door de navolgende tekst:

*'SpoorWeb als onderdeel van de dienst Treinpad is voor spoorwegondernemingen met abonnementen binnen de staffel een ICT-dienst die behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II. Wanneer er abonnementen buiten de staffel worden afgesloten en voor gerechtigden die niet als spoorwegonderneming gekwalificeerd zijn is SpoorWeb een ICT-dienst die behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.'*

- III. In bijlage 23, onderdeel 21 SpoorWeb, wordt de omschrijving in regel 2.1 aangevuld met de navolgende tekst als tweede alinea:

*'Gerechtigden die niet als spoorwegonderneming gekwalificeerd zijn kunnen meekijken zodat zij, in geval van storingen en vertragingen, sneller kunnen herplannen en prognoses kunnen doorgeven aan hun klanten. Dit voor zover de betrokken spoorwegonderneming hiermee op verzoek van gerechtigde heeft ingestemd.'*

- IV. In bijlage 23, onderdeel 21 SpoorWeb, wordt de omschrijving in regel 4.1 volledig vervangen door de navolgende tekst:

*'Aan spoorwegondernemingen wordt deze applicatie geleverd als onderdeel van de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1. Voor deze applicatie wordt een staffel gehanteerd. Indien er meer accounts worden afgenomen dan in de staffel is afgestemd, worden extra kosten ten bedrage van € 3.530,-- per account in rekening gebracht (categorie 4 dienst).'*

*Aan gerechtigden die niet als spoorwegonderneming gekwalificeerd zijn wordt deze applicatie geleverd tegen het tarief van € 3.530,-- per account.'*

- V. In bijlage 23, onderdeel 21 SpoorWeb, wordt de omschrijving in regel 6.1 volledig vervangen door de navolgende tekst:

“Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig:

- Bent u als gerechtigde nog geen relatie van ProRail, dan kunt u [hier](#) klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure.
- Bent u als gerechtigde al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van uw organisatie.

Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via [IDM](#).”

## 5 Aanpassing compensatieregeling voor goederenvervoer bij storingen of beperkingen op de Havenspoorlijn in 2024 (paragraaf 5.6.8)

De tekst van paragraaf 5.6.8 wordt in zijn geheel vervangen door onderstaande nieuwe versie onder vernumming van de voetnoten:

### 5.6.8 Vergoedingen goederenvervoer bij storingen of beperkingen op de Havenspoorlijn

De overwegingen bij de vergoedingsregeling zijn:

- Het aantal hinderrijke storingen van de infrastructuur van de Havenspoorlijn (inclusief Kijfhoek) is relatief hoog en het voldoen aan de omgevingsvergunningen en de brandweeraanwijzingen op de Havenspoorlijn (inclusief Kijfhoek) in Rotterdam is nog niet op alle punten in orde.
- Deze aspecten kunnen zich vertalen in korte en/of langdurige gebruiksbepalingen (hinder) voor de spoorwegondernemingen die gebruik maken van de Havenspoorlijn en Kijfhoek.
- Na een toename van het aantal storingen in 2020 is sinds 2022 de situatie verbeterd, maar nog niet op het gewenste niveau.
- Bovenmatige hinder kan leiden tot schade/extra kosten voor spoorwegondernemingen ten gevolge van vertragingen, uitval van treinen en/of extra handelingen die op andere locaties dienen te worden uitgevoerd dan initieel gepland.
- Dit betreft onder andere extra kosten voor locomotief- en machinistinzet, energie, herplanning, extra opstellen et cetera.
- Deze extra kosten ontstaan zowel in de feederprocessen als in de linehaulprocessen.
- De extra kosten zijn beperkt afhankelijk van het gewicht van een trein.
- In 2024 wordt door ProRail verder gewerkt om de oorzaken van de bovenmatige hinder weg te nemen. De verwachting is dat daardoor het aantal ongeplande buitendienststellingen en het aantal storingen in 2024 verder zal afnemen.

De uitgangspunten bij de vergoedingsregeling zijn:

- Een toename van kosten ten gevolge van bovenmatige hinder wordt middels een gestandaardiseerde regeling door ProRail vergoed indien er sprake is van meerdere (vijf of meer) hinderrijke verstoringen in een kwartaal, waarbij ProRail de veroorzaker is van de verstoring.
- Een hinderrijke verstoring is een verstoring met als gevolg 121 of meer verdragingsminuten gerekend over alle geraakte treinen. De impact van het aantal geraakte treinen wordt in de verdragingsminuten verwerkt. De impact wordt gemeten op basis van het vigerende plan voor de treinen die geraakt worden door het incident. Het vigerend plan is het meest actuele plan waarop de spoorwegonderneming rekent. Een trein die geannuleerd wordt als gevolg van een verstoring telt mee als 120 verdragingsminuten.
- Een storing die langer dan 24 uur duurt, wordt zolang de storing duurt iedere 24 uur als een nieuwe hinderrijke storing geregistreerd, met een maximum van vijf per storing. Voorwaarde is dat de impact van deze langdurige storing minimaal 121 verdragingsminuten per 24 uur bedraagt. In de wekelijkse rapportage worden meerdaagse storingen slechts één keer meegeteld. Dit aantal hinderrijke storingen wordt bij de afsluiting van het kwartaal gecorrigeerd in de rapportage over de totale duur en impact

van de meerdaagse storingen. Dit gecorrigeerde aantal is de basis voor de compensatie voor dat kwartaal.

- De hoogte van de compensatie (tegenoetkoming in de toename van kosten ten gevolge van bovenmatige hinder) in een kwartaal is afhankelijk van het aantal hinderrijke verstoringen op Havenspoorlijn (inclusief Kijfhoek). Hoe meer verstoringen er in een periode zijn, hoe hoger de schade en hoe hoger de compensatie. Indien er weinig tot geen hinderrijke verstoringen optreden, zal er geen of beperkte toename van kosten zijn en vindt er geen compensatie in die periode (kwartaal) plaats.
- De compensatieregeling is gekoppeld aan het programma Infra en processen op orde met een looptijd van 13 december 2020 t/m 31 december 2024.
- Het aantal hinderrijke storingen wordt door ProRail wekelijks gerapporteerd aan de spoorwegondernemingen/gerechtigden. De rapportage vindt plaats binnen vier werkdagen na einde week met alle storingen en de vertragsminuten per hinderrijke storing, waarop vervoerders binnen zes werkdagen kunnen reageren richting ProRail.
- De compensatie wordt voor alle spoorwegondernemingen gelijk en op dezelfde wijze toegepast ongeacht of de individuele spoorwegonderneming meer of minder last heeft gehad van de storingen in het betreffende kwartaal.
- De compensatie wordt verleend voor alle door ProRail gefactureerde en betalende treinkilometers waarvoor gebruiksvergoeding moet worden betaald van treinen met een herkomst en/of bestemming op de infrastructuur van de Havenspoorlijn (inclusief Kijfhoek). Daarnaast geldt voor opstellen op de Havenspoorlijn, inclusief Kijfhoek, een vrijgestelde periode per factuurregel voor het gebruik van opstelsporen. De hoogte van de vrijgestelde periode is afhankelijk van de hoogte van het aantal hinderrijke storingen in het kwartaal.
- Uitsluitend kilometers en parkeerminuten op door ProRail beheerde infrastructuur worden gecompenseerd.
- De compensatie wordt uitgekeerd aan de partij die de gebruiksvergoedingen voor het opstellen en rangeren en de treinpaden gefactureerd krijgt en betaalt.
- Indien gebruik gemaakt wordt van deze compensatieregeling, dan vervalt het recht om op basis van de Toegangsovereenkomst met bijbehorende Algemene Voorwaarden dan wel op basis van paragraaf 5.6.7 een verzoek tot schadevergoeding te doen tenzij een totale storing en/of beperking langer duurt dan vijf dagen (120 uur na het ontstaan van de storing/beperking) met een totale vertraging van 121 minuten of meer of het een storing en/of beperking betreft op ProRail beheergebied buiten de scope Havenspoorlijn (inclusief Kijfhoek). In dat geval wordt een mogelijke schadevergoeding wel op grond van artikel 18 van de Algemene Voorwaarden bepaald dan wel zal ProRail een aparte regeling treffen zoals die tot 12 december 2020 gegolden heeft voor de gebruiksbeperkingen voor het rangeren met gevaarlijke stoffen op het emplacement Waalhaven<sup>15</sup>. Eén en ander afhankelijk van de omstandigheden van het geval. Het gaat hier om nieuwe verstoringen en gebruiksbeperkingen die optreden na 12 december 2020.

De compensatie bedraagt een bedrag per kilometer van het tarief van de dienst:

- Een bedrag voor de dienst treinpad per gefactureerde kilometer van treinen (inclusief losse locomotieven) met een herkomst en/of bestemming op Havenspoorlijn (inclusief Kijfhoek).
- Een vrijgestelde periode in minuten van opstellen op de Havenspoorlijn (inclusief Kijfhoek).

De hoogte van de compensatie in een kwartaal is afhankelijk van het aantal hinderrijke storingen in dat kwartaal. De vaststelling en uitbetaling van de compensatie vindt plaats na afloop van dat kwartaal.

---

<sup>15</sup> Compensatieregeling Waalhaven



Tabel 5.8 Vergoedingen bij hinderrijke storingen Havenspoorlijn.

Aantal hinderrijke storingen per kwartaal	Compensatie per kilometer herkomst/bestemming Rotterdam (X)	Compensatie opstellen Havenspoorlijn vrijgestelde periode per factuurregel in minuten (Y)
<5	€ 0,00	0
5 t/m 9	€ 0,10	120
10 t/m 15	€ 0,12	150
16 t/m 45	€ 0,20	240
>45	€ 0,30	360

## 6 Gebruiksbeperking Velserspoortunnel (bijlage 9)

In bijlage 9 wordt aan de tabel met baanvakken waarop, in afwijking van het interoperabiliteitsprincipe, een bepaald soort verkeer of vervoer is uitgesloten, de volgende regel toegevoegd:

8	Santpoort Noord – Beverwijk	Velserspoortunnel	Lokale beperking goederen- en reizigersvervoer: goederentreinen en reizigerstreinen mogen niet gelijktijdig in de tunnel aanwezig zijn. De grondslag van deze beperking is te vinden op het <a href="#">Logistiek Portaal</a> .
---	-----------------------------	-------------------	---

## 7 Gewijzigde planning nieuwe versie KijfDis (bijlage 23)

In bijlage 23, onderdeel 41 KijfDis, wordt de omschrijving in regel 3.1.3 volledig vervangen door de navolgende tekst:

*‘ProRail ontwikkelt momenteel een nieuwe versie van het systeem KijfDis. Deze nieuwe versie zal naar verwachting in 2024 beschikbaar zijn; spoorwegondernemingen worden hierover geïnformeerd middels een aanvulling op de Netverklaring.’*

## 8 Toegang aanvragen tot de monitoringsapplicatie van ORBIT kan voortaan via IDM (bijlage 23)

Deze wijziging is alleen van toepassing voor afnemers van de ICT-dienst ORBIT. In bijlage 23, onderdeel 31 ORBIT wordt de omschrijving in regel 6.1 volledig vervangen door de navolgende tekst:

*‘Aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten ([informatiediensten@prorail.nl](mailto:informatiediensten@prorail.nl)).*

*Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken, dan heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig:*

- Bent u als spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u [hier](#) klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure.*
- Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van uw organisatie.*

*Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via [IDM](#).’*

*Als u al gebruik maakt van ORBIT kunt u via [IDM](#) toegang aanvragen tot de monitoringsapplicatie van ORBIT, MONA.*

## 9 Aanpassing openingstijden ProRail Servicedesk voor twee ICT- en informatiediensten (bijlage 23)

- I. In bijlage 23 , onderdeel 14 Inzicht in Buitendienststellingen wordt in regel 3.1.1 de tekst onder Beschikbaarheid Servicedesk:

*'- Btd-planner Rapportage & Buitendienststellingskaart: 5 x 10 uur'*

vervangen door:

*'- Btd-planner Rapportage & Buitendienststellingskaart: tijdens werkdagen van 08:00 – 18:00 uur'*

- II. In bijlage 23, onderdeel 35 Monitoring-Fiatteren” worden de openingstijden van de servicedesk in regel 3.1.1 gewijzigd van '7x 24 uur' in *'tijdens werkdagen van 08:00 – 18:00 uur'*.

ProRail B.V.  
Utrecht, april 2024