Netverklaring 2027

bijgewerkt t/m aanvulling 3

geldigheidsperiode: dienstregelingsjaar 2027
zondag 13 december 2026 t/m zaterdag 11 december 2027
(inclusief de eerdere behandeling van capaciteitsaanvragen ten behoeve van die periode)

Colofon

eigenaar	ProRail
e-mail	netverklaring@prorail.nl
kenmerk	T20180019-117460140-7779
versie	1.3
datum	20 november 2026
status	Definitief

Versiebeheer

Versiebeheer en verwerkte aanvullingen			
Versie	**Datum**	**Aanvulling**	**Onderwerp van de wijzigingen**
0.5	29 augustus 2025		Ontwerp-Netverklaring 2027
1.0	12 december 2025		Definitieve Netverklaring 2027, initiële versie
1.1	6 mei 2026	1	Tekstuele correctie in paragraaf 4.9.3.4 Capaciteitsaanbod, onderzoek naar de realisatie van een sorteerdienst op Kijfhoek
1.2	30 juni 2026	2	Indexering vergoedingen, nieuw formulier aanleveren spoorvoertuiggegevens aan ProRail, Digital European Instructions, wijzing partij die DONNA-examen afneemt, meerjarige Toegangsovereenkomst en Algemene Voorwaarden 2027, vervanging Logistiek Portaal door Partnerportaal, wijziging beschikbaarheid ProRail servicedesk voor de ICT-dienst Actueel Spoorinformatie
1.3	20 november 2026	3	Actualisatie compensatiebedragen bij omleiden en opheffen na instemming

Inhoudsopgave

Versiebeheer **2**

Inhoudsopgave **3**

Overzicht van bijlagen **7**

Begrippenlijst **8**

1 Algemene informatie **9**

1.1 Inleiding 9
1.2 Doel van de Netverklaring 9
1.3 Juridische aspecten 10
1.3.1 Wettelijk kader 10
1.3.2 Juridische status en aansprakelijkheid 11
1.3.3 Klachten, geschillen en conflictafhandeling 11
1.4 Structuur van de Netverklaring 12
1.5 Geldigheid, wijzigingen en publicatie 13
1.5.1 Tijdvak van geldigheid 13
1.5.2 Aanvullingen op de Netverklaring 13
1.5.3 Publicatie van de Netverklaring 13
1.6 Contactadres voor informatie over/uit de Netverklaring 13
1.7 Internationale samenwerking door infrastructuurbeheerders 14
1.7.1 Goederencorridors (Rail Freight Corridors, RFC's) 14
1.7.2 RailNetEurope en overige internationale samenwerkingsverbanden 16

2 Spoorweginfrastructuur **18**

2.1 Inleiding 18
2.2 Beheergebied 18
2.2.1 Spoorwegen in beheer bij ProRail 18
2.2.2 Aansluitende spoorwegen buiten beheer van ProRail 19
2.3 Kenmerken van de spoorweginfrastructuur 20
2.3.1 Baanvakken 20
2.3.2 Spoorgeometrie 20
2.3.3 Stations en knooppunten 20
2.3.4 Omgrenzingsprofielen voor spoorvoertuigen en lading 21
2.3.5 Aslasten en tonmetergewichten 21
2.3.6 Helling 22
2.3.7 Snelheid 22
2.3.8 Treinlengte 22
2.3.9 Elektrische tractie-energievoorziening 23
2.3.10 Seinstelsels 23
2.3.11 Verkeersleidingssystemen 24
2.3.12 Communicatiesystemen 25
2.3.13 Beveiligingssystemen 25
2.4 Gebruiksbeperkingen 26
2.4.1 Gespecialiseerde spoorweginfrastructuur 27
2.4.2 Milieugerelateerde gebruiksvoorschriften en -beperkingen 27
2.4.3 Risicogerelateerde gebruiksbeperkingen 31

2.4.4 Gebruiksvoorschriften en –beperkingen voor spoorwegtunnels 32
2.4.5 Gebruiksvoorschriften en –beperkingen voor spoorbruggen en andere kunstwerken 33
2.4.6 Gebruiksbeperkingen vanuit perronveiligheid 33
2.4.7 Gebruiksbeperkingen als gevolg van verkorte remafstanden 34
2.4.8 Gebruiksbeperking in het kader van eenmansbediening 34
2.4.9 Lokale gebruiksbeperkingen vanuit het toepassen van het veiligheidsbeheersysteem 34
2.5 Beschikbaarheid en veiligheid van de spoorweginfrastructuur 34
2.6 Capaciteits- en infra-ontwikkelingen 36
2.6.1 Capaciteits- en infra-ontwikkelingen op basis van behoeften van gerechtigden en ProRail 36
2.6.2 Externe ontwikkelingen die van invloed zijn op de gebruiksmogelijkheden van de infrastructuur 37

3 Toegangsvoorwaarden 38

3.1 Inleiding 38
3.2 Vereisten voor toegang 38
3.2.1 Vereisten voor het aanvragen van capaciteit 38
3.2.2 Vereisten voor toegang tot de spoorweginfrastructuur 39
3.2.3 Bedrijfsvergunningen 39
3.2.4 Veiligheidscertificaten 40
3.2.5 Verzekering 40
3.3 Contractuele afspraken 40
3.3.1 Kaderovereenkomsten 40
3.3.2 Toegangsovereenkomsten met spoorwegondernemingen 40
3.3.3 Capaciteitsovereenkomsten met gerechtigden niet zijnde spoorwegondernemingen 41
3.3.4 Algemene Voorwaarden 41
3.4 Specifieke vereisten voor toegang 42
3.4.1 Eisen met betrekking tot spoorvoertuigen 42
3.4.2 Eisen met betrekking tot bedrijfsvoering en personeel 43
3.4.3 Buitengewoon Vervoer 44
3.4.4 Gevaarlijke stoffen 44
3.4.5 Testtreinen en andere speciale treinen 45
3.4.6 Eisen met betrekking tot informatielevering 45

4 Capaciteitsverdeling 47

4.1 Inleiding 47
4.2 Procesbeschrijving capaciteitsverdeling treinpaden 47
4.2.1 Processen en definities 47
4.2.2 Betrokken partijen 49
4.2.3 Indienen van aanvragen voor treinpaden 49
4.2.4 One-Stop-Shop 50
4.3 Tijdelijke capaciteitsbeperkingen 51
4.3.1 Algemene bepalingen 51
4.3.2 Soorten tijdelijke capaciteitsbeperkingen 52
4.4 Toepassing van Kaderovereenkomsten 57
4.5 Werkwijze verdeling van capaciteit 58
4.5.0 Voorbereiding jaardienstverdeling 58

4.5.1 Tijdschema en proces voor de jaardienstverdeling 58
4.5.2 Tijdschema en proces voor de late-requestaanvragen 60
4.5.3 Tijdschema en proces voor de ad-hocaanvragen 60
4.5.4 Nadere beschrijving van de processen 61
4.5.5 Geschilbeslechting capaciteitsverdeling 67
4.6 Overbelaste spoorweginfrastructuur 67
4.7 Buitengewoon Vervoer, testtreinen en andere speciale treinen 69
4.7.1 Wanneer is er sprake van Buitengewoon Vervoer (goederen- en reizigersvervoer) 69
4.7.2 Testtreinen en andere speciale treinen 69
4.8 Wijzigen en annuleren van reeds verdeelde treinpaden 70
4.8.1 Wijzigen van verdeelde treinpaden door de gerechtigde 70
4.8.2 Wijzigen en annuleren van verdeelde treinpaden door de infrastructuurbeheerder 70
4.8.3 Niet gebruiken van capaciteit door de gerechtigde 72
4.8.4 Annuleren van treinpaden door de gerechtigde 72
4.9 Herontwerp capaciteitsverdelingsproces (TTR) 73
4.9.1 Doelstellingen TTR 73
4.9.2 Proceselementen TTR 73
4.9.3 Implementatie TTR 75
4.10 Principes voor capaciteitsverdeling op de internationale goederencorridors (Rail Freight Corridors) 77

5 Diensten en vergoedingen 78

5.1 Inleiding 78
5.2 Heffingsbeginselen 78
5.3 Minimumtoegangspakket en vergoedingen 80
5.3.1 Treinpad 80
5.3.2 Perrons 83
5.3.3 Tractie-energievoorziening 85
5.3.4 Extra heffing 86
5.4 Aanvullende diensten en vergoedingen 86
5.4.1 Tractie-energie 86
5.4.2 EnergieVerzamelApplicatie (EVA) 87
5.4.3 Faciliteren van de mogelijkheid tot Buitengewoon Vervoer 88
5.5 Ondersteunende diensten en vergoedingen 89
5.5.1 Toegang tot het telecommunicatienetwerk 89
5.5.2 Levering van aanvullende informatie 90
5.5.3 Keuring van spoorvoertuigen 92
5.5.4 Speciale onderhoudsdiensten en -voorzieningen 93
5.6 Financiële sancties, stimulansen en compensaties 93
5.6.1 Sancties voor het wijzigen van treinpaden door de gerechtigde 93
5.6.2 Sancties voor het wijzigen van treinpaden door de infrastructuurbeheerder 93
5.6.3 Sancties voor het niet gebruiken van treinpaden 93
5.6.4 Sancties voor het annuleren van treinpaden 93
5.6.5 Stimulansen en kortingen 94
5.6.6 Compensatieregeling bij geplande tijdelijke capaciteitsbeperkingen 95
5.6.7 Financiële compensatie bij onttrekking ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden 98
5.6.8 Financiële compensatie voor langer opstellen als gevolg van storingen en beperkingen 100
5.7 Prestatieregeling 101

5.7.1 Regelingen voor ondernemingen in het marktsegment reizigersvervoer 101
5.7.2 Regelingen voor ondernemingen in het marktsegment goederenvervoer 103
5.7.3 Klachtenprocedure prestatieregeling 105
5.8 Wijzigingen van de vergoedingsregelingen 106
5.8.1 Vergoedingsregeling 2027 106
5.8.2 Verwachte wijzigingen van de vergoedingsregelingen 106
5.9 Facturering 106
5.10 Overige diensten, vergoedingen en heffingen 107
5.10.1 HSL-heffing 107

6 Operatie 108

6.1 Inleiding 108
6.2 Operationele Voorwaarden 108
6.2.1 Communicatie met Verkeersleiding 108
6.2.2 Procedure voor bediening infra-elementen (inclusief gebruikersprocessen voor ERTMS) 108
6.2.3 Vertrekprocedure 109
6.2.4 Planmatige uitvoering goederentreinen 109
6.2.5 Aanleveren beladingsgegevens 110
6.2.6 Roestrijden 110
6.2.7 Noodherstel en reparaties aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur 110
6.2.8 Incidentmanagement Rail 111
6.2.9 Gebruik van niet-centraal bediende gebieden 113
6.2.10 Lokale bijzonderheden emplacementen 114
6.3 Bijsturingsmaatregelen 114
6.3.1 Beginselen van bijsturingsmaatregelen 114
6.3.2 Maatregelen bij verstoringen van de geplande dienstregeling op het nationale net 115
6.3.3 Maatregelen bij grote verstoringen van het treinverkeer met internationale impact 115
6.4 Systemen voor inzicht in de actuele treinbewegingen 116

7 Dienstvoorzieningen en vergoedingen 118

7.1 Inleiding 118
7.2 Dienstvoorzieningen van derden 118
7.3 Dienstvoorzieningen van ProRail 118
7.3.1 Algemene bepalingen 119
7.3.2 Stations voor reizigersvervoer 120
7.3.3 Goederenterminals 125
7.3.4 Rangeeremplacementen 125
7.3.5 Opstelterreinen 125
7.3.6 Onderhoudsdiensten en -voorzieningen 146
7.3.7 Andere technische diensten en voorzieningen 147
7.3.8 Zeehaven- en binnenhavendiensten en -voorzieningen 147
7.3.9 Hulp- en ondersteuningsdiensten en -voorzieningen 148
7.3.10 Tankinstallaties 148

Overzicht van bijlagen

Bijlage 1	Algemene overzichtskaart met netwerkconfiguratie (paragraaf 2.2.1)	151
Bijlage 2	Lijst van begrippen	153
Bijlage 3	Consultatie (paragraaf 1.5.3)	169
Bijlage 4	Klachten- en geschillenregelingen (paragraaf 1.3.3)	170
Bijlage 5	Model-Toegangsovereenkomst en Algemene Voorwaarden (paragraaf 3.3)	173
Bijlage 6	Overzicht gerelateerde documenten op het Partnerportaal	192
Bijlage 7	Bedrijfsvergunningen en vervoermarkttoegang (paragraaf 3.2.2)	195
Bijlage 8	Aanlevering gegevens en rapportages (paragrafen 2.4.3, 3.4.1 en 3.4.6)	197
Bijlage 9	Baanvakken met gebruiksbeperkingen (paragraaf 2.4.1)	202
Bijlage 10	Infrastructuurprojecten en –studieprojecten (paragraaf 2.6)	204
Bijlage 11	Rangeerheuvel Kijfhoek (paragraaf 7.3.5.2.2)	214
Bijlage 12	Referentieprofielen (paragraaf 2.3.4)	215
Bijlage 13	Aslasten en tonmetergewichten goederenvervoer (paragraaf 2.3.5)	217
Bijlage 14	Treinbeïnvloedingssystemen (paragraaf 2.3.13.1)	218
Bijlage 15	Treindetectiesystemen (paragraaf 2.3.13.2)	219
Bijlage 16	Baanvakken aangemerkt voor eenmansbediening (paragraaf 2.4.8)	220
Bijlage 17	Tractie-energievoorzieningssystemen (paragraaf 2.3.9)	221
Bijlage 18	Beweegbare spoorbruggen (paragraaf 2.4.5)	224
Bijlage 19	Perronlengten (paragraaf 2.3.8 en 7.3.2)	227
Bijlage 20	Openbare laad- en losplaatsen (paragraaf 7.3.5.2.3)	228
Bijlage 21	Tankinstallaties (paragraaf 7.3.10)	229
Bijlage 22	Standaard goederenpaden (paragraaf 4.5.1)	231
Bijlage 23	ICT- en informatiediensten	234
Bijlage 24	Voorwaarden bij het gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem (paragrafen 5.3.3 en 5.4.1)	291
Bijlage 25	Stations (paragraaf 5.3.2 en 7.3.2)	292

Begrippenlijst

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

1 Algemene informatie

1.1 Inleiding

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

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

ProRail voert in opdracht van derden ook werkzaamheden uit die samenhangen met bovenstaande beheertaken of met mobiliteitsvraagstukken in bredere zin.

ProRail beschikt ten behoeve van het veilig beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur over een veiligheidsbeheersysteem en een geldige veiligheidsvergunning.[4]

Railinfratrust is eigenaar van het gesloten distributiesysteem voor de elektrische tractie-energie op de met bovenleiding uitgeruste sporen van de hoofdspoorweginfrastructuur, en is als beheerder van dit particuliere net onder de voorwaarden van een door de Autoriteit Consument & Markt verleende ontheffing vrijgesteld van de aanwijzing van een netbeheerder.[5] ProRail voert namens Railinfratrust alle werkzaamheden uit die met het beheer van dit particuliere net samenhangen.

Besluiten van bevoegde instanties of uitspraken van rechterlijke instanties kunnen aanleiding geven tot wijzigingen van deze procedures, regels en tijdschema's na de bekendmaking van de Netverklaring. In dat geval zal een aanvulling op deze Netverklaring worden gepubliceerd.

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

1.2 Doel van de Netverklaring

Het doel van de Netverklaring is om gerechtigden[6] te informeren over de aard van de hoofdspoorweginfrastructuur, de voorwaarden voor toegang en gebruik daarvan en de procedures voor de verdeling van capaciteit. De Netverklaring informeert gerechtigden over de diensten en dienstvoorzieningen die ProRail aanbiedt inclusief de beschikbaarheid, vergoedingen en voorwaarden voor deze diensten en dienstvoorzieningen.

---

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

2 De Beheerconcessie 2015-2025 is verlengd tot 1 januari 2029 bij besluit van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 25 november 2024, Staatscourant 2024, 37630.

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

4 Artikel 16f Spoorwegwet.

5 Besluit van de ACM met kenmerk ACM/DE/2014/202129 en zaaknummer 12.0310.30 d.d. 23 april 2014 en verlengd en gewijzigd bij Besluit van de ACM met kenmerk ACM/UIT/608058 en zaaknummer ACM/23/181696 d.d. 25 oktober 2023.

6 Gerechtigden zoals bedoeld in artikel 57 van de Spoorwegwet.

De Netverklaring bevat ook informatie over de voorwaarden voor toegang tot niet door ProRail aangeboden dienstvoorzieningen die zijn aangesloten op de door ProRail beheerde hoofdspoorweginfrastructuur en voor de dienstverlening in die voorzieningen. Deze informatie is opgenomen in een aparte bijlage, de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden, behorend bij de Netverklaring*'. De lijst is te vinden op de website van ProRail.

1.3 Juridische aspecten

1.3.1 Wettelijk kader

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

tabel 1.1 Overzicht nationale wet- en regelgeving

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

1.3.2 Juridische status en aansprakelijkheid

De Netverklaring 2027 is een netverklaring zoals bedoeld in artikel 58 van de Spoorwegwet en is gebaseerd op de per 1 november 2025 geldende regelgeving. ProRail is niet aansprakelijk voor schade die voortvloeit uit kennelijke typ- en/of opmaakfouten in de Netverklaring 2027. ProRail is niet verantwoordelijk voor de inhoud en omschrijving van spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen die door derden worden aangeboden. Ook is ProRail niet aansprakelijk voor de inhoud van pagina's van derden waarnaar wordt gelinkt in de Netverklaring.

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

1.3.3 Klachten, geschillen en conflictafhandeling

ProRail heeft één algemene en meerdere specifieke klachten- en geschillenregelingen. Onderstaand geeft ProRail een overzicht van deze regelingen:

- *Algemene klachten- en geschillenregeling*
  Deze regeling is uitgewerkt in Bijlage 4, onderdeel 1, en voorziet in een procedure voor het behandelen van klachten en geschillen die betrekking hebben op de door ProRail aangeboden of met ProRail overeengekomen dienstverlening. Voor meer informatie en/of het indienen van klachten kan contact opgenomen worden met de afdeling Accountmanagement:

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

- *Klachten- en geschillenregeling stationsportfolio*.
  Klachten en geschillen over de door ProRail aangeboden of met ProRail overeengekomen transfervoorzieningen op reizigersstations. Deze regeling is uitgewerkt in Bijlage 4, onderdeel 2.

- *Geschilbeslechtingsregeling capaciteitsverdeling*
  Deze regeling, die nader uitgewerkt is in paragraaf 4.5.5 *Geschilbeslechting capaciteitsverdeling*, is bedoeld voor de beslechting van geschillen over de verdeling van capaciteit en voorziet in een procedure die binnen tien werkdagen uitsluitsel geeft over de oplossing.

- *Klachtenprocedure prestatieregeling*
  Voor klachten over het niet of onjuist toepassen van de prestatieregeling kan de klachtenprocedure prestatieregeling worden ingeroepen. Deze procedure is nader uitgewerkt in paragraaf 5.7.3 *Klachtenprocedure prestatieregeling*.

Toepassing van deze klachten- en geschillenregelingen laat onverlet dat gerechtigden een klacht kunnen indienen bij de ACM indien zij menen dat er sprake is van oneerlijke behandeling, discriminatie of anderszins van benadeling dan wel onterechte weigering van toegang tot een dienstvoorziening in geval van een conflict over de capaciteitsverdeling.[7] Op de website van de ACM staat een formulier waarmee klachten bij de ACM kunnen worden ingediend. Klachten die betrekking hebben op de in de Netverklaring bekendgemaakte gegevens als bedoeld in de onderdelen 2 en 3 van bijlage IV van Richtlijn 2012/34/EU kunnen tot uiterlijk zes weken na publicatie worden ingediend

[7] Artikel 71 lid 1 Spoorwegwet.

bij de ACM. De contactgegevens van de ACM zijn vermeld in paragraaf 3.2.2 *Vereisten voor toegang tot de spoorweginfrastructuur.*

1.4 Structuur van de Netverklaring

De Netverklaring is opgesteld volgens de '*Network Statement Common Structure*' van RailNetEurope (zie paragraaf 1.7.2 *RaiNetEurope en overige internationale samenwerkingsverbanden*), die gebaseerd is op de hoofdprocessen van de infrastructuurbeheerder. Deze gemeenschappelijke structuur zorgt ervoor dat globaal gelijkwaardige informatie op dezelfde plaats in de Netverklaring van de bij RailNetEurope aangesloten landen te vinden is. De structuur is te vinden op de website van RailNetEurope.

Opbouw van de Netverklaring
De Netverklaring is opgebouwd uit zeven hoofdstukken - die samen het hoofddocument vormen - en vijfentwintig bijlagen die aanvullende informatie geven:

- Hoofdstuk 1 geeft algemene informatie over de Netverklaring, de juridische kaders en de contactpersonen.
- Hoofdstuk 2 beschrijft de belangrijkste technische en functionele kenmerken van de spoorweginfrastructuur.
- Hoofdstuk 3 definieert de wettelijke vereisten en de voorwaarden voor de toegang tot het spoorwegnet.
- Hoofdstuk 4 beschrijft de procedures voor de capaciteitsverdeling op het spoor. Het betreft specifiek de verdeling van treinpaden en de planning van tijdelijke capaciteitsbeperkingen.
- Hoofdstuk 5 geeft een overzicht van de diensten die door ProRail worden verleend buiten de dienstvoorzieningen (de diensten in de categorieën 1, 3 en 4 zoals beschreven in bijlage II van Richtlijn 2012/34/EU), evenals de tarieven voor deze diensten.
- Hoofdstuk 6 beschrijft de operationele processen in de verkeersleidingsfase (be- en bijsturing en incidentenbestrijding) en de verantwoordelijkheden daarin van zowel ProRail als de spoorwegonderneming.
- Hoofdstuk 7 biedt een overzicht van de dienstvoorzieningen uit categorie 2 van Richtlijn 2012/34/EU die op de hoofdspoorweginfrastructuur zijn aangesloten – alsmede van de diensten binnen deze voorzieningen.

De diensten en dienstvoorzieningen van derde partijen zijn opgenomen in een separaat document, de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden, behorend bij de Netverklaring'.* Dit document is te vinden op de website van ProRail.

Aanvullende informatiebronnen
Voor (actuele/dynamische) detail- en achtergrondinformatie verwijst deze Netverklaring onder andere naar verschillende andere informatiebronnen, waaronder het Logistiek Portaal, het Partnerportaal, de website www.prorail.nl van ProRail, het Europese Register van Infrastructuur (RINF) en het Rail Facilities Portal.

Om toegang te kunnen krijgen tot het Logistiek Portaal, waarop voor gerechtigden met een toegangs- of capaciteitsovereenkomst op de individuele partnerpagina van de betreffende gerechtigde onder meer de eigen overeenkomsten en factuurspecificaties worden gepubliceerd, is autorisatie door ProRail nodig. Zie voor meer informatie over het Logistiek Portaal en het aanvragen van toegang Bijlage 23, onderdeel 13.1. Het is mogelijk om een melding te ontvangen zodra een nieuw of gewijzigd document wordt gepubliceerd op het Logistiek Portaal. Zie voor meer informatie over het instellen van notificaties de gebruikershandleiding op het Logistiek Portaal.

Autorisatie is ook nodig om toegang te krijgen tot het Partnerportaal, waarop voor gerechtigden onder andere relevante bedrijfsvoorschriften en procedures van ProRail worden gepubliceerd. Zie voor meer informatie over het Partnerportaal en het aanvragen van toegang Bijlage 23, onderdeel 13.2

Toegang tot het RINF kan verkregen worden door registratie via de website (zie voor meer informatie Bijlage 23, onderdeel 1.4.2). De informatie op de website van ProRail is openbaar en kan zonder registratie of account worden ingezien.

1.5 Geldigheid, wijzigingen en publicatie

1.5.1 Tijdvak van geldigheid

De Netverklaring 2027 is van toepassing op:

- de toegang tot en het gebruik van de spoorweginfrastructuur en dienstvoorzieningen en de bijhorende diensten in het dienstregelingsjaar 2027;
- de behandeling van capaciteitsaanvragen voor de jaardienst 2027; ook als die behandeling plaatsvindt vóór het begin van het dienstregelingsjaar 2027.

Het dienstregelingsjaar 2027 begint op zondag 13 december 2026 om 00:00 uur en eindigt op zaterdag 11 december 2027 om 24:00 uur. Deze data zijn conform Richtlijn 2012/34/EU, bijlage VII. Gegevens in de Netverklaring 2027 over de periode na 12 december 2027 zijn indicatief.

1.5.2 Aanvullingen op de Netverklaring

Omstandigheden na de bekendmaking van deze Netverklaring kunnen aanleiding geven tot het wijzigen van de Netverklaring.[8] Deze wijzigingen worden doorgevoerd door middel van een aanvulling. Aanvullingen worden na overleg met betrokken gerechtigden gepubliceerd conform het in de navolgende paragraaf 1.5.3 *Publicatie van de Netverklaring* beschreven proces.

1.5.3 Publicatie van de Netverklaring

ProRail heeft de Netverklaring 2027 opgesteld na overleg met de betrokken gerechtigden (zie Bijlage 3). Een e-mail met een hyperlink naar de Netverklaring 2027 op de website van ProRail is verzonden naar:

- gerechtigden die in het dienstregelingsjaar 2025 een toegangsovereenkomst met ProRail hebben gesloten;
- alle bestuursorganen die bevoegd zijn om concessies te verlenen voor openbaar vervoer per trein;
- de Autoriteit Consument & Markt (ACM);
- andere belanghebbende partijen.[9]

Een aanvulling op de Netverklaring 2027 wordt eveneens per e-mail toegezonden aan de hierboven genoemde partijen.

De recentste versie van de Netverklaring 2027 en de daarop verschenen aanvullingen staan op de website van ProRail in zowel de Nederlandse als in de Engelse taal. De publicatie van de Netverklaring 2027 en de publicaties van de daarop verschenen aanvullingen worden bekendgemaakt in de Staatscourant.

De inhoud van de Engelstalige versie van de Netverklaring 2027 van ProRail, is ook beschikbaar via het Network and Corrridor Information (NCI) Portal en via de website van RailNetEurope.

1.6 Contactadres voor informatie over/uit de Netverklaring

ProRail verstrekt spoorwegondernemingen en andere gerechtigden op verzoek nadere informatie over de onderwerpen uit de Netverklaring 2027. U kunt zich daarvoor wenden tot:

8 Artikel 58 lid 4 Spoorwegwet.
9 Artikel 8 van Beheerconcessie 2015-2025.

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

ProRail informeert spoorwegondernemingen over door ProRail geïnitieerde en voor hen relevante ontwikkelingen met betrekking tot toegang tot en gebruik van de spoorweginfrastructuur en/of de daarbij door ProRail geboden dienstverlening via de bestaande (thematische) overlegtafels. Zie voor een overzicht van de belangrijkste tafels de website van ProRail.

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

1.7 Internationale samenwerking door infrastructuurbeheerders

1.7.1 Goederencorridors (Rail Freight Corridors, RFC's)

Lidstaten van de Europese Unie zijn verplicht om internationale marktgeoriënteerde goederencorridors (*Rail Freight Corridors, RFC's*) in te richten om zo de volgende doelen te kunnen behalen:

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

Naar aanleiding van de nieuwe TEN-T-verordening[10] uit 2024 zijn de Rail Freight Corridors in lijn gebracht met de European Transportcorridors. De aangepaste corridororganisaties gaan in januari 2026 formeel van start. In de onderstaande routekaarten en tabel zijn de corridors weergegeven met trajectdelen in Nederland. De routekeuze wordt door de betrokken Ministeries van Transport gemaakt en ligt buiten de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerders.

[10] Verordening 1674/2024/EU voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T-verordening).



Figuur 1: Corridor North Sea - Rhine Mediterranian



Figuur 2: Corridor North Sea - Baltic

Bron: TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network | European Transport Infrastructure (uitwerking TEN-T-verordening 2024/1679/ EU)

Tabel 1.2 Internationale goederencorridors: betrokken landen en trajectdelen in Nederland

Corridor	Betrokken landen	Hoofdroute in Nederland
North Sea – Rhine Mediterranean	Nederland, België, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, Italië	*Grens Zevenaar (Duitsland)*: - Maasvlakte - Kijfhoek - Meteren - Zevenaar (via Betuweroute) - Beverwijk - Amsterdam - Utrecht – Meteren e.v. *Grens Venlo (Duitsland):* - Maasvlakte – Kijfhoek – Breda – Tilburg – Venlo (via Brabantroute) - Vlissingen Sloe – Roosendaal - Breda e.v. *Grens Roosendaal (België)* - Maasvlakte of Beverwijk (via Gouda) - Kijfhoek – Roosendaal *Grens Zelzate (België)* - Terneuzen – Zelzate
North Sea – Baltic	Nederland, België, Duitsland, Polen, Estland, Letland, Litouwen	*Grens Oldenzaal (Duitsland)* - Beverwijk - Amsterdam - Amersfoort - Deventer - Oldenzaal - Maasvlakte of Kijfhoek - Gouda - Weesp - Amersfoort e.v. - Maasvlakte of Kijfhoek - Meteren - Arnhem - Deventer e.v. (via IJssellijn) *Grens Roosendaal (België)* - Kijfhoek - Roosendaal *Grens Zelzate (België)* - Terneuzen - Zelzate

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

organisatie:	EEIG Rail Freight Corridor North Sea – Rhine Mediterranean
bezoekadres:	16, boulevard d 'Avranches L-1160 Luxembourg Luxemburg
e-mail:	info@corridor-nsrm.eu
website:	http://www.corridor-nsrm.eu

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

Voor nadere informatie met betrekking tot de capaciteitsverdeling op de internationale goederencorridors, zie ook de navolgende paragrafen:

- 4.2.1.1 voor de capaciteitsverdelingsprocessen op hoofdlijnen,
- 4.2.3 voor informatie over het indienen van aanvragen voor treinpaden,
- 4.5.0 voor de voorbereiding van de jaardienstverdeling,
- 4.5.3 voor het tijdschema en het proces voor de ad-hocaanvragen
- 4.10 voor de principes voor capaciteitsverdeling op de internationale goederencorridors.

Voor nadere informatie over de genoemde ondersteunende applicaties, zie Bijlage 23, onderdeel 4.

1.7.2 RailNetEurope en overige internationale samenwerkingsverbanden

1.7.2.1 RailNetEurope

ProRail is lid van RailNetEurope (RNE), een overkoepelende organisatie van Europese infrastructuurbeheerders en capaciteitsverdelende instanties. RNE faciliteert internationale spoorwegactiviteiten door geharmoniseerde internationale bedrijfsprocessen te ontwikkelen in de vorm van sjablonen, handboeken, richtlijnen en IT-tools. Meer informatie over RNE is beschikbaar op de website van RNE, zie onderstaande contactgegevens. Een overzicht van de relevante spoorgebonden applicaties die RNE aanbiedt is te vinden in de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.

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

1.7.2.2 Overige internationale samenwerkingsverbanden

ProRail is lid van de volgende Europese organisaties:

- European Rail Infrastructure Managers (EIM). EIM is een belangenorganisatie voor Europese infrastructuurbeheerders.

- PRIME. PRIME is een platform waarin Europese infrastructuurbeheerders en de Europese Commissie samenwerken.
- Europe's Rail Joint Undertaking (ERJU). ERJU is als opvolger van Shift2Rail het Europees partnerschap voor onderzoek en innovatie op het gebied van spoorvervoer in het kader van het programma Horizon Europa (2020-2030).
- UIC (de internationale spoorwegunie). UIC is opgericht met het doel om de technische eisen aan rollend materieel van de internationale spoorwegen te standaardiseren, samenwerking op het gebied van integrale railsystemen tussen de spoorwegondernemingen onderling en met de infrastructuurbeheerders te bevorderen en daarmee het grensoverschrijdende treinverkeer te vergemakkelijken.
- Single European Railway Area Forum (SERAF). SERAF is een expertgroep van de Europese Commissie die adviseert over de uitvoering van Richtlijn 2012/34/EU betreffende één Europese spoorwegmarkt en over de samenwerking met de lidstaten en de belanghebbenden in dat verband. Diverse marktpartijen participeren in SERAF, waaronder infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en toezichthouders.

Zie voor internationale samenwerking op het gebied van het capaciteitsverdelingsproces onder meer de paragrafen 4.5.1, 4.9 *Herontwerp capaciteitsverdelingsproces (TTR)* en 4.10 *Principes voor capaciteitsverdeling op de internationale goederencorridors* en op operationeel niveau hoofdstuk 6 *Operatie*. Meer algemene informatie over internationale samenwerkingsverbanden en de rol van ProRail in Europa is ook te vinden op de website van ProRail.

2 Spoorweginfrastructuur

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat de algemene functionele en technische kenmerken van de door ProRail beheerde hoofdspoorwegen en de daartoe behorende spoorweginfrastructuur. Gedetailleerde informatie over de kenmerken van de spoorweginfrastructuur is te vinden in het Register van Infrastructuur (RINF).[11]

De Netverklaring biedt gebruiksinformatie over aspecten van de spoorweginfrastructuur die van essentieel belang zijn voor de interoperabiliteit. In de praktijk is vaak behoefte aan meer detailinformatie met betrekking tot de (gebruiksmogelijkheden van de) spoorweginfrastructuur, beveiligingssystemen en geografie. Een overzicht van de aanvullende informatie die ProRail op verzoek kan leveren is te vinden op het Partnerportaal. De informatie kan vervolgens worden aangevraagd bij de afdeling Infra Ontwikkeling van ProRail Capaciteitsmanagement via het mailadres gebruikswaardeinfo@prorail.nl.

Gerechtigden kunnen daarnaast via de website van ProRail toegang aanvragen tot verschillende applicaties waarin specifieke informatie over de spoorweginfrastructuur te vinden is, zoals Infra-Atlas, Railinformatie Portaal of RailMaps (zie ook paragraaf 2.3 *Kenmerken van de spoorweginfrastructuur* en Bijlage 23, onderdeel 1).

2.2 Beheergebied

Het beheergebied van ProRail wordt omschreven aan de hand van:
- Een overzicht van de hoofdspoorwegen die in beheer zijn bij ProRail, inclusief de bijbehorende infrastructurele elementen en voorzieningen en de in onbruik geraakte spoorwegen.
- Een overzicht van aansluitende spoorwegen die buiten het beheer van ProRail vallen.

2.2.1 Spoorwegen in beheer bij ProRail

In Bijlage 1 zijn de door ProRail beheerde spoorwegen[12] weergegeven. Deze bijlage bevat ook een tabel met de als hoofdspoorweg aangewezen spoorwegen[13] die spooraansluitingen in haven- en industriegebieden ontsluiten.

ProRail beheert:

De hoofdspoorweginfrastructuur
- De spoorwegen die in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen als hoofdspoorwegen zijn aangewezen en waarvan het beheer aan ProRail is opgedragen.
- De infrastructurele elementen[14] die tot de hoofdspoorwegen behoren en die als spoorweginfrastructuur zijn aangewezen, waaronder transfervoorzieningen in stations en opstel- en rangeerterreinen. Deze zogenoemde dienstvoorzieningen zijn separaat beschreven in hoofdstuk 7 Dienstvoorzieningen en vergoedingen.
- Een aantal andere voorzieningen die aan het verkeer op de hoofdspoorwegen zijn gerelateerd en in beheer zijn bij ProRail, zoals tankinstallaties.

---

11 Artikel 26bb Spoorwegwet juncto artikel 49 richtlijn 2016/797/EU juncto artikel 2 lid 1 Uitvoeringsverordening2019/777.

12 De spoorwegen als vermeld in bijlage 1 alsmede bijlage 2 onderdeel a. bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

13 De spoorwegen als vermeld in bijlage 2 onderdeel b. bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

14 Bijlage I bij Richtlijn 2012/34/EU.

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

2.2.2 Aansluitende spoorwegen buiten beheer van ProRail

Aansluitende spoorwegen van aangrenzende landen
Via de onderstaande grensovergangen zijn de hoofdspoorwegen ten behoeve van doorgaand grens-overschrijdend verkeer verbonden met spoorwegen in aangrenzende landen:

- met het door Infrabel beheerde spoorwegnet in België, via de grensovergangen:
  - Sas van Gent – Zelzate
  - Roosendaal – Essen
  - Hazeldonk
  - Budel – Neerpelt
  - Maastricht – Lanaken[15]
  - Eijsden – Visé
- met het door DB InfraGO beheerde spoorwegnet in Duitsland, via de grensovergangen:
  - Nieuweschans – Weener
  - Oldenzaal – Bad Bentheim
  - Enschede – Gronau[16]
  - Zevenaar – Emmerich
  - Venlo – Kaldenkirchen
  - Haanrade – Herzogenrath

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

Spooraansluitingen
Verschillende industriële en goederenoverslagbedrijven beschikken over eigen sporen en zijn via spooraansluitingen verbonden met de door ProRail beheerde hoofdspoorwegen. Spoorverbindingen op de bedrijfsterreinen en de toeleidende sporen die de sporen op bedrijfsterreinen verbinden met de hoofdspoorweg vallen buiten het beheer van ProRail. Informatie over de gebruiksmogelijkheden en voorwaarden is te verkrijgen bij de bedrijven die via de spooraansluiting ontsloten worden.

Toestemming tot het berijden van de spoorverbindingen op bedrijfsterreinen en de toeleidende sporen wordt steeds verleend door of via het aangesloten bedrijf, onder daarbij te stellen voorwaarden, die mede een gebruiksvergoeding kunnen omvatten. Daarbij kunnen tevens beperkende voorwaarden gesteld worden die gerelateerd zijn aan de kenmerken van de betrokken sporen, zoals aslast-, snelheids- en profielbeperkingen, alsmede beperkingen gerelateerd aan de boogstralen van de betrokken sporen.

Een overzicht van de spooraansluitingen is te vinden op het Partnerportaal. De grenzen van het gebied dat ProRail beheert zijn te vinden in RailMaps, zie paragraaf 2.3 *Kenmerken van de spoorweginfrastructuur* en Bijlage 23, onderdeel 1.1).

[15] ProRail is voornemens de spoorweg Maastricht – Lanaken aan de hoofdspoorweginfrastructuur te laten onttrekken en heeft daartoe een verzoek bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat ingediend over welk verzoek nog besluitvorming dient plaats te vinden.

[16] 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.

2.3 Kenmerken van de spoorweginfrastructuur

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

- Het Register van Infrastructuur (RINF) van de ERA. Dit register bevat de waarden van de netwerkparameters van de spoorweginfrastructuur. Zie voor meer informatie over het RINF Bijlage 23, onderdeel 1.4.2 en voor een uitgebreide omschrijving van de applicatie de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.
- De applicatie RailMaps, die de identificatiekenmerken van sporen (letters/nummers), seinen, wissels en andere inrichtingen en de kilometrering(en) per baanvak bevat. Ook is informatie te vinden over bijvoorbeeld de hoekverhoudingen van wissels en de aanwezigheid van bovenleiding op individuele sporen. Zie voor een omschrijving van RailMaps Bijlage 23, onderdeel 1.1.
- Levering van spoorweginfrastructuurgegevens op maat via Infra-Atlas, zie voor een omschrijving deze informatiedienst Bijlage 23, onderdeel 1.2.
- De publicatie Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (WVK), zie voor een omschrijving van deze informatiedienst onderdeel 3.1 van Bijlage 23.
- De publicatie over Tijdelijke Snelheidsbeperkingen (TSB), zie voor een omschrijving van deze informatiedienst onderdeel 3.1 Bijlage 23.
- Het Rail Facilities Portal van RailNetEurope. Het Rail Facilities Portal toont de geografische locatie van spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen. Zie voor meer informatie over het Rail Facilties Portal Bijlage 23, onderdeel 1.4.1 en voor een uitgebreide omschrijving van de applicatie de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.

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

2.3.1 Baanvakken

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

2.3.2 Spoorgeometrie

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

Boogstralen
Verschillende bogen in het Nederlandse spoor hebben een boogstraal die kleiner is dan de minimum boogstraal van 150 meter die voor nieuw ontworpen spoor geldt. Deze bogen liggen allen op zijsporen of in havengebieden en kunnen inzetbeperkingen voor spoorvoertuigen met zich mee brengen. De locaties en specificaties van de betreffende bogen zijn vermeld in het document '*Krappe boogstralen en aanbevolen maatregelen*' op het Partnerportaal. Dit document bevat tevens aanbevolen maatregelen voor het rijden door deze bogen. Voor informatie over boogstralen bij perrons, zie paragraaf 5.3.2 *Perrons*, onderdeel 3.1.2 van de tabel.

2.3.3 Stations en knooppunten

In Bijlage 1 zijn de knooppunten in de spoorweginfrastructuur en ter oriëntatie de namen van een aantal belangrijke stations en knooppunten terug te vinden. In Bijlage 25 is een overzicht opgenomen van alle stations. Zie voor de (technische) kenmerken van de reizigersperrons paragraaf 5.3.2 *Perrons* en voor de (technische) kenmerken van de transfervoorzieningen paragraaf 7.3.2.2.1

Transfervoorziening op stations. De gebruiksbeperkingen vanuit perronveiligheid zijn te vinden in paragraaf 2.4.6 van deze Netverklaring.

2.3.4 Omgrenzingsprofielen voor spoorvoertuigen en lading

De codering van toegestane omgrenzingsprofielen voor spoorvoertuigen met vaste vorm in deze paragraaf is conform *EN 15273*. De codering van toegestane omgrenzingsprofielen voor lading is vastgelegd in de '*UIC-laadrichtlijn Band 1, tabel 1.4*'.

- Over het gehele net is voor spoorvoertuigen inclusief lading (vast of variabel) het kinematische referentieprofiel conform het Register van Infrastructuur (RINF) toegestaan.
- Het rijden met spoorvoertuigen waarvan het omgrenzingsprofiel kleiner of gelijk is dan de toegestane kinematische referentieprofielen zoals opgenomen in het RINF (zie ook bijlage 12) is toegestaan op alle door ProRail beheerde hoofdspoorwegen.
- Het rijden met spoorvoertuigen met lading (vast of variabel) waarvan de lading kleiner of gelijk is aan de toegestane afmetingen zoals aangegeven in tabel 1.4 van de UIC-laadrichtlijnen band 1, met in achtneming van de tabellen 2.1 en 2.3 is toegestaan op alle door ProRail beheerde hoofdspoorwegen[17].
- Spoorvoertuigen of spoorvoertuigen met lading waarvan het omgrenzingsprofiel niet past binnen de hiervoor genoemde referentieprofielen worden aangemerkt als Buitengewoon Vervoer, zie verder paragraaf 3.4.3 *Buitengewoon Vervoer* en paragraaf 4.7 *Buitengewoon Vervoer, testtreinen en andere speciale treinen*.
- Daarbij geldt dat de afmetingen van spoorvoertuigen en spoorvoertuigen met lading voor regulier vervoer altijd binnen het in Bijlage 12 beschreven profiel van het Rode Meetgebied[18] dienen te blijven.
- Spoorvoertuigen en wagens met lading die rijden op grensbaanvakken en de grens overgaan moeten ook voldoen aan de profielvereisten van het aangrenzende spoorwegnet. Deze eisen zijn te vinden in de Netverklaringen van de infrastructuurbeheerders van de betreffende landen (zie het Network and Corrridor Information (NCI) Portal of de website van RailNetEurope).

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

2.3.5 Aslasten en tonmetergewichten

De codering van beladingsklassen in deze paragraaf is conform NEN-EN 15528. Op spoorwegen zijn de in het Register van Infrastructuur (RINF) vermelde beladingsklassen en de daarbij behorende maximumsnelheid toegestaan. Daarbij geldt:

- Wanneer gebruik wordt gemaakt van de gebruikelijke rijwegen hebben de in het '*Gebruiksvoorschrift Buitengewoon Vervoer GVS00094*' (zie het Partnerportaal) gestelde voorwaarden alleen betrekking op het in acht nemen van algemene en plaatselijke snelheidsbeperkingen.
- Alleen onder de voorwaarden van een regeling voor Buitengewoon Vervoer (zie paragraaf 4.7 *Buitengewoon Vervoer, testtreinen en andere speciale treinen* en voor goederenvervoer Bijlage 13) kan worden afgeweken van de in het RINF gepubliceerde beladingsklassen en bijbehorende snelheden en '*Gebruiksvoorschrift Buitengewoon Vervoer GVS00094*'.
- Op delen van het net is onder specifieke voorwaarden een van de beladingsklasse afwijkende asbelasting door treinstellen en locomotieven toegestaan en is de compatibiliteit met de route reeds gecontroleerd. De baanvakken, spoorvoertuigtypes en specifieke voorwaarden zijn opgenomen in een bijlage bij het RINF en kunnen per baanvak en spoorvoertuigtype en -inzet verschillen. [19]

---

17 De maatvoering van dit statisch profiel komt overeen met het statisch G2-profiel in EN15273-2.

18 Artikel 10 lid 2 sub a Besluit spoorverkeer

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

Indien de afwijkende asbelasting leidt tot storingen, buitensporige slijtage of schade aan de infrastructuur of indien de voorwaarden niet worden opgevolgd, kan ProRail aanwijzingen geven.[20]

2.3.6 Helling

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

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

2.3.7 Snelheid

De baanvaksnelheid is de hoogste toegelaten snelheid op een baanvak of een gedeelte daarvan. In het Register van Infrastructuur (RINF) staat de baanvaksnelheid vermeld. Voor goederenvervoer geeft Bijlage 13 ook een beeld van de baanvaksnelheden. Voor details kan de publicatie Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (kortweg Wegwijzers of WVK) zoals beschreven in Bijlage 23 onderdeel 3.1 worden geraadpleegd.

2.3.8 Treinlengte

De maximale treinlengte is afhankelijk van een aantal factoren:

- De maximale treinlengte inclusief locomotief is 740 meter voor goederentreinen en 400 meter voor hogesnelheidstreinen (exclusief een tolerantie van 1%). In het internationale verkeer zijn ook route-specifieke lengtebeperkingen van toepassing. Informatie hierover staat in de grensbaanvak-overeenkomsten, te vinden op het Partnerportaal.
- De treinlengte moet kleiner zijn dan of gelijk zijn aan de nuttige lengte van de vertrek-, inhaal- en aankomstsporen waarop de trein volgens de dienstregeling is gepland. In bepaalde gevallen kan afgeweken worden van deze nuttige lengte. Hoe de nuttige lengte wordt bepaald en onder welke voorwaarden afwijkingen zijn toegestaan staat beschreven in de het document '*Procesafspraken afwijken op nuttige lengte*' en in de Richtlijn '*Bepalen van de Nuttige en Fysieke Spoor-, Perronlengte in de ontwerpfase*' (RLN00446) op het Partnerportaal.
- De lengte van reizigerstreinen moet ook zijn afgestemd op de nuttige lengte van de perrons waarlangs de trein volgens dienstregeling halteert (Bijlage 19). Een gedetailleerd overzicht van de nuttige spoor- en perronlengten per emplacement is te raadplegen op het Partnerportaal. De definitie van de nuttige spoor- en perronlengte kan per spoor verschillen, afhankelijk van de specifieke locatie. Dit is toegelicht in de RLN00446. Bij gepland gebruik van een omleidingsroute zijn de lengtebeperkingen volgens de dienstregeling op die route van toepassing. Voor eventuele lengtebeperkingen die voortkomen uit transferknelpunten, zie paragraaf 2.4.6 *Gebruiksbeperkingen vanuit Perronveiligheid*.
- De lengtespecificaties voor de standaard goederenpaden zijn terug te vinden in Bijlage 22 *Standaard goederenpaden*.
- Voor grensoverschrijdende goederentreinen hebben ProRail en DB InfraGo de volgende grenswaarden voor treinlengten (inclusief locomotieven) bepaald, gebaseerd op de beperkingen in Duitsland (Bad Bentheim, Emmerich en Kaldenkirchen en Herzogenrath):
  - Oldenzaal – Bad Bentheim: grenswaarde 690 meter.[21]
  - Zevenaar – Emmerich: grenswaarde 690 meter.
  - Venlo – Kaldenkirchen: grenswaarde 693 meter
  - Herzogenrath – Landgraaf: grenswaarde 693 meter.

[20] Artikel 16 Algemene Voorwaarden behorend bij de Toegangsovereenkomst.

[21] Aan de inzet van treinen met een lengte tussen 590 en 690 meter zijn in Duitsland de volgende voorwaarden verbonden: een haltering mag maximaal vijftien minuten duren, er mogen geen technische wagonhandelingen worden uitgevoerd en er mogen geen locomotiefwissels of andere treinbehandelingen plaatsvinden, alleen systeemwisselingen. Zie de Grensbaanvakovereenkomst Bad Bentheim – Oldenzaal op het Partnerportaal.

Goederentreinen naar en vanuit Duitsland die geen gebruik maken van de van tevoren geregelde treinpaden op de goederencorridors (PreArranged Paths) en langer zijn dan bovengenoemde grenswaarden (met een maximum van 740 meter) kunnen alleen met instemming van DB InfraGO worden ingezet. ProRail draagt zorg voor de afstemming met DB InfraGO. Zie voor meer toelichting op dit proces de paragrafen 4.2.1 *Processen en definities*, 4.2.3 *Indienen van aanvragen voor treinpaden*, 4.5.0 *Voorbereiding jaardienstverdeling* en 4.5.1 *Tijdschema en proces voor de jaardienstverdeling*.

2.3.9 Elektrische tractie-energievoorziening

In Bijlage 17 is onder andere de volgende informatie weergegeven:
- De baanvakken die voorzien zijn van een tractie-energievoorzieningssysteem.
- De bovenleidingspanning[22] met de geldende beperking van maximale stroomafname per baanvak (4.000 Ampère[23] per trein of minder dan 4.000 Ampère per trein).
- De spanningssluizen ter plaatse van de overgang tussen twee verschillende bovenleidingspanningen.

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

Specificaties voor de rijdraad
Volgens de specificaties moet de rijdraad bij een buitentemperatuur van 10 graden Celsius op een hoogte van 5,5 meter boven de spoorstaaf hangen. In de volgende situaties kan er sprake zijn van afwijkingen:
- Hogere temperaturen: Bij hogere temperaturen kan de rijdraad lager komen te hangen dan de standaardhoogte.
- Kunstwerken: De hoogte van de rijdraad kan ook afwijken bij kunstwerken, afhankelijk van de specifieke eisen voor die locatie.
- Lokale omstandigheden en vereisten: Als gevolg van lokale omstandigheden en vereisten uit het verleden kan het voorkomen dat op bepaalde specifieke locaties de rijdraad ook lager hangt dan 5,5 meter.

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

2.3.10 Seinstelsels

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

De bedrijfsvoorschriften voor het gebruik van niet centraal bediende baanvakken zijn te vinden op het Partnerportaal. Ook de gebruikersprocessen voor ERTMS-infrastructuur zijn beschikbaar via het Partnerportaal (zie voor meer informatie paragraaf 6.2.2 *Procedure voor bediening van infra-elementen (inclusief gebruikersprocessen voor ERTMS)*). In het Register van Infrastructuur (RINF) staat informatie over waar de systemen ATBEG, ATBNG en ETCS/ERTMS zijn toegepast. Infrastructuur is voorzien van (licht)seinen als minimaal één van de volgende systemen aanwezig is: ATBEG, ATBNG of ETCS Level 1. De HSL-Zuid heeft afwijkende seinen ten behoeve van ETCS Level 1. Op bepaalde locaties is plaatselijke bediening van seinen door treinpersoneel mogelijk, via een

22 Conform NEN-EN 50163 en NEN-EN 50388:2022, values for U_{min1}. ProRail zorgt bij normaal TEV-bedrijf voor een '$U_{mean\ useful\ at\ the\ pantograph}$' van tenminste 1350V.
23 Conform NEN-EN 50388:2022/tabel D1, Maximum allowable Train Current

infrarood-afstandbedieningssysteem. Deze baanvakken staan in tabel 2.1 hieronder. De Bedieningsvoorschriften (BVS-en) zijn ontsloten via de applicatie Railinformatie Portaal van ProRail.

Tabel 2.1 Baanvakken met plaatselijke bediening

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

2.3.11 Verkeersleidingssystemen

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

In onderstaande tabel zijn de ICT- en informatiediensten die worden gevoed met treinsamenstellingsgegevens opgesomd en vervolgens kort omschreven. De derde kolom van deze tabel geeft een verwijzing naar een uitgebreide toelichting.

Tabel 2.2 Verkeersleidingssystemen

Naam	Functie	Voor toelichting zie
Als onderdeel van de dienst 'Treinpad'		
WagenLading Informatie Systeem (WLIS)	Registratie van treinsamenstellingsgegevens alsmede registratie van positie en lading van goederenwagens op emplacementen.	Bijlage 23 – 5.1
Spoorbezettingsplan	Inzicht in de bezetting van de emplacementen, evenals de planning voor de komende zestien uur.	Bijlage 23 – 5.1
SpoorWeb	Communicatie bij calamiteiten.	Bijlage 23 – 8.1
Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens TSI TAF/TAP standaard	De levering van plan- en uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP-berichten.	Bijlage 23 – 9.1
Spoorviewer	Inzicht in actuele treinbewegingen.	Bijlage 23 – 9.1
Actueel Spoorinformatie	De levering van actuele treinbewegingen in de vorm van een datastroom.	Bijlage 23 – 9.1
Als ondersteunende ICT- of informatiedienst		
MeekijkVOS (Inzicht in actuele treinbewegingen)	Meekijkfunctionaliteit van het verkeersleidingsysteem VOS, waarmee het verloop van de treindienst kan worden gevolgd.	Bijlage 23 – 9.2
Train Information System (TIS) (Inzicht in actuele internationale treinbewegingen)	Inzicht in actuele treinbewegingen van internationale reizigers- en nationale en internationale goederentreinen.	Bijlage 23 – 9.3
Levering van plan- en uitvoeringsinformatie (volgens Nederlandse standaard)	Levering van actuele verkeersplangegevens, daaraan gerelateerde wijzigingen van de treindienst en uitvoeringsinformatie.	Bijlage 23 – 9.2
Levering van Materieel- en Treinpositie Service (MTPS)	Het leveren van realtime data over treinposities op basis van treindetectiesystemen.	Bijlage 23 – 9.2
RouteLint	Informatie ten behoeve van de machinist over de actuele verkeerssituatie van zijn rijweg.	Bijlage 23 – 3.2

Naam	Functie	Voor toelichting zie
ORBIT	Geeft de machinist een waarschuwing als een stoptonend sein met te hoge snelheid wordt genaderd.	Bijlage 23 – 3.2

Voor een overzicht van de systemen die inzicht geven in de actuele treinbewegingen, zie paragraaf 6.4 *Systemen voor inzicht in actuele treinbewegingen*.

2.3.12 Communicatiesystemen

De door ProRail beheerde spoorwegen zijn uitgerust met GSM-R, een internationaal gestandaardiseerd digitaal radiocommunicatiesysteem. GSM-R is geschikt voor datacommunicatie tussen ETCS-systemen en het gespreksverkeer tussen machinist en treindienstleiding (zie de dienst GSM-R Voice Spoorwegveiligheid in onderdeel 7.1 van Bijlage 23), de dienst GSM-R Portofonie in onderdeel 7.2 van Bijlage 23 en de dienst andere spoorweggerelateerde GSM-R voice- en datacommunicatie in onderdeel 7.2 van Bijlage 23.

2.3.13 Beveiligingssystemen

2.3.13.1 Treinbeïnvloedingssystemen

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

Ten aanzien van de treinbeïnvloedingssystemen gelden de volgende aandachtspunten:

- Spoorvoertuigen moeten steeds compatibel zijn met de treinbeïnvloedingssystemen op de baanvakken waar de spoorvoertuigen worden ingezet.
- Zonder ERTMS communicatie-encryptiesleutels kunnen met ETCS uitgeruste spoorvoertuigen rijden onder ATBEG op de baanvakken die zijn uitgerust met zowel ERTMS Level 2 als ATBEG.
- De rangeerheuvel te Kijfhoek is voorzien van een geautomatiseerd heuvelprocesbesturings-systeem. Locomotieven die worden gebruikt voor het rangeren via deze rangeerheuvel moeten voorzien zijn van apparatuur voor communicatie met en beïnvloeding door dit heuvelproces-besturingssysteem (zie ook paragraaf 7.3.5.2.2 *Rangeerheuvel Kijfhoek*, onderdeel 5.2 en 5.3).
- Het treinbeïnvloedingssysteem ATB (zowel ATBEG als ATBNG) bewaakt de opdracht om de snelheid te verminderen tot de snelheid die het seinstelsel aangeeft. Op geselecteerde locaties heeft het ATBEG-systeem een extra functie (’ATB-Vv’) die voorziet in remcurvebewaking in het snelheidsgebied tussen 0 en 40 km/h. ATB-Vv beïnvloedt alleen spoorvoertuigen die zijn voorzien van de ATB-Vv functionaliteit.

Op een aantal baanvakken is er sprake van een overgang van het ene naar het andere treinbeïnvloedingssysteem. Om deze overgangen te testen kan gebruik gemaakt worden van het ProRail ERTMS Integratielab, zie Bijlage 23, onderdeel 2.1 en het ERA Technical Document.

Op het Partnerportaal zijn de procedures te vinden voor het aanvragen en beheren van communicatie-encryptiesleutels[24] die nodig zijn om te rijden op ERTMS-level-2-baanvakken. Tevens zijn hier de gebruikersprocessen voor het rijden van treinen bij gebruikmaking van ERTMS opgenomen. Zie ook paragraaf 6.2.2 *Procedure voor bediening infra-elementen (inclusief gebruikersprocessen voor ERTMS)* voor een nadere toelichting.

2.3.13.2 Treindetectiesystemen

- Op de spoorweginfrastructuur zijn verschillende treindetectiesystemen in gebruik. Deze systemen signaleren of een spoorgedeelte al dan niet bezet is door een trein en geven deze informatie door

[24] Een ERTMS communicatie-encryptiesleutel kan worden aangevraagd via het ERTMS Key Management Centre (zie Bijlage 23, onderdeel 11.2).

aan de beveiligingssystemen. Sommige van die treindetectiesystemen maken gebruik van de kortsluitende werking van wielstellen (spoorstroomlopen), andere systemen werken op grond van andere natuurkundige fenomenen, zoals de beïnvloeding van een magneetveld (assentellers en detectielussen) of het doorbuigen van de spoorstaaf (pedalen).

- In Bijlage 15 is per baanvak aangegeven welke treindetectiesystemen in gebruik zijn. Ook kan het Register van Infrastructuur (RINF) worden geraadpleegd. Informatie over aanwezige detectiesystemen op specifieke sporen op emplacementen en stations is niet zichtbaar in Bijlage 15. Deze informatie is op aanvraag beschikbaar (zie paragraaf 2.1 *Inleiding*).
- Spoorvoertuigen moeten steeds compatibel zijn met de treindetectiesystemen op de baanvakken waar de spoorvoertuigen worden ingezet; de compatibiliteit omvat in ieder geval kortsluit- en stoorstroomgedrag (trein-baan). Of er sprake is van compatibiliteit wordt per geval bepaald door de minister van Infrastructuur en Waterstaat (namens deze de Inspectie voor Leefomgeving en Transport) en vastgelegd in de voertuigvergunning van het specifieke spoorvoertuig.
- De compatibiliteitseisen die verbonden zijn met de verschillende treindetectiesystemen zijn vastgesteld in de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI)[25] en de Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020. Deze eisen gelden voor nieuwe en vernieuwde spoorvoertuigen en staan per detectiesysteem beschreven. Voor niet-TSI-conforme voertuigen gelden de eisen uit Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020.
- Bij de combinatie van GRS-spoorstroomlopen met aanvullende detectiemiddelen (assentellers, prikspanningspoorstroomloop (PSSSL), pedalen, massadetectielussen) is het mogelijk met spoorvoertuigen te rijden, die niet aan de eisen ten aanzien van detectiekwaliteit voldoen. Dit volgt uit de voertuigvergunning van het spoorvoertuig.[26]
- Baanvakken met alleen GRS- en Toonfrequente spoorstroomlopen zijn niet zondermeer geschikt voor elektrische reizigerstreinstellen die in monocultuur[27] rijden. Dit staat aangegeven in de beperkingen van de voertuigvergunning van het spoorvoertuig, verwijzend naar het Technisch dossier bij de toelating.
- De paars en groen gemarkeerde baanvakken in Bijlage 15 zijn, voor zover geëlektrificeerd, geschikt voor deze elektrische reizigerstreinstellen, ongeacht of er monocultuur optreedt.
- Het baanvak Maastricht Randwyck – Eijsden Grens beschikt over ATB-EG dat is aangelegd als vervanging voor Memor/Krokodil. De baanapparatuur van Memor/Krokodil op dat baanvak zal medio 2027 of kort daarna worden verwijderd.

2.4 Gebruiksbeperkingen

De gebruiksbeperkingen van de spoorwegen worden bepaald door de kenmerken van de spoorweginfrastructuur en externe factoren. Tot die externe factoren behoren uitdrukkelijk – maar niet uitsluitend – de voorschriften van Omgevingsvergunningen die aan ProRail zijn verleend voor het gebruik van de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur.

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

---

25 Zoals de TSI Rollend materieel - Locomotieven en reizigerstreinen en de TSI Subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem.

26 Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020, bijlage 6.

27 Van monocultuur is sprake als er minder dan twee keer per uur op spoorniveau spoorvoertuigen met onbesproken detectiekwaliteit rijden: VIRM/VIRMm, ICMm3/4, DDZ, E-loc met rijtuigen.
Combinaties met andere typen treinstellen en goederentreinen geven in het algemeen onvoldoende garantie dat de detectiekwaliteit behouden blijft in verslechterende omstandigheden, zoals in de bladvalperiode.

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.

In deze bijlage zijn ook de baanvakken vermeld waarop personenvervoer moet worden aangevraagd bij de One-Stop-Shop Buitengewoon Vervoer (OSSBV) van ProRail (voor contactgegevens zie paragraaf 4.2.4 *One-Stop-Shop*). De aanvraag moet voorzien zijn van een risico-evaluatie en -beoordeling[28] en een draaiboek; deze documenten moeten door ProRail worden goedgekeurd. ProRail spant zich in om de treinrit binnen drie maanden na het indienen van de aanvraag mogelijk te maken. Voor meer informatie over de mogelijkheden tot afwijkend gebruik van de infrastructuur en de hierbij van toepassing zijnde procedures, zie ook de paragrafen 3.4.3 *Buitengewoon Vervoer*, 3.4.5 *Testtreinen en andere speciale treinen* en 4.7 *Buitengewoon Vervoer, testtreinen en andere speciale treinen.*

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 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 zullen – voor zover beschikbaar - worden gepubliceerd op het Partnerportaal. 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).

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.

2.4.2 Milieugerelateerde gebruiksvoorschriften en -beperkingen

2.4.2.1 Omgevingsvergunningen

Algemeen
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 is voldaan aan de meldings- of informatieplicht voor het uitvoeren van een milieubelastende activiteit waarvoor dit is vereist en de voor die activiteiten gestelde regels worden nageleefd. De aan ProRail verleende Omgevingsvergunningen of de door het bevoegde gezag gestelde maatwerkvoorschriften voor de meldingsplichtige milieubelastende activiteiten - voor zover die bepalingen bevatten met betrekking tot het gebruik van de spoorweginfrastructuur - zijn onderdeel van de Netverklaring en te raadplegen via het Partnerportaal.

[28] Het betreft hier een risico-evaluatie en -beoordeling in de zin van Uitvoeringsverordening 402/2013/EU.

Emplacementen 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.

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 *Informatieverstrekking in het kader van milieu en veiligheid* en in de Algemene Voorwaarden (Bijlage 5).

Wanneer een spoorwegonderneming voornemens is om nieuwe of andere milieubelastende activiteiten op een emplacement uit te gaan voeren, dient ProRail hier vooraf (via accountmanagement@prorail.nl) over geïnformeerd te worden. ProRail kan dan tijdig beoordelen om welke milieubelastende activiteiten het gaat. Ook toetst zij:
- of deze activiteiten passen binnen de geldende Omgevingsvergunning of;
- dat er een (wijziging van de) Omgevingsvergunning aangevraagd kan worden of;
- dat moet worden voldaan aan de meldings- of informatieplicht.

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 meldings- of informatieplichtig is.

Aanvraag of wijziging van een Omgevingsvergunning
Wanneer het noodzakelijk is voor ProRail om een (wijziging van een) Omgevingsvergunning aan te vragen zal ProRail de relevante spoorwegondernemingen benaderen voor het verzamelen van de benodigde gegevens. Dit geldt ook voor de situatie waarin ProRail verplicht is melding te maken van of informatie te verstrekken over milieubelastende activiteiten. Het kan ook voorkomen dat de meldings- of informatieplicht voor de spoorwegonderneming geldt; dan moet deze hieraan zelf gevolg geven.

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, voor zover ProRail verantwoordelijk is voor deze Omgevingsvergunningen/milieubelastende activiteiten. Deze informatie betreft de relevante processen en activiteiten die de spoorwegonderneming[29] 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:

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

- ProRail coördineert het uitvoeren van onderzoeken op basis van de gegevens van de spoorwegondernemingen, beoordeelt de milieutechnische effecten van de aan te vragen activiteiten op de omgeving en stelt 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 meldingsplicht. Alle vigerende Omgevingsvergunningen (en meldings- en informatieplichtige milieubelastende activiteiten, inclusief eventuele maatwerkvoorschriften), alsmede de '*Checklist Milieu*' en Aandachtspunten per (vergunningplichtig) emplacement zijn te raadplegen via het Partnerportaal of in te zien bij ProRail. De gebruikers van het emplacement (partijen die verantwoordelijk zijn voor het naleven 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 ketelwagens en ketelcontainers.
- De uitvoering van activiteiten en handelingen die een geluidbelasting voor de omgeving veroorzaken.
- De maatregelen ter voorkoming van bodemverontreiniging; het opstellen van spoorvoertuigen die voor sloop bestemd zijn geldt daarbij als 'opslag van afvalstoffen'.
- De beschikbaarstelling van gegevens over de activiteiten en handelingen die op een emplacement uitgevoerd worden of zijn. Voor de achteraf te leveren gegevens, zie Bijlage 8.
- Het aanbrengen en gebruiken van voorzieningen op het emplacement.
- De gedragsregels voor gebruikers, zoals onder meer de verplichte (beschermings)middelen, het omgaan met afval en het melden van onveilige situaties, zijn opgenomen in de '*Richtlijn gedragsregels op spoorwegterreinen'* (*RLN00300)*, zie paragraaf 6.2.10 *Lokale bijzonderheden emplacementen*.
- 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 Informatiepunt Leefomgeving is informatie over het toegestane geluidsniveau, de zogenaamde geluidproductieplafonds, gepubliceerd. ProRail draagt zorg[30] voor de naleving van de

[30] Artikel 3.44 en 3.45 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

geluidproductieplafonds, door te toetsen of de aangevraagde capaciteit voldoet aan de geluidproductieplafonds, zie paragraaf 4.5.4 *Nadere beschrijving van de processen,* punt a. 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 *Overbelaste spoorweginfrastructuur*.

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 onder onderdeel 2.1.4 is deze opgave nader omschreven.

ProRail verlangt daarnaast van elke spoorwegonderneming een opgave van de categorie-indeling en de geluidemissiegegevens van hun reizigersmaterieel en/of locomotieven zoals deze gebruikt worden op baanvakken en emplacementen, zoals gedefinieerd in het wettelijke rekenvoorschrift[31]. In Bijlage 8, onderdeel 2.2, is deze opgave nader omschreven.

TSI Geluid – stillere routes
Conform de uitvoeringsverordening van de Europese Commissie *betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem 'rollend materieel — geluidsemissies'* (Verordening 2019/774/EU) zijn sinds 8 december 2024 de stillere routes ('quieter routes') van kracht. Het betreft routes waarop het gemiddeld aantal goederentreinen per nacht (van 23.00 uur tot 07.00 uur) in de jaren 2015, 2016 en 2017 meer dan twaalf bedraagt.

De Rijksoverheid heeft de stillere spoorgoederenroutes van Nederland aangewezen en aangemeld bij het Europese spoorwegagentschap (ERA). De betrokken baanvakken op de hoofdspoorweginfrastructuur zijn gepubliceerd op de website van het ERA en kunnen worden geraadpleegd in het Register van Infrastructuur (RINF). Op deze routes (in essentie de Havenspoorlijn, de Betuweroute en de Brabantroute) is het sinds 8 december 2024 (start dienstregeling 2025) niet langer toegestaan met lawaaiige goederenwagons te rijden. De spoorwegondernemingen zullen moeten voldoen aan de uit deze Verordening voortvloeiende verplichtingen.

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 het ballastbed. 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 betrekt 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.

[31] Omgevingsregeling, bijlage IVf

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 spoorvoertuigen 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 -afdichtende 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 *Tankinstallaties*. Ook in die gevallen gelden er eisen ten aanzien van bodembeschermende voorzieningen.

2.4.3 Risicogerelateerde gebruiksbeperkingen

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

In geval van een incident zijn niet alle gevaarlijke stoffen even gevaarlijk voor de omgeving. Daarom wordt bij vervoerswetgeving en in de Omgevingsvergunningen 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.[32]

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 *Omgevingsvergunningen*) 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:

[32] Tabel 9-2 uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART).

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

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

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

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

Vervoer van gevaarlijke stoffen
In Bijlage 9 zijn de baanvakken aangegeven waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen vanwege lokale gebruiksbeperkingen niet is toegestaan. In Bijlage 8 is de periodieke rapportage met betrekking tot externe veiligheid nader omschreven.

2.4.4 Gebruiksvoorschriften en –beperkingen voor spoorwegtunnels

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

- Hemspoortunnel (Amsterdam Sloterdijk – Zaandam)
- Velserspoortunnel (Santpoort Noord – Beverwijk)
- Schipholspoortunnel (Hoofddorp – Amsterdam Riekerpolder Aansluiting)
- Spoortunnel Rijswijk (Den Haag Moerwijk – Delft)
- Willemsspoortunnel (Rotterdam Centraal – Rotterdam Zuid)
- Overkapping Barendrecht (Rotterdam Lombardijen – Zwijndrecht)
- Dive-Under Barendrecht (Rotterdam-Barendrecht)
- Botlekspoortunnel (Botlek – Pernis)
- Sophiaspoortunnel (Kijfhoek Zuid – Papendrecht)
- Giessenspoortunnel (Giessendam – Gorinchem)
- Pannerdensch Kanaal spoortunnel (Valburg – Duiven)
- Spoortunnel Zevenaar (Duiven – Zevenaar)[33]
- Spoortunnel Best (Boxtel – Eindhoven Strijp-S);
- Groene Hart spoortunnel (Hoofddorp – Rotterdam)
- Spoortunnel Rotterdam-Noord (Hoofddorp – Rotterdam)
- Oude Maas spoortunnel (Rotterdam – Hazeldonk)
- Dordtsche Kil spoortunnel (Rotterdam – Hazeldonk)
- Drontermeerspoortunnel (Dronten – Kampen Zuid)
- Spoortunnel Nijverdal (Raalte – Wierden)
- Spoortunnel Delft (Rijswijk – Delft Campus)

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

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

2.4.5 Gebruiksvoorschriften en –beperkingen voor spoorbruggen en andere kunstwerken

In Bijlage 18 zijn de beweegbare spoorbruggen aangegeven die volgens een vaste dienstregeling of op afroep (‘verzoekregeling’) worden geopend voor het scheepvaartverkeer. De openingstijden van de beweegbare spoorbruggen met een vaste dienstregeling worden voor de jaardienstregeling 2027 door de minister van Infrastructuur en Waterstaat[34] vastgesteld en vervolgens gepubliceerd op de website Vaarweginformatie. Voor alle kunstwerken is het ‘‘*Gebruiksvoorschrift Buitengewoon Vervoer GVS00094*’’ van toepassing (zie het Partnerportaal). Hierin zijn snelheidsbeperkingen opgenomen.

2.4.6 Gebruiksbeperkingen vanuit perronveiligheid

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

Met het oog op transferrisico’s - en ten behoeve van het beheer en de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur in relatie tot de capaciteitsaanvragen - meet ProRail op ad-hocbasis de transferdrukte op een aantal stations met (potentiële) capaciteitsknelpunten. Deze metingen geven

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

inzicht in het gebruik van de bestaande transfercapaciteit ter plaatse. Daarnaast maakt ProRail in de Toegangsovereenkomst afspraken met spoorwegondernemingen over het leveren van vervoerdata door spoorwegonderneming (zie Bijlage 8, onderdelen 2.1.6 en 2.1.7).

2.4.7 Gebruiksbeperkingen als gevolg van verkorte remafstanden

In het dienstregelingsjaar 2027 gelden op bepaalde locaties gebruiksbeperkingen als gevolg van verkorte remafstanden. Een overzicht van de betreffende locaties - inclusief de geldende minimale remafstanden en de vereiste rempercentages van de treinen op deze locaties – is te vinden in het document '*Remtabellen en verkorte remafstanden'* op het Partnerportaal.

2.4.8 Gebruiksbeperking in het kader van eenmansbediening

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

2.4.9 Lokale gebruiksbeperkingen vanuit het toepassen van het veiligheidsbeheersysteem

Op grond van het wettelijk vereiste veiligheidsbeheersysteem[35] van ProRail kunnen er lokale gebruiksbeperkingen gelden om daarmee de veiligheid op de spoorweginfrastructuur te garanderen. ProRail heeft deze gebruiksbeperkingen opgenomen in de '*Donna Lokale bijzonderheden*' (zie het Partnerportaal en paragraaf 4.5.4 *Nadere beschrijving van de processen*).

2.5 Beschikbaarheid en veiligheid van de spoorweginfrastructuur

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

Beschikbaarheid
De beschikbaarheid is de mate waarin het spoor beschikbaar is voor treinverkeer. Als het spoor niet beschikbaar is spreken we van onbeschikbaarheid. ProRail onderscheidt twee categorieën van onbeschikbaarheid:

1. Geplande onbeschikbaarheid ten behoeve van onderhoudswerkzaamheden en projecten.
2. Ongeplande onbeschikbaarheid ten gevolge van storingen.

De geplande onbeschikbaarheid is 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

[35] Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zijn wettelijk verplicht over een veiligheidsbeheersysteem te beschikken waarmee de veiligheid van het spoorverkeer en hun activiteiten geborgd wordt. Dit gebeurt middels het opstellen en vastleggen van procedures en bijbehorende documentatie om risico's te beheersen.

en veilig te kunnen uitvoeren. Storingen worden gecategoriseerd naar hoofdoorzaken. Storingen kunnen zich voordoen in de techniek of kunnen het gevolg zijn van weersomstandigheden, de processen en derde partijen. Niet elke storing leidt tot een onbeschikbaarheid van de infrastructuur.

Meer informatie over specifieke situaties waarin het spoor niet of verminderd beschikbaar is is te vinden in de navolgende paragrafen:

- Paragraaf 4.3 *Tijdelijke capaciteitsbeperkingen*: beschrijft de procedures voor de capaciteitsverdeling ten behoeve van geplande werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen.
- Paragraaf 2.6 *Capaciteits- en infra-ontwikkeling* en Bijlage 10: beschrijven het proces van functiewijzigingen en geven een overzicht van geplande infrastructuur(studie)projecten.
- Paragraaf 6.3.2 *Maatregelen bij verstoringen van de geplande dienstregeling op het nationale net* en Bijlage 23, onderdeel 8.3: gaan in op seizoensgebonden maatregelen per facet van de weersomstandigheden (temperatuur, windkracht, neerslag et cetera). Deze maatregelen zijn te raadplegen via de incidenten- en calamiteitensite ICDOC van het OCCR.

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 rijwegen kan bieden. De veiligheidsambities van ProRail sluiten aan bij Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025[36] en de halfjaarlijkse Kamerbrieven met betrekking tot de spoorwegveiligheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

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

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

ProRail streeft ernaar om bij het gebruik van de spoorweginfrastructuur vermijdbare risico's (waaronder ook overwegrisico's) te elimineren, waar nodig in overleg met spoorwegondernemingen. ProRail schermt hoofdspoorwegen waaronder emplacementen af op basis van een locatiespecifieke risico-analyse, zodat deze niet per ongeluk of onbewust door derden kunnen worden betreden. ProRail zorgt er tijdens het beheer en onderhoud voor dat de aanwezige spoorweginfrastructuur en voorzieningen, waaronder opstelterreinen en emplacementen, veilig gebruikt kunnen worden.

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

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

De 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.

[36] Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt momenteel aan een nieuw Veiligheidskader. De Netverklaring zal hierop aangepast worden als daartoe aanleiding bestaat.

2.6 Capaciteits- en infra-ontwikkelingen

De spoorweginfrastructuur en bijbehorende voorzieningen zijn voortdurend aan wijzigingen onderhevig. Wijzigingen kunnen geïnitieerd worden vanuit capaciteitsontwikkelingen (behoeften van gerechtigden en van ProRail zelf) en als gevolg van externe factoren (zie paragraaf 2.6.2 *Externe ontwikkelingen die van invloed zijn op de gebruiksmogelijkheden van de infrastructuur*).

2.6.1 Capaciteits- en infra-ontwikkelingen op basis van behoeften van gerechtigden en ProRail

Capaciteitsontwikkelingen kunnen – mits financiering beschikbaar is - leiden tot infra-ontwikkelingen. Capaciteitsontwikkelingen vloeien voort uit de onderstaande processen:

- Op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kunnen door ProRail studies uitgevoerd worden om vast te stellen welke maatregelen nodig zijn om de verkeersontwikkeling op de middellange en lange termijn mogelijk te maken. Ook concessieverlenende overheden en/of andere bestuurlijke stakeholders als de havenbedrijven kunnen ProRail verzoeken studies uit te voeren naar wat er nodig is om bepaalde verkeersontwikkeling op de middellange en lange termijn mogelijk te maken. De resultaten van deze onderzoeken vormen input voor infrastructurele ontwikkelingen op de langere termijn.

- Op verzoek van gerechtigden kunnen middels het middellangetermijnproces (MLT-proces) logistieke wijzigingen kenbaar gemaakt worden. Het doel van het MLT-proces is om binnen de spoorsector afspraken te maken over de benodigde logistieke ontwikkelingen in de komende twee tot zeven jaar. Tijdens dit proces worden alle Productstappen (zoals frequentieverhogingen of de inzet van ander en nieuw materieel) integraal getoetst. Productstappen worden getoetst op haalbaarheid op verschillende onderdelen door deskundigen van ProRail (zie voor een nadere toelichting op de toetsing van Productstappen het document '*Toetsen van Productstappen binnen het MLT-proces*' op het Partnerportaal).[37] Bij deze haalbaarheidstoetsen worden onder andere voor de onderdelen baanstabiliteit[38], tractie- energievoorziening[39] en overwegveiligheid[40] risico-evaluaties gedaan. Het eindoordeel over de vraag of er sprake is van technische beperkingen voor een gewenste Productstap berust bij ProRail. De resultaten van de haalbaarheidstoetsen worden gedeeld en besproken met de betreffende gerechtigde.

  De uitkomst van de (integrale) haalbaarheidstoets kan zijn dat er knelpunten zijn en dat nader onderzoek en/of nadere maatregelen noodzakelijk zijn voordat de gewenste Productstap kan worden doorgevoerd. Dit kan leiden tot een overbelastverklaring voor de nabije toekomst (zie paragraaf 4.6 *Overbelaste spoorweginfrastructuur*). Na een overbelastverklaring voor de nabije toekomst volgen de capaciteitsanalyse en het capaciteitsvergrotingsplan, deze worden

---

37 De verschillende onderdelen betreffen: dienstregeling, uitvoerbaarheid, opstelcapaciteit, milieucapaciteit, geluid, transferveiligheid, overwegveiligheid, treinbeveiliging (waaronder treindetectie), materieeltoelating, tractie-energievoorziening, baanlichaam, kunstwerken, spoor/wissels, capaciteitsverdeling en ICT.

38 De risico-evaluatie met betrekking tot baanstabiliteit vindt plaats op grond van de Eurocode 0: NEN-EN 1990 - Grondslagen van het constructief ontwerp. Deze normering is ook gebruikt als basis voor de landelijke risicokaart. Op dit moment wordt mede door de kennisinstituten TU Delft en Deltares een aangepaste toetsmethode ontwikkeld zoals beschreven in de RLN00414 *Richtlijn Beoordelen constructieve veiligheid bestaande baanlichamen (*zie het Partnerportaal*)*.

39 De risico-evaluatie met betrekking tot tractie-energievoorziening vindt plaats op grond van de TSI Energie. Deze TSI verwijst in appendix E naar de Europese normen waaraan voldaan dient te worden. In het ontwerpvoorschrift OVS00012 *Tractie-energievoorziening 1500V DC* van ProRail is dit verder uitgewerkt (zie het Partnerportaal).

40 De risico-evaluatie met betrekking tot overwegveiligheid vindt plaats op basis van de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 (Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een nieuwe beleidsagenda, ProRail zal de Netverklaring aanpassen indien de nieuwe beleidsagenda daartoe aanleiding geeft) en de procedure PRC00200 *Risicoanalyse en risicocompensatie overwegveiligheid* van ProRail (zie het Partnerportaal).

gefinancierd door ProRail.[41] De uitkomst van het MLT-proces is een overzicht van Productstappen inclusief een beoordeling van de haalbaarheid per Productstap. Dit vormt de basis voor het proces van de voorbereiding van de jaardienstverdeling (zie paragraaf 4.5.0 *Voorbereiding jaardienstverdeling*). Zie voor meer informatie over het MLT-proces het Partnerportaal.

- Uit het capaciteitsverdelingsproces voor treinpaden kan een overbelastverklaring volgen (zie paragraaf 4.6 *Overbelaste spoorweginfrastructuur* en Bijlage 10 onderdeel 3). Een dergelijk capaciteitsknelpunt kan van infrastructurele aard zijn of voortvloeien uit de (milieu)wet- en regelgeving. Dit geldt ook voor infrastructuur die naar verwachting in de nabije toekomst onvoldoende capaciteit zal hebben. ProRail bepaalt met een capaciteitsanalyse en een capaciteitsvergrotingsplan welke maatregelen genomen kunnen worden om de capaciteit te vergroten, inclusief een tijdschema voor de uitvoering ervan. Mogelijke maatregelen zijn een procesaanpassing, infrastructurele maatregelen of milieumaatregelen. Het capaciteitsvergrotingsplan wordt opgesteld na overleg met de gerechtigden die betrokken zijn bij de betreffende overbelastverklaring van de spoorweginfrastructuur.

- Ook vanuit de lopende activiteiten en bedrijfsprocessen van spoorwegondernemingen (zoals het laten rijden van treinen, opstellen, reinigen, inspectie, laden en lossen)[42] kan de behoefte ontstaan om de spoorweginfrastructuur of voorzieningen te wijzigen. Deze behoefte kan bij ProRail kenbaar gemaakt worden via accountmanagement@prorail.nl, waarna ProRail na overleg met de gerechtigde een passende oplossing kan aanbieden. Indien de oplossing niet binnen het bestaande aanbod aanwezig is, kan maatwerk geboden worden na overleg met de gerechtigde. Een verzoek om een functiewijziging op emplacementen kan impliceren dat een aanvraag tot of een wijziging van de Omgevingsvergunning nodig is. ProRail bepaalt hoe tegemoet wordt gekomen aan een dergelijke vraag en wie de kosten van deze functiewijziging moet betalen.

- Tot slot kunnen bedrijfsvoering, doelstellingen en ambities van ProRail eveneens leiden tot wijzigingen en/of saneringen van de spoorweginfrastructuur en de bijbehorende voorzieningen.

Zie voor een overzicht van de geplande infrastructuurprojecten en –studieprojecten Bijlage 10, onderdelen 1 en 2.

2.6.2 Externe ontwikkelingen die van invloed zijn op de gebruiksmogelijkheden van de infrastructuur

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 vanuit wet- en regelgeving. Wanneer zich binnen de geldigheidsperiode van deze Netverklaring nieuwe externe ontwikkelingen voordoen die de gebruiksmogelijkheden van de spoorweginfrastructuur beïnvloeden, zal ProRail met de betrokken spoorwegondernemingen overleggen hoe met deze ontwikkelingen omgegaan kan worden.

41 Zie voor informatie over de financiering van capaciteitsvergrotende maatregelen paragraaf 4.6 *Overbelaste spoorweginfrastructuur* (onder het kopje financiering).

42 Artikel 7 lid 2 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

3 Toegangsvoorwaarden

3.1 Inleiding

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

3.2 Vereisten voor toegang

3.2.1 Vereisten voor het aanvragen van capaciteit

De volgende categorieën van (rechts)personen kunnen bij ProRail capaciteit aanvragen:

- Spoorwegondernemingen die in het bezit zijn van een bedrijfsvergunning.
- Spoorwegondernemingen die een bedrijfsvergunning hebben aangevraagd.
- Verleners van concessies voor openbaar vervoer per trein.
- Iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die om commerciële redenen aantoonbaar belang heeft bij de verwerving van capaciteit voor het doen vervoeren van personen of lading door middel van spoorvervoerdiensten.[43]

Een gerechtigde die capaciteit aanvraagt voor een internationale trein dient te beschikken over een Company Code of een RICS-code (Railway Interchange Coding System). Dit is bepaald in de TSI TAP[44] en de TSI TAF[45]. In geval van een aanvraag voor een internationaal treinpad dient gerechtigde in alle landen waarop de aanvraag betrekking heeft gerechtigd te zijn om deze aanvraag in te dienen. Als een gerechtigde capaciteit aanvraagt voor nationale treinen via de dienst “Indienen Capaciteitsaanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard”, zie Bijlage 23 onderdeel 4.1, dient hij ook in het bezit te zijn van een Company Code.

Gerechtigden die géén spoorwegonderneming zijn, kunnen uitsluitend een toegangsovereenkomst aangaan waarbij zij geen toegang hebben tot de hoofdspoorweginfrastructuur. Dit wordt een capaciteitsovereenkomst genoemd en als zodanig ook in deze Netverklaring aangeduid.[46]

Het is voor gerechtigden verboden om capaciteit te verhandelen en/of over te dragen. Wanneer dit verbod wordt overtreden, dan leidt dat tot uitsluiting van verdere toewijzing van capaciteit.[47] Wanneer een spoorwegonderneming de capaciteit gebruikt die verdeeld is aan een gerechtigde die zelf géén spoorwegonderneming is, dan wordt dit niet gezien als een overdracht en is er geen overtreding van het verbod.

---

43 Artikel 57 Spoorwegwet.

44 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.

45 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.

46 Artikel 27 lid 1 en 2 Spoorwegwet.

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

3.2.2 Vereisten voor toegang tot de spoorweginfrastructuur

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

- Houder zijn van een geldige bedrijfsvergunning of een daarmee gelijkgesteld document.
- Houder zijn van een geldig veiligheidscertificaat.
- Verzekerd zijn tegen risico's in verband met de wettelijke aansprakelijkheid.
- Een toegangsovereenkomst met ProRail hebben gesloten.[48]

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

In het bijzonder wijst ProRail op de verplichting om uiterlijk achttien maanden voor aanvang van de geldigheidsperiode van de dienstregeling melding te doen aan ProRail (via accountmanagement@prorail.nl) en de Autoriteit Consument & Markt van het voornemen om capaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren in het dienstregelingsjaar 2027 van een passagiersvervoerdienst die niet deel uitmaakt van een concessie als bedoeld in artikel 20, eerste of vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000.[49] Zie voor meer informatie de website van ProRail.

De contactgegevens van de Autoriteit Consument & Markt zijn:

organisatie:	Autoriteit Consument & Markt
postadres:	Postbus 16326 2500 BH Den Haag
telefoon:	+31 (0) 70 72 22 000
fax:	+31 (0) 70 72 22 355
mail:	acm-post@acm.nl (algemeen) opentoegang@acm.nl (aanvragen Open Toegang)
website:	https://www.acm.nl/nl/onderwerpen/vervoer

3.2.3 Bedrijfsvergunningen

Voor toegang tot de hoofdspoorweginfrastructuur is een bedrijfsvergunning verplicht.[50] Bedrijfsvergunningen ten behoeve van in Nederland gevestigde spoorwegondernemingen worden afgegeven door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

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

organisatie:	Inspectie Leefomgeving en Transport Rail en Wegvervoer
postadres:	Postbus 16191 2500 BD Den Haag
telefoon:	+31 (0) 88 489 0000
website:	www.ilent.nl

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

3.2.4 Veiligheidscertificaten

Voor toegang tot en gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur is een veiligheidscertificaat verplicht.[51] Veiligheidscertificaten worden in Nederland verleend door de ILT.[52]

Spoorwegondernemingen alsmede aspirant-spoorwegondernemingen die zich voorbereiden op het verkrijgen van een veiligheidscertificaat kunnen op aanvraag (zie hiervoor de website van ProRail) toegang verkrijgen tot het Partnerportaal. Op het Partnerportaal stelt ProRail informatie beschikbaar betreffende de route(s) die zij wenst te exploiteren, overeenkomstig het bepaalde in de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem.[53]

3.2.5 Verzekering

Een spoorwegonderneming die van de hoofdspoorweginfrastructuur gebruik maakt, moet verzekerd zijn met betrekking tot de financiële risico's in verband met de wettelijke aansprakelijkheid.[54] De dekking van een spoorwegonderneming moet tenminste € 10.000.000,-- per gebeurtenis bedragen met als dekkingsgebied Nederland.[55] Voor ondernemingen die niet in de beroepsvervoersmarkt opereren en die ook niet fysiek te midden van het treinverkeer op de hoofdspoorwegen opereren geldt wettelijk een lagere dekkingseis, van tenminste € 2.500.000,-- per gebeurtenis.[56]

3.3 Contractuele afspraken

De Netverklaring is civielrechtelijk gezien het aanbod van ProRail aan gerechtigden voor de toegang tot en het gebruik van de door ProRail beheerde spoorwegen en daaraan verwante dienstverlening door ProRail. Op grond van specifieke wettelijke bepalingen[57] en non-discriminatie-overwegingen zijn niet alle onderdelen van dit aanbod individueel onderhandelbaar. Voor de toegang van (personeel van) spoorwegondernemingen en hun hulppersonen tot gebouwen en terreinen van ProRail is steeds de '*Richtlijn gedragsregels op spoorwegterreinen'* (*RLN00300)*[58] van toepassing.

3.3.1 Kaderovereenkomsten

Kaderovereenkomsten worden door ProRail niet aangeboden.

3.3.2 Toegangsovereenkomsten met spoorwegondernemingen

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

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

---

51 Artikel 27 lid 2 sub b Spoorwegwet.
52 Voor de Europese wettelijke kaders met betrekking tot veiligheidscertificaten, zie de website van de ERA.
53 *TSI Exploitatie en verkeersleiding* 2019/773.
54 Artikel 55 Spoorwegwet.
55 Artikel 7 Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen.
56 Artikel 8 lid 3 Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen.
57 Artikel 59 en 62 Spoorwegwet.
58 Te raadplegen via het Partnerportaal of de website van ProRail.

Spoorwegondernemingen die voor de eerste keer een toegangsovereenkomst wensen aan te gaan dienen er rekening mee te houden dat in verband met de administratieve voorbereidingen een termijn van één week ligt tussen de ondertekening van de overeenkomst en het eerste gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur.

3.3.3 Capaciteitsovereenkomsten met gerechtigden niet zijnde spoorwegondernemingen

Een toegangsovereenkomst tussen ProRail en een gerechtigde die geen spoorwegonderneming is wordt in de Netverklaring aangeduid als een capaciteitsovereenkomst. Een capaciteitsovereenkomst betreft uitsluitend de verdeling en reservering van capaciteit, maar geeft geen recht op toegang tot of gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur, ook niet ten behoeve van het opstellen. Voor het daadwerkelijk gebruik van de capaciteit dient de gerechtigde dertig dagen vóór de verkeersdag een spoorwegonderneming die beschikt over een toegangsovereenkomst met ProRail aan te wijzen en dit door te geven aan ProRail. De reservering van capaciteit op grond van de Capaciteitsovereenkomst vervalt indien de gerechtigde niet uiterlijk dertig dagen vóór de verkeersdag aan ProRail heeft gemeld, welke spoorwegonderneming de treindienst zal verzorgen op de door de gerechtigde aangevraagde treinpaden. Dit kan via de ProRail One-Stop-Shops (OSS, zie paragraaf 4.2.4 voor de contactgegevens. Voor de modeltekst van een capaciteitsovereenkomst met de daarbij behorende Algemene Voorwaarden wordt verwezen naar de website van ProRail en Bijlage 5.

3.3.4 Algemene Voorwaarden

Bij het sluiten van de Toegangs- en Capaciteitsovereenkomsten worden de Algemene Voorwaarden overeengekomen (zie Bijlage 5*)*. De Algemene Voorwaarden beschrijven de administratieve, technische en financiële regelingen die van toepassing zijn bij het gebruik van de door ProRail beheerde hoofdspoorweginfrastructuur en bij de daarbij aangeboden dienstverlening. Regelingen in de '*Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic*' (CUI)[59], die van rechtswege alleen van toepassing zijn op het gebruik van de spoorweginfrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer, zijn in de Algemene Voorwaarden overgenomen, of worden via de Algemene Voorwaarden van overeenkomstige toepassing verklaard voor gebruik van de spoorweginfrastructuur voor binnenlands vervoer en voor ander gebruik van spoorwegen waarvoor de regelingen in de CUI niet van rechtswege van toepassing zijn. De Toegangsovereenkomst en de Algemene Voorwaarden zijn zodanig opgesteld dat ze in overeenstemming zijn met de European General Terms and Conditions zoals overeengekomen tussen The International Rail Transport Committee (CIT)[60] en RailNetEurope (RNE). De European General Terms and Conditions zijn te raadplegen via de website van ProRail of via de website van RailNetEurope.

ProRail biedt de volgende afwijkingsmogelijkheden aan op de Algemene Voorwaarden:

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

59 De Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer, bijlage E bij het COTIF-verdrag.

60 Brancheverenigingen van vervoerders.

3.4 Specifieke vereisten voor toegang

3.4.1 Eisen met betrekking tot spoorvoertuigen

Voertuigvergunningen
Voor de inzet van een spoorvoertuig op de hoofdspoorweginfrastructuur is een voertuigvergunning vereist en dient het voertuig ingeschreven te staan in het voertuigregister.[61] Voor het uitvoeren van testritten met spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur kan de ILT namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat een tijdelijke gebruiksvergunning verlenen.[62] Het verlenen van vergunningen verloopt via het Europees Spoorwegbureau (ERA) of de ILT. De wijze waarop de ILT ProRail hierbij betrekt is vastgelegd in een beleidsregel.[63] Zie voor meer informatie over testtreinen paragraaf 3.4.5 *Testtreinen en andere speciale treinen* en paragraaf 4.7 *Buitengewoon Vervoer, testtreinen en andere speciale treinen*.

Voor de toelating van spoorvoertuigen gelden de eisen in de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI)[64] en de Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020 (Ris). Informatie over de hoofdspoorweginfrastructuur is opgenomen in het Register van Infrastructuur (RINF). Voor het uitvoeren van testen en de beoordeling van eisen kan aanvullende informatie over de hoofdspoorweginfrastructuur noodzakelijk zijn. Vragen kunnen worden gesteld via inzet.spoorvoertuigen@prorail.nl. Zie voor de specifieke toelatingseisen die gelden voor heuvellocomotieven op de rangeerheuvel Kijfhoek de onderdelen 5.2 en 5.3 van de tabel in paragraaf 7.3.5.2.2 *Rangeerheuvel Kijfhoek*.

Exploitatie en onderhoud van spoorvoertuigen
Zodra een spoorvoertuig in dienst wordt gesteld door een spoorwegonderneming, is deze ervoor verantwoordelijk dat het spoorvoertuig in overeenstemming met de toepasselijke wettelijke eisen (waaronder ook de essentiële eisen[65]) die gelden voor dat spoorvoertuig wordt geëxploiteerd en onderhouden. [66]

Gegevens van spoorvoertuigen
ProRail heeft van spoorwegondernemingen gegevens nodig van nieuwe en gewijzigde spoorvoertuigen, zoals bedoeld in paragraaf 3.4.6 *Eisen met betrekking tot informatielevering* in combinatie met Bijlage 8 (onderdelen 2.1 en 2.2) en paragraaf 2.5 *Beschikbaarheid en veiligheid van de spoorweginfrastructuur* in combinatie met paragraaf 6.2.8.1 *Uitgangspunten* (onder punt 6). Op het Partnerportaal is een format opgenomen met een specificatie van de te leveren gegevens (‘*Rolling Stock Parameter Sheet*’). Het ingevulde format dient te worden verzonden naar accountmanagement@prorail.nl.

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

Remtabellen
De al in gebruik zijnde remtabellen die tot 1 april 2020 waren opgenomen in bijlage 2 van de Regeling spoorverkeer[67], worden conform artikel 4.2.2.6.2 van de *TSI Exploitatie en verkeersleiding* (Operations, OPE) beschikbaar gesteld via het Partnerportaal. Bij de toepassing van deze remtabellen gelden de voorschriften en berekeningsmethoden zoals opgenomen in de artikelen 9 tot en met 22 en

61 Artikel 26q Spoorwegwet. Het Europese register voor goedgekeurde voertuigtypen is ERATV (zie Bijlage 23, onderdeel 11.3)
62 Artikel 26r Spoorwegwet.
63 Beleidsregel rol beheerder bij voertuigtoelating Spoorwegwet.
64 Waaronder de TSI Rollend materieel - Locomotieven en reizigerstreinen en de TSI Subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem.
65 De essentiële eisen worden omschreven in bijlage III van Richtlijn 2016/797/EU.
66 Artikel 26c lid 1 en 26k lid 6 Spoorwegwet.
67 Staatscourant 2020, 14353

bijlage 3 van de Regeling spoorverkeer zoals deze gold op 31 maart 2020.[68] ProRail stelt tevens achtergrondinformatie over de totstandkoming van het lichtseinstelsel - en dan met name over de remprestaties en maximumsnelheid in relatie tot seinafstanden – ter beschikking via het Partnerportaal.[69]

Inzet van spoorvoertuigen
De spoorwegonderneming controleert of er een voertuigvergunning is, of het voertuig in het voertuigregister is ingeschreven, of het spoorvoertuig compatibel is met de te berijden hoofdspoorweginfrastructuur en of het spoorvoertuig correct geïntegreerd is in de samenstelling waarin het bedoeld is te functioneren aan de hand van het Register van Infrastructuur (RINF) en het veiligheidsbeheersysteem.[70] Voor meer informatie over de compatibiliteitseisen met betrekking tot treindetectiesystemen, zie paragraaf 2.3.13.2 *Treindetectiesystemen*. Voor meer informatie over compatibiliteit met boogstralen, zie paragraaf 2.3.2 *Spoorgeometrie*.

Gebruik van ATB-Vv[71]
Voor zover in de Toegangsovereenkomst niet anders is overeengekomen, borgt de spoorwegonderneming dat alle treinen die structureel worden ingezet op baanvakken en emplacementen met ATBEG zijn voorzien van ATB-Vv. In de gevallen waarin een trein die niet is voorzien van ATB-Vv wordt ingezet op baanvakken en emplacementen met ATBEG, analyseert de spoorwegonderneming de daarmee verbonden risico's en neemt zij de nodige risicobeperkende maatregelen. Deze analyse vindt plaats overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 inzake de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en –beoordeling. Daarnaast maken partijen aanvullende afspraken over de uitwisseling van (veiligheids)informatie als bedoeld in artikel 4 van Verordening (EG) nr. 1078/2012.

Gebruik van ERTMS
Wanneer spoorwegondernemingen (maar ook leveranciers van spoorvoertuigen die geschikt zijn voor ERTMS en ERTMS-treinapparatuur) gebruik willen maken van de dienst ProRail ERTMS Integratielab (PREI, zie Bijlage 23, onderdeel 2.1) ten behoeve van ESC-checks in het kader van materieeltoelating, dienen zij zich eerst te wenden tot inzet.spoorvoertuigen@prorail.nl alvorens toegang tot het lab aan te vragen. Zie voor meer informatie over het ERTMS-programma Bijlage 10, onderdeel 2 *Infrastructuurstudieprojecten*. Om te kunnen rijden op ERTMS-level-2-baanvakken zijn communicatie-encryptiesleutels nodig. Zie voor meer informatie over het aanvragen van communicatie-encryptiesleutels Bijlage 23, onderdeel 11.2.

Beheersing kwaliteit van spoorvoertuigen
Voor zover in de Toegangsovereenkomst niet anders is overeengekomen, borgt de spoorwegonderneming dat bij het rijden met een spoorvoertuig aantoonbaar gebruik wordt gemaakt van meetgegevens over de kwaliteit van het loopvlak van de wielen van dat spoorvoertuig, voor zover dat spoorvoertuig wordt ingezet op baanvakken waar zich WILD-meetpunten bevinden. Zie voor meer informatie over WILD paragraaf 7.3.7.1 *Monitoring spoorvoertuigen* en Bijlage 23 onderdeel 11.3).

3.4.2 Eisen met betrekking tot bedrijfsvoering en personeel

De spoorwegonderneming zorgt ervoor dat het personeel en de (hulp-)personen die onder haar verantwoordelijkheid worden ingezet of werken zoals bedoeld in de Spoorwegwet, voldoende geïnstrueerd zijn over de veiligheidsaspecten en de beheerste uitvoering van de bedrijfsprocessen.[72]

---

68 Regeling spoorverkeer d.d. 31 maart 2020.
69 Het gebruik van deze informatie is uitsluitend bedoeld voor informatieve doeleinden en geschiedt op eigen verantwoordelijkheid van de gebruiker.
70 Artikel 26p Spoorwegwet juncto Artikel 23 Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020.
71 ATB-vv en ATBEG zijn treinbeïnvloedingssystemen. Voor een definitie van deze begrippen, zie Bijlage 2. Voor meer informatie over treinbeïnvloedingssystemen, zie paragraaf 2.3.13.1 *Treinbeïnvloedingssystemen*.
72 Artikel 22 lid 2 sub d en artikelen 49 tot en met 54 Spoorwegwet en eventueel andere relevante wetgeving zoals opgenomen in paragraaf 1.3.1 *Wettelijk kader.*

ProRail voorziet de spoorwegonderneming van op eenvoudige wijze toegankelijke informatie over de locatie van de oversteekplaatsen, tunnels en traversen. ProRail verstrekt eveneens informatie aan de spoorwegonderneming over de locatie van looppaden, looproutes, vluchtroutes en parkeerplaatsen op emplacementen via onder meer tekeningen en de '*Lokale bijzonderheden emplacementen*' op het Partnerportaal (zie ook paragraaf 6.2.10 *Lokale bijzonderheden emplacementen*).

Voor specifieke vereisten ten aanzien van het rijden met ERTMS en het gebruik van rangeerheuvel Kijfhoek verwijst ProRail naar de desbetreffende onderdelen van de Netverklaring: paragraaf 2.3.10 *Seinstelsels*, paragraaf 2.3.13 *Beveiligingssystemen*, paragraaf 6.2.2 *Procedure voor bediening infra-elementen (inclusief gebruikersprocessen voor ERTMS)*, Bijlage 10, onderdeel 2 *Infrastructuurstudieprojecten* en paragraaf 7.3.5.2.2 *Rangeerheuvel Kijfhoek*.

3.4.3 Buitengewoon Vervoer

Buitengewoon Vervoer is vervoer waarbij afmetingen, gewicht of aard van de lading of het spoorvoertuigtype bijzondere technische of exploitatieve maatregelen vergen en waarvoor een regeling Buitengewoon Vervoer vereist is. Dit is internationaal vastgesteld in het voorschrift *IRS 50502, hoofdstuk 1*.[73]

Dergelijk vervoer is onderworpen aan specifieke voorwaarden van een regeling voor Buitengewoon Vervoer. Inlichtingen over de aanvraagprocedure van treinpaden voor buitengewoon vervoer en de regelingen Buitengewoon Vervoer zijn terug te vinden in paragraaf 4.7 *Buitengewoon Vervoer, testtreinen en andere speciale treinen* en in de '*Procedure Buitengewoon Vervoer*' op het Partnerportaal. In paragraaf 5.4.3 *Faciliteren van de mogelijkheid tot Buitengewoon Vervoer* wordt het faciliteren van de mogelijkheid tot Buitengewoon vervoer als aanvullende dienst inclusief vergoeding beschreven.

3.4.4 Gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor gelden de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen en de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen, waarmee onder andere het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID)[74] in de Nederlandse wetgeving is opgenomen.

Voor een aantal als 'bouwwerk in de zin van de Omgevingswet[75]' 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 2.4.1 *Gespecialiseerde spoorweginfrastructuur*. Activiteiten op emplacementen met wagens met gevaarlijke stoffen kunnen vergunningplichtig zijn en zijn in dat geval toegestaan op daarvoor ingerichte emplacementen (zie paragraaf 2.4.3 *Risicogerelateerde gebruiksbeperkingen*), onder de voorwaarden van de voor dat emplacement verleende omgevingsvergunning.

Vóór vertrek van een trein waarin gevaarlijke stoffen worden vervoerd moet de spoorwegonderneming aan ProRail mededeling doen van alle informatie die ProRail als infrastructuurbeheerder nodig heeft.[76] ProRail ontvangt informatie over het UN-nummer en het gevaarsidentificatienummer van die gevaarlijke stoffen, alsmede van de plaats waar zich die stoffen in de trein bevinden[77].

De spoorwegonderneming moet ervoor zorgen dat ProRail tijdens het vervoer van zendingen gevaarlijke stoffen (met inbegrip van het verblijf op een emplacement gedurende het vervoer) voortdurend snel en zonder hinder kan beschikken over de beladingsgegevens van die wagens met

---

73 Met uitzondering van de voertuigen die op eigen wielen rollend geen (tijdelijke) voertuigvergunning of ontheffing hebben conform artikel 26q en 26r van de Spoorwegwet.

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

75 Bijlage A bij artikel 1.1 van de Omgevingswet.

76 Artikel 4.2.2.7.2 van de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding' 2019/773.

77 Paragraaf 1.4.3.6b RID.

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.[78]

In de Toegangsovereenkomst wordt vastgelegd of de bedrijfsactiviteit van de spoorwegonderneming mede het vervoer van gevaarlijke stoffen omvat en welke afspraken gemaakt worden over de gegevenslevering met betrekking tot dat vervoer (zie ook paragraaf 6.2.5 *Aanleveren beladingsgegevens* en Bijlage 8, onderdelen 2.1.1 t/m 2.1.3).

Indien de bedrijfsactiviteit van de spoorwegonderneming mede het transport van nucleaire stoffen omvat dan geldt dat de hiermee gepaarde extra kosten van ProRail en/of diens hulppersonen voor rekening en risico van de spoorwegonderneming zijn.

3.4.5 Testtreinen en andere speciale treinen

Voor een spoorvoertuig dient altijd een voertuigvergunning verleend te zijn[79]. Er zijn echter twee uitzonderingssituaties:

1. Er is voor het spoorvoertuig een ontheffing van het hebben van een voertuigvergunning verleend door de toezichthouder[80]. De ontheffing kan een nadere regeling met de infrastructuurbeheerder voorschrijven;
2. Er is voor het spoorvoertuig een tijdelijke gebruiksvergunning verleend door de toezichthouder voor het uitvoeren van tests[81]. Het uitvoeren van een test wordt voorafgaand afgestemd met de infrastructuurbeheerder en deze kan aanwijzingen geven[82].

Daarnaast kan er behoefte zijn om treinen te rijden die afwijken van het regulier gebruik van de infrastructuur en/of rijden op baanvakken met beperkingen of uitsluitingen (zie paragraaf 2.4.1 *Gespecialiseerde spoorweginfrastructuur*) en daarom speciale aandacht vragen tijdens de uitvoering. Voorbeelden hiervan zijn (speciale) reizigerstreinen op goederenbaanvakken, stoomtreinen in tunnels, treinen die langer zijn dan langer dan de vertrek-, inhaal- en aankomstsporen en de perronsporen op het baanvak, spoorvoertuigen zonder zekerheid op detectie of defecte spoorvoertuigen enzovoorts. Deze categorie wordt ‘andere speciale treinen’ genoemd.

Voor verdere informatie voor het aanvragen van capaciteit voor het rijden van testtreinen en andere speciale treinen zie paragraaf 4.7.2 en de ‘*Procedure Testtreinen en andere speciale treinen’* op het Partnerportaal.

3.4.6 Eisen met betrekking tot informatielevering

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

- De informatie die door de spoorwegonderneming moet worden opgenomen in capaciteitsaanvragen (zie hoofdstuk 4 voor het aanvragen van treinpaden, hoofdstuk 7 voor het aanvragen van opstel- en rangeercapaciteit en het gebruik van rangeerheuvel Kijfhoek en Bijlage 8 onderdelen 2.1.8 en 3).
- De informatie die de spoorwegonderneming levert onmiddellijk voorafgaand en tijdens het feitelijk gebruik van de spoorweginfrastructuur (zie paragraaf 6.2 *Operationele Voorwaarden*).
- De informatie over het gerealiseerde gebruik, verkeer en vervoer in een tijdvak die de spoorwegonderneming na afloop van dat tijdvak levert, met name voor de beheersing van de geluidemissie (zie Bijlage 8, onderdelen 2.1.4 en 2.1.5).
- De gegevens van typen spoorvoertuigen die spoorwegondernemingen aan ProRail beschikbaar moeten stellen (zie Bijlage 8, onderdeel 2.2).

78 Paragraaf 1.4.2.2.5. juncto 1.4.3.6b RID.
79 Artikel 26k lid 2 Spoorwegwet
80 Artikel 26q lid 6 Spoorwegwet
81 Artikel 26r Spoorwegwet
82 Artikel 24 Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020

- Informatie over activiteiten van de spoorwegonderneming, op delen van de spoorweginfrastructuur, waarover ProRail op grond van het omgevingsrecht rapportageverplichtingen heeft.
- Voor doelmatig ketenbeheer ERTMS is het noodzakelijk dat partijen in staat zijn om oorzaken van prestatieproblemen vast te stellen, zodat op basis hiervan de operationele ERTMS-prestaties verbeterd kunnen worden. Hiervoor worden op termijn gestandaardiseerde afspraken voor uitwisseling van data overeengekomen. Tot die tijd vindt in samenspraak tussen ProRail en spoorwegondernemingen incidentele data-uitwisseling plaats. Zie voor meer informatie Bijlage 8, onderdeel 4.
- Vervoerdata in de vorm van stationsrelatiematrices ten behoeve van de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur in relatie tot de capaciteitsaanvraag van spoorwegondernemingen (herkomst – bestemming) van een gemiddelde werkdag, ochtendspits, avondspits, gemiddelde weekenddag en jaar). De spoorwegonderneming verleent medewerking als ProRail voor dit doel vergelijkbare data van het Nederlandse spoorwegnet opvraagt bij het platform dat OV-transacties in Nederland verzorgt (Translink) (zie Bijlage 8, onderdeel 2.1.6).
- Informatie die de spoorwegonderneming verstrekt over het aantal in-, uit- en overstappers (per station en) per perronzijde ten behoeve van toetsen op transferrisico's voor reizigers op het gebied van perronveiligheid, via het '*Risicomodel Perronveiligheid*' (zie het Partnerportaal) of een nadere situationele analyse (zie Bijlage 8, onderdeel 2.1.7).
- Ten behoeve van de benutting van emplacementen tot tien jaar in de toekomst biedt ProRail de mogelijkheid aan spoorwegondernemingen hun toekomstig voorziene gebruik aan te geven, zodat ProRail daar rekening mee kan houden bij de bouw van infra op emplacementen (zie Bijlage 8, onderdeel 1). Om vervolgens capaciteitsanalyses uit te voeren voor het behandelen en (langdurig) opstellen van materieel op reizigersemplacementen stelt ProRail de ICT- dienst Behandelen en Opstellen Data en Informatie (BODI, zie Bijlage 23, onderdeel 5.2) ter beschikking aan alle spoorwegondernemingen die zich bezighouden met reizigersvervoer.

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.

In de Toegangsovereenkomst maken de 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.

Informatieverzoeken ACM
Op grond van de Spoorwegwet is de ACM belast met het onderzoek naar de toestand van de concurrentie op de markt voor spoorvervoerdiensten. De ACM verzoekt ProRail jaarlijks een vragenlijst te beantwoorden in het kader van de Vervoersmonitor en in het kader van de vragenlijsten van de Europese Commissie (Rail Market Monitoring (RMMS) en IRG Rail (Market Monitoring – IRG Rail), Om de administratieve lasten voor de sector zo laag mogelijk te houden, vraagt de ACM de gegevens zoveel mogelijk centraal, rechtstreeks bij ProRail op.

4 Capaciteitsverdeling

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk beschrijft ProRail de procedures, regels en tijdschema's op het gebied van capaciteitsverdeling die gericht zijn op een ordentelijk en eerlijk verloop van het capaciteitsverdelingsproces. De capaciteit op het spoor wordt verdeeld in de vorm van treinpaden. De capaciteitsverdeling op de rangeeremplacementen en opstelterreinen is beschreven in hoofdstuk 7 bij de betreffende dienstvoorzieningen (paragraaf 7.3.5.3 *Capaciteitsverdeling op rangeeremplacementen en opstelterreinen*). Omdat de capaciteitsverdeling van treinpaden en de capaciteitsverdeling op emplacementen niet los van elkaar gezien kunnen worden, lopen deze processen synchroon met elkaar in de tijd. Voor de *Capaciteitsverdelingsprincipes op de internationale goederencorridors (Rail Freight Corridors)*, zie paragraaf 4.10.

4.2 Procesbeschrijving capaciteitsverdeling treinpaden

4.2.1 Processen en definities

4.2.1.1 Processen op hoofdlijnen

Ten aanzien van de capaciteitsverdeling zijn er drie hoofdprocessen te onderscheiden:

1. Voorbereiding jaardienstverdeling
In deze fase, startend in juli 2025 en eindigend in januari 2026, hebben gerechtigden de mogelijkheid om gezamenlijk met ProRail om tafel te zitten om tot afstemming te komen over in te dienen capaciteitsaanvragen voor treinpaden ten behoeve van de jaardienstverdeling. Ook hebben gerechtigden de mogelijkheid om haalbaarheidsstudies[83] in te dienen. De van tevoren geregelde treinpaden (de zogenoemde PreArranged Paths, afgekort PAP) op de internationale goederencorridors worden op x-11 maanden vóór start van de dienstregeling definitief gepubliceerd.

Voor een nadere beschrijving van de fase van de voorbereiding van de jaardienstverdeling, zie paragraaf 4.5.0 *Voorbereiding jaardienstverdeling*. Tijdens de voorbereiding van de jaardienstverdeling vindt ook het opstellen van de raming van te verwachten aanvragen voor goederenverkeer en besloten personenvervoer (voorbehouden van capaciteit) plaats. Zie voor meer informatie over deze raming en de procesregels voor de van tevoren geregelde treinpaden op de internationale goederencorridors de paragrafen 4.5.1*Tijdschema en proces voor de jaardienstverdeling* en 4.10 *Principes voor capaciteitsverdeling op internationale goederencorridors (Rail Freight Corridors)*.

2. Jaardienstverdeling
In de fase van de jaardienstverdeling worden de capaciteitsaanvragen voor treinpaden van gerechtigden en capaciteitsaanvragen voor patroonmatige capaciteitsbeperkingen[84] verwerkt tot een normale dienstregeling. Als capaciteitsaanvragen van gerechtigden en/of het patroonmatig onderhoud met elkaar conflicteren vindt programmatie en coördinatie[85] plaats.

De jaardienstverdeling heeft betrekking op de normale dienstregeling[86]. Onder de 'normale dienstregeling' wordt verstaan de dienstregeling op het niveau van terugkerende paden die minimaal

83 Zie voor informatie over haalbaarheidsstudies paragraaf 4.9.2 *Proceselementen TTR*.
84 Het betreft hier capaciteit met het oog op onderhoudswerkzaamheden zoals bedoeld in artikel 53 van Richtlijn 2012/34/EU en nader toegelicht in paragraaf 4.3.2.1 *Patroonmatig onderhoud*.
85 Zoals bedoeld in de artikelen 45 en 46 en van Richtlijn 2012/34/EU.
86 Artikel 4 lid 2 juncto artikel 1 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

acht weken op hetzelfde tijdstip per verkeersdag (kalenderdag) worden aangevraagd. Aanvragen voor treinpaden die niet onder de normale dienstregeling vallen, zoals een specifieke dienstregeling op feestdagen, bijzondere verkeersdagen of extra treinen bij evenementen en incidentele treinen, dienen derhalve in de ad-hocfase te worden ingediend.

De jaardienstverdeling wordt vastgelegd en gecommuniceerd door middel van een capaciteitsverdelingsdocument per aanvrager, inclusief eventuele bijlagen en/of eventuele verwijzingen naar DONNA, de applicatie waarin de planning en verdeling plaatsvindt (zie ook Bijlage 23, onderdeel 4.1). Hierin staat vermeld welke capaciteit aan de betreffende aanvrager is toebedeeld. Dit document wordt onderdeel van de tussen gerechtigden en ProRail overeengekomen Toegangs-overeenkomst, conform artikel 59 van de Spoorwegwet.

De gerechtigde verkrijgt het gebruiksrecht voor de capaciteit die in het capaciteitsverdelingsdocument aan die gerechtigde is toebedeeld. Eenmaal toegewezen capaciteit kan niet door de gerechtigde aan een andere gerechtigde worden overgedragen met uitzondering van de gevallen waarin het gaat om gerechtigden niet zijnde spoorwegondernemingen die een capaciteitsovereenkomst met ProRail hebben afgesloten.[87] Deze gerechtigden dienen het feitelijk gebruik van de capaciteit over te laten aan een door hen aan te wijzen spoorwegonderneming waarmee ProRail een toegangsovereenkomst heeft afgesloten (zie paragraaf 3.3.3 *Toegangsovereenkomsten met gerechtigden niet zijnde spoorwegondernemingen*). Zie voor het tijdschema van de jaardienstverdeling paragraaf 4.5.1 *Tijdschema en proces voor de jaardienstverdeling*.

3. Ad-hocverdeling
De ad-hocverdeling voorziet in aanvullingen op of wijzigingen dan wel annuleringen van de door ProRail in de jaardienstverdeling verdeelde capaciteit voor de dienstregeling 2027. Tijdens de ad-hocverdeling kunnen twee typen capaciteitsaanvragen worden ingediend: de late requests (zie voor het tijdschema paragraaf 4.5.2 *Tijdschema en proces voor de late-requestaanvragen)* en de ad-hocaanvragen (zie voor het tijdschema paragraaf 4.5.3 *Tijdschema en proces voor de ad-hocaanvragen).*

Zie voor de uitgangspunten die gehanteerd worden bij bovengenoemde processen paragraaf 4.5.4 *Nadere omschrijving van de processen.*

4.2.1.2 Gehanteerde definities

ProRail gaat bij de capaciteitsverdeling uit van de navolgende definities:

Spitsperiode
De spitsperiode zoals genoemd in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur[88] wordt door ProRail als volgt nader ingevuld: de periode van 06:30 uur tot 09:00 uur en van 16:00 uur tot 18:30 uur op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, uitgezonderd feestdagen.

Internationaal openbaar vervoer per nachttrein
Internationaal openbaar vervoer per nachttrein[89] zoals genoemd in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt door ProRail als volgt nader ingevuld: internationaal openbaar vervoer waarbij ergens op de gehele route in de nacht gereden wordt en reizigers de mogelijkheid hebben om in de trein te overnachten. Ook een internationale trein die in het buitenland in de nacht rijdt en in Nederland ten tijde van de dagperiode wordt gezien als internationaal openbaar vervoer per nachttrein.

87 Artikel 57 lid 3 Spoorwegwet.

88 Artikel 1 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur: *"spits: de twee tijdvakken van elk ten hoogste 2,5 uur op maandag tot en met vrijdag waarop aan het personenvervoer een hogere bedieningsfrequentie wordt geboden dan in de onmiddellijk daaraan voorafgaande en daaropvolgende tijdvakken."*

89 Zoals bedoeld in artikel 10 lid 1sub d van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Een aanvraag voor een internationaal treinpad is een aanvraag die ten minste één buitenlands dienstregelpunt of ten minste één grenspunt bevat.

Overig personenvervoer
Overig personenvervoer zoals genoemd in artikel 10 lid 1 sub m van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt door ProRail in de capaciteitsverdeling als volgt nader ingevuld: Personenvervoer per trein, niet zijnde openbaar vervoer, dat zich kenmerkt door niet-terugkerende paden (een onregelmatige dienstregeling). Als besloten personenvervoer wordt onder meer, maar niet uitsluitend, gezien: incidentele feesttreinen, rondritten, dinertreinen, treinen uitsluitend voor een besloten gezelschap en museumtreinen.

4.2.2 Betrokken partijen

De Spoorwegwet en het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur geven een nadere uitwerking van de voorschriften van Richtlijn 2012/34/EU om capaciteit op een eerlijke, transparante en niet-discriminerende manier te verdelen.

Alle partijen die voldoen aan de voorwaarden, zoals omschreven in paragraaf 3.2.1 *Vereisten voor het aanvragen van capaciteit,* kunnen capaciteit voor de jaardienst 2027 aanvragen. Degene die capaciteit voor de jaardienst 2027 aanvraagt, verklaart zich akkoord met de in deze Netverklaring opgenomen procedures, regelingen en tijdschema's voor de behandeling van alle capaciteitsaanvragen. Ook stemt de aanvrager ermee in dat ProRail de andere aanvragers inzage geeft in informatie over de aangevraagde capaciteit en de identiteit van de aanvragers die bij een conflicterende capaciteitsaanvraag betrokken zijn. Deze informatie dient door de betrokken partijen vertrouwelijk behandeld te worden.

4.2.3 Indienen van aanvragen voor treinpaden

Een aanvraag voor een treinpad kan op de volgende manieren bij ProRail worden ingediend:

Internationaal treinpad
- Via de applicatie Path Coordination System (PCS) (PCS, zie Bijlage 23, onderdeel 4.2.1).
  - Voor aanvragen van PreArranged Paths bij de Corridor One-Stop-Shops is het gebruik van de applicatie PCS verplicht (zie verderop in deze paragraaf).
  - Voor internationale aanvragen heeft het de voorkeur deze in te dienen via PCS. ProRail kan dan een kwalitatief beter, geharmoniseerd aanbod doen.
- Middels een eigen applicatie via de Common Interface gebaseerd op TSI TAF/TAP-specificaties (zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad* en onderdeel 4.1 van Bijlage 23).
- In een met ProRail vooraf overeen te komen andere vorm.

Nationaal treinpad
- Via het Orderportaal (zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad* en onderdeel 4.1 van Bijlage 23).
- Middels een eigen applicatie via de Common Interface gebaseerd op TSI TAF/TAP-specificaties (zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad* en onderdeel 4.1 van Bijlage 23).
- Door middel van een in de applicatie DONNA ontworpen dienstregeling (zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad* en onderdeel 4.1 van Bijlage 23).
- In een met ProRail vooraf overeen te komen andere vorm.

De aanvragen worden door ProRail gecontroleerd op volledigheid en juistheid van de benodigde gegevens. Zo nodig wordt de aanvrager in de gelegenheid gesteld om eventuele ontbrekende gegevens binnen een aan te geven termijn te wijzigen en/of aan te vullen.

Internationale treinnummers[90]
Voor internationale aanvragen dient een gerechtigde zelf via DB InfraGo of Infrabel een treinnummer aan te vragen en dit treinnummer bij de aanvraag te vermelden. Dit geldt zowel voor jaardienst- als

[90] Een aanvraag voor een internationaal treinpad is een aanvraag die ten minste één buitenlands dienstregelpunt bevat of die tenminste één grenspunt bevat.

voor de ad-hocaanvragen. De procedure voor het aanvragen van een internationaal treinnummer is te vinden op het Partnerportaal.

Indien een gerechtigde ervoor kiest om voor een internationale trein uitsluitend een nationale aanvraag in te dienen bij ProRail en niet als geharmoniseerde aanvraag in PCS, dan is de gerechtigde zelf verantwoordelijk voor de afstemming van dit treinpad met de overige betrokken infrastructuurbeheerders.

Indien een gerechtigde ervoor kiest om een aanvraag voor een treinpad zowel via PCS als DONNA in te dienen, dan is bij verschillen tussen die aanvragen de aanvraag in PCS leidend.

Duiden concessietreinen
Gerechtigden dienen bij de aanvraag van capaciteit voor de jaardienst aan te geven of er sprake is van vervoer waarvoor een concessie op grond van de Wet personenvervoer 2000 is verleend. Dit dient te worden aangegeven door in een aparte bijlage bij de capaciteitsaanvraag een overzicht te geven van de treinen die onder een op grond van de Wet personenvervoer 2000 verleende concessie vallen.

Aanvraag van treinpaden ten behoeve van opdrachten voor ProRail
Treinpaden die vallen onder de regeling van vrijstelling van vergoeding (in verband met opdrachten van ProRail)[91] kunnen alleen worden aangevraagd op basis van een door de aanvrager in DONNA ingevoerde dienstregeling dan wel op aanvraag via het Orderportaal en/of via de dienst 'Indienen Capaciteitsaanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard'.

Aanvragen van opstel- en rangeercapaciteit
Voor informatie over het indienen van aanvragen voor opstel- en rangeercapaciteit op emplacementen, zie de paragrafen:
- 7.3.5.3.2 *Tijdschema en proces voor de jaardienstverdeling op emplacementen*,
- 7.3.5.3.3 *Tijdschema en proces voor de late-requestaanvragen*
- 7.3.5.3.4 *Tijdschema en proces voor de ad-hocaanvragen*
- 7.3.5.3.10 *Procedure gebruik rangeerheuvel Kijfhoek voor heuvelen*

4.2.4 One-Stop-Shop

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

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

[91] Voor treinen voor beheer in opdracht van ProRail geldt een nihil-tarief. Zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad* (onderdeel 4.2 van de tabel), 5.3.3 *Tractie-energievoorziening* (onderdeel 4.2 van de tabel) en 5.4.3 *Faciliteren van de mogelijkheid tot Buitengewoon Vervoer* (onderdeel 4.2 van de tabel).

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

4.3 Tijdelijke capaciteitsbeperkingen

ProRail is verantwoordelijk voor het onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur en de uitvoering van de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur. Voor de procedure die gevolgd wordt voor wat betreft het vaststellen van tijdelijke capaciteitsbeperkingen maakt ProRail onderscheid tussen patroonmatige capaciteitsbeperkingen en incidentele tijdelijke capaciteitsbeperkingen (zie hiervoor paragraaf 4.3.2 *Soorten tijdelijke capaciteitsbeperkingen)*.

4.3.1 Algemene bepalingen

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

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

c. Het vaststellen van tijdelijke capaciteitsbeperkingen met gevolgen voor internationaal treinverkeer is onderwerp van coördinatie tussen ProRail en naburige infrastructuurbeheerders. De betrokken infrastructuurbeheerders streven ernaar dat de locatie, duur en het moment van tijdelijke capaciteitsbeperkingen zodanig worden bepaald dat internationaal treinverkeer zo min mogelijk hinder ondervindt. Om deze hinder te beperken zorgen de betrokken infrastructuurbeheerders dat er grensoverschrijdende omleidingsroutes beschikbaar zijn en plannen zij zoveel mogelijk werkzaamheden gelijktijdig aan weerzijden van de grens.

d. ProRail kan in het kader van het vaststellen van tijdelijke capaciteitsbeperkingen zoals is beschreven in paragraaf 4.3.2.2 *Incidentele tijdelijke capaciteitsbeperkingen* een financiële compensatie voor gerechtigde(n) overeenkomen met inachtneming van wat in paragraaf 4.3.2.3 *Ad-hoccapaciteit ten behoeve van tijdelijke capaciteitsbeperkingen* en 5.6.6 *Compensatieregeling bij geplande tijdelijke capaciteitsbeperkingen* is vermeld. 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 4.3.2.3 en 5.6.7 *Financiële compensatie bij onttrekking ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden* is vermeld.

e. De spoorwegonderneming zorgt voor verwijdering van spoorvoertuigen die opgesteld staan op buitendienst te stellen sporen vóór het begin van de tijdelijke capaciteitsbeperking, tenzij anders is overeengekomen (en is vastgelegd in de Btd-planner, zie Bijlage 23, onderdeel 6.1). Zie ook paragraaf 7.3.5.3.1 *Uitgangspunten.*

4.3.2 Soorten tijdelijke capaciteitsbeperkingen

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

1. Patroonmatige capaciteitsbeperkingen[92] ten behoeve van:
   a. Patroonmatig onderhoud (in het *Procedureboek Capaciteit voor Beheer'* (zie het Partnerportaal) en in de werkinstructies ook wekelijks onderhoud (WO) genoemd).
   b. Inspectie (videoschouwtreinen en meettreinen).

2. Incidentele tijdelijke capaciteitsbeperkingen[93] ten behoeve van:
   a. Vervangings- en/of vernieuwingsprojecten inclusief de daarvoor benodigde aanvoer, afvoer- en werktreinen.
   b. Functie-uitbreidingsprojecten inclusief de daarvoor benodigde aanvoer, afvoer- en werktreinen.
   c. Werken voor derden, zoals verandering van spoorse kruisingen.
   d. Beheerwerkzaamheden waaronder systeembeproevingen en veiligheidsoefeningen.

4.3.2.1 Patroonmatige capaciteitsbeperkingen

Voor het aanvragen van de benodigde capaciteit voor patroonmatig onderhoud, videotreinen en andere meettreinen wordt hetzelfde proces gevolgd als voor het aanvragen van treinpaden tijdens de jaardienstverdeling (zie paragraaf 4.2.1 *Processen en definities*).

4.3.2.1.1 Patroonmatig onderhoud

De benodigde capaciteit voor patroonmatig onderhoud wordt in volume, frequentie en locatie (baanvak/emplacement) vastgelegd. Dit wordt in de Btd-planner ingevoerd. In de Btd-planner is de stand van zaken voor wat betreft patroonmatig onderhoud vermeld inclusief afspraken over het opstellen van spoorvoertuigen (zie paragraaf 7.3.5.3.1 *Uitgangspunten*) en spanningloosstelling. Het patroonmatig onderhoud is ook opgenomen in DONNA. De Btd-planner is leidend als er verschillen zijn tussen beide systemen.

4.3.2.1.2 Videoschouwtreinen en andere meettreinen

De benodigde capaciteit voor de videoschouwtreinen wordt in de fase van de jaardienstverdeling vastgelegd. De benodigde capaciteit voor overige meettreinen (het betreft incidentele treinen) is niet planbaar tijdens de jaardienstverdeling en wordt daarom in deze fase apart gepubliceerd als capaciteitsreservering. Deze capaciteitsreservering wordt pas inhoudelijke verwerkt tijdens de ad-hocverdeling op grond van de vastgestelde prioriteringsregels die in het '*Procedureboek Capaciteit voor Beheer*' op het Partnerportaal zijn opgenomen.

4.3.2.2 Incidentele tijdelijke capaciteitsbeperkingen

Bij het vaststellen van incidentele tijdelijke capaciteitsbeperkingen (ook wel incidentele onttrekkingen (IO) genoemd) is er op hoofdlijnen sprake van de volgende processtappen:

1. Opstellen van uitgangspunten voor het programmeren van capaciteitsbeperkingen

De uitgangspunten voor het vaststellen van tijdelijke capaciteitsbeperkingen zijn beschreven in het '*Corridorboek 2027*', dat te vinden is op het Partnerportaal.

2. Kenbaar maken van de voorgenomen capaciteitsbeperkingen

Voorafgaand aan de start van de consultatie van de voorgenomen capaciteitsbeperkingen bij gerechtigden maakt ProRail deze voorgenomen capaciteitsbeperkingen bekend. Deze beperkingen

---

92 Het betreft hier capaciteit met het oog op onderhoudswerkzaamheden zoals bedoeld in artikel 53 van Richtlijn 2012/34/EU.

93 Het betreft hier incidentele tijdelijke capaciteitsbeperkingen (TCR) zoals bedoeld in de artikelen 8, 12 en 14 van Annex VII van Richtlijn 2012/34/EU.

kunnen per project, per baanvak of voor het hele spoornet bekend gemaakt worden en zijn herleidbaar tot projectniveau.

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

Om de impact van incidentele tijdelijke capaciteitsbeperkingen voor zowel gerechtigden als aannemers beter te kunnen inschatten overlegt ProRail vóór de start van de formele jaardienstverdeling met betrokken partijen over de fasering van grote projecten en de programmering van grote tijdelijke capaciteitsbeperkingen. De afspraken worden gepubliceerd op het Partnerportaal en zijn uitgangspunt voor het proces dat in deze paragraaf is beschreven. Omdat het vaststellen en publiceren van incidentele tijdelijke capaciteitsbeperkingen meerdere jaren betreft, worden gerechtigden geraadpleegd die op dat moment een toegangs- of capaciteitsovereenkomst met ProRail hebben.

4. Vaststelling van de capaciteitsbeperking
Na afronding van de consultatie wordt de capaciteitsbeperking gepubliceerd. Dit gebeurt door het versturen van een zogenoemd capaciteitsverdelingsdocument aan betrokken gerechtigden. De informatie wordt tevens op het Partnerportaal gepubliceerd.

Bij het vaststellen van tijdelijke capaciteitsbeperkingen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met grote publieksevenementen. Gerechtigden dienen deze evenementen dan ook tijdens de consultatie van de tijdelijke capaciteitsbeperking kenbaar te maken. In hoofdstuk 5 van het '*Corridorboek 2027*' is het proces 'Indienen evenementenvraag' vastgelegd.

Indien als gevolg van een tijdelijke capaciteitsbeperking sprake is van concurrentie tussen patroonmatig onderhoud en om te leiden verkeer op een omleidingsroute, zal het patroonmatig onderhoud vervallen. Dit tenzij het aantal overgebleven momenten (frequentie/interval) leidt tot te weinig reguliere onderhoudsmomenten.

4.3.2.2.1 Categorieën tijdelijke capaciteitsbeperkingen
In tabel 4.1 is de definitie weergegeven van de vier verschillende categorieën tijdelijke capaciteitsbeperkingen voor verkeer[94]. Ook is in deze tabel weergegeven op welk moment tijdelijke capaciteitsbeperkingen worden afgestemd met de naburige infrastructuurbeheerders.

Tabel 4.1 Categorieën capaciteitsbeperkingen

Categorie	Capaciteits-beperking met	Duur van de aaneengesloten capaciteitsbeperking	Gevolgen voor het treinverkeer	Coördinatie met de naburige inframanagers
Z	Zeer grote gevolgen voor verkeer	Meer dan 30 dagen	Meer dan 50% van het dagelijks verwachte treinverkeer geraakt	18 maanden voor start nieuwe dienstregeling

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

Categorie	Capaciteits-beperking met	Duur van de aaneengesloten capaciteitsbeperking	Gevolgen voor het treinverkeer	Coördinatie met de naburige inframanagers
G	Grote gevolgen voor verkeer	Meer dan 7 dagen	Meer dan 30% van het dagelijks verwachte treinverkeer geraakt	13,5 maanden voor start nieuwe dienstregeling
M	Middelgrote gevolgen voor verkeer	7 dagen of minder	Meer dan 50% van het dagelijks verwachte treinverkeer geraakt	13,5 maanden voor start nieuwe dienstregeling
B	Beperkte gevolgen voor verkeer	Niet bepaald	Meer dan 10% van het dagelijks verwachte treinverkeer geraakt	Niet bepaald

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

Tabel 4.2 Publicatiemomenten capaciteitsbeperkingen

Categorie	Capaciteits-beperking met	December 2025	Augustus 2026	December 2026
Z	Zeer grote gevolgen voor verkeer	2e publicatie 2027 1e publicatie 2028	Niet aan de orde	2e publicatie 2028 1e publicatie 2029
G	Grote gevolgen voor verkeer	2e publicatie 2027 1e publicatie 2028	Niet aan de orde	2e publicatie 2028 1e publicatie 2029
M	Middelgrote gevolgen voor verkeer	Publicatie 2027	Niet aan de orde	Publicatie 2028
B	Beperkte gevolgen voor verkeer	Niet aan de orde	Publicatie 2027	Niet aan de orde

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

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

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

4.3.2.2.2 Publiceren capaciteitsbeperkingen op 24 maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling

Tenminste 24 maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling publiceert ProRail via het capaciteitsverdelingsdocument[95] de tijdelijke capaciteitsbeperkingen ten behoeve van de tijdelijke capaciteitsbeperkingen uit categorieën Z en G uit bovengenoemde tabellen (zie het Partnerportaal).

Op verzoek van gerechtigden verstrekt ProRail bij een tijdelijke capaciteitsbeperking uit de categorie Z op verzoek tijdens de eerste raadplegingsronde ten minste twee alternatieve uitvoeringsvarianten.

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

4.3.2.2.3 Publiceren capaciteitsbeperkingen op twaalf maanden

Ten minste twaalf maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling publiceert ProRail via het capaciteitsverdelingsdocument de volgende tijdelijke capaciteitsbeperkingen ten behoeve van werkzaamheden (zie het Partnerportaal):
1. De bijgewerkte capaciteitsbeperkingen uit de categorie Z en G.
2. Aanvullende capaciteitsbeperkingen met zeer grote of grote gevolgen voor treinverkeer. Het betreft capaciteitsbeperkingen die na de eerste publicatie bekend zijn geworden.
3. Capaciteitsbeperkingen uit de categorie M.

Deze publicatie bevat:
- De duur van de capaciteitsbeperking.
- Het ruimtebeslag (de onttrokken sporen)
- De geplande dagen.
- Het dagdeel en de begin- en eindtijd.

Voorafgaand aan deze publicatie raadpleegt ProRail de gerechtigden.

4.3.2.2.4 Publiceren incidentele onttrekkingen op vier maanden

Vier maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling publiceert ProRail de tijdelijke capaciteitsbeperkingen uit de categorie B. De publicatie van deze incidentele onttrekkingen bevat:
- De duur van de capaciteitsbeperking.
- Het ruimtebeslag (de onttrokken sporen).
- De datum
- De begin- en eindtijd.

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

95 Dit document (meestal is dit een brief met bijlagen) is te vinden op het Logistiek Portaal op de individuele partnerpagina van de gerechtigde.

4.3.2.2.5 Details aan te bieden treinpaden
Details over de aan te bieden patroonmatige treinpaden als gevolg van de capaciteitsbeperkingen worden voor reizigerstreinen uiterlijk vier maanden voor de start van de incidentele onttrekking gegeven en voor goederentreinen uiterlijk één maand daarvoor, tenzij ProRail en de betrokken aanvragers op ad-hocbasis een kortere tijd overeenkomen. Om de betreffende treinpaden op tijd en conform afgesproken specificatie aan te kunnen bieden, voert ProRail regie op het herplannen van verkeer als gevolg van buitendienststellingen (het zogenoemde PreVAB-proces[96], publicatie op vier maanden voor uitvoering (patroonmatige treinpaden) en VAB-proces, publicatie op één maand voor uitvoering tenzij betrokken aanvragers en ProRail anders overeengekomen). De wijze waarop dit plaatsvindt is beschreven in paragraaf 4.8.2 *Wijzigen van verdeelde treinpaden door de infrastructuurbeheerder*.

4.3.2.3 Ad-hoccapaciteit ten behoeve van tijdelijke capaciteitsbeperkingen

4.3.2.3.1 Aanpassing van of aanvulling op de publicaties
Het is mogelijk dat na de publicatiemomenten op respectievelijk twaalf 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 Partnerportaal is een stroomschema met de afwegingscriteria te vinden (‘*Wijze van vaststellen ad-hoccapaciteit*’).

4.3.2.3.2 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 acuut/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[97] waardoor veilig en ongestoord treinverkeer in gevaar wordt gebracht[98] 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 tijdelijke 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 *Vaststelling compensatie omleidingskilometers.*

---

96 VAB = Verkeer als gevolg van beheer. Zie voor een nadere toelichting ook Bijlage 2 Lijst van Begrippen
97 Bijvoorbeeld op basis van een ultrasoonrapportage, constateringen tijdens inspecties, gedane meldingen enzovoorts.
98 Dit is een nadere definiëring van de situatie ‘in geval van nood’ uit Artikel 9 lid 5 van de Algemene Voorwaarden.

4.3.2.3.3 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 is te herstellen. Als gevolg hiervan kan een tijdelijke beperking aan de orde zijn.[99] ProRail stelt de gerechtigden hiervan op de hoogte, deelt op verzoek een onderbouwing van de tijdelijke capaciteitsbeperking en zorgt ervoor dat het infra-element weer zo snel als mogelijk hersteld 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 *Vaststelling compensatie omleidingskilometers*.

4.3.2.3.4 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 *Vaststelling compensatie omleidingskilometers*.

4.3.2.3.5 Overige aanvullende capaciteitsbeperkingen
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 *Vaststelling compensatie omleidingskilometers*. Daarnaast wordt bij de instemming van deze tijdelijke capaciteitsbeperking gecompenseerd aan de hand van de instemmingsregeling, zie paragraaf 5.6.7.2 *Vaststelling compensatie bij instemming*.

Is er geen consensus, dan wordt het geschil overeenkomstig de geschilbeslechtingsregeling 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.

4.4 Toepassing van Kaderovereenkomsten

Voor het dienstregelingsjaar 2027 was ten tijde van de publicatie van deze Netverklaring geen Kaderovereenkomst van toepassing.

[99] Bijvoorbeeld een Tijdelijke Infrabeperking (TIB) als het klemmen van een wissel of een Tijdelijke Snelheidsbeperking (TSB).

4.5 Werkwijze verdeling van capaciteit

4.5.0 Voorbereiding jaardienstverdeling

De voorbereiding van de jaardienstverdeling loopt van juli 2025 tot en met januari 2026. In dit voorbereidingsproces wordt getoetst of de door gerechtigden gewenste dienstregeling voor 2027 passend te maken is op de infrastructuur die begin 2027 beschikbaar is. Tevens is het mogelijk om - aanvullend op de wijzigingen die voortkomen uit het middellangetermijnproces (MLT-proces, zie paragraaf 2.6.1 *Capaciteits- en infra-ontwikkelingen op basis van behoeften van gerechtigden en ProRail* en het Partnerportaal) - gewenste aanpassingen ten opzichte van de bestaande dienstregeling met betrokken partijen te onderzoeken. Deze aanpassingen kunnen ingegeven zijn door ervaringen tijdens de vigerende dienstregeling. Tevens worden verzoeken tot haalbaarheidsstudies behandeld (zie hiervoor paragraaf 4.9.2 *Proceselementen TTR*).

Gerechtigden die meedoen aan dit proces hebben de mogelijkheid om - voorafgaand aan de door hen in te dienen jaardienstaanvragen - hierover overleg te voeren met ProRail en andere gerechtigden. Dit is in het bijzonder van belang wanneer die aanvragen een patroonmatig-herhalend karakter hebben. ProRail onderzoekt tijdens de voorbereiding van de jaardienstverdeling of de verschillende voorgenomen patroonmatige aanvragen én de aanvullende wensen van de gerechtigden passend te maken zijn in de nieuw op te stellen dienstregeling voor 2027. Indien dit niet het geval is, worden de betreffende situaties als ‘agree to disagree’ vastgesteld. Dat wil zeggen dat er een dossier wordt gemaakt waarin dit ‘agree to disagree’ wordt beschreven met de standpunten van de betrokken partijen. Dit dossier kan gebruikt worden tijdens de jaardienstverdeling om oplossingen te zoeken bij conflicterende aanvragen. De uitkomsten van de voorbereiding van de jaardienstverdeling worden overgedragen aan het proces voor de jaardienstverdeling en ter informatie teruggegeven aan het MLT-proces (zie voor meer informatie paragraaf 2.6.1 *Capaciteits- en infra-ontwikkelingen op basis van behoeften van gerechtigden en ProRail*).

Aanbod van tevoren geregelde treinpaden (PreArranged Paths)
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 internationaal geharmoniseerde treinpaden (PreArranged Paths, afgekort PAP). De PreArranged Paths worden gepubliceerd op de website van de corridororganisatie waarvoor de betreffende PreArranged Paths zijn bedoeld. Deze publicatie vindt in januari 2025 plaats, waarna de van tevoren geregelde treinpaden verder als vaststaand gelden in het verdere verdeelproces. Zie voor de capaciteitsverdeelprincipes die gelden voor de internationale goederencorridors paragraaf 4.10.

4.5.1 Tijdschema en proces voor de jaardienstverdeling

Voorafgaande aan de start van de jaardienstverdeling medio maart 2026 wordt de gedetailleerde werkwijze voor de jaardienstverdeling 2027 via de Tafel van Verdeling (zie Bijlage 2 *Lijst van begrippen*) toegelicht door middel van het ‘*Startdocument jaardienstverdeling 2027’* (zie het Partnerportaal).

Tabel 4.3 Tijdschema voor de jaardienstverdeling[100]

Activiteit	Datum
Indienen van aanvragen:	
a. DONNA-bestand open voor inbrengen aanvragen	Wordt nader bepaald via de Tafel van Verdeling in januari 2026
b. Sluitingsdatum voor jaardienstaanvragen voor treinpaden (nationaal en internationaal) en vaststelling benodigde capaciteit voor patroonmatige capaciteitsbeperkingen	13-04-2026
c. Intake aanvragen	14 t/m 24-04-2026
Programmatie en coördinatie:	
d. Start programmatie en coördinatie	14-04-2026
e. RNE Technical Meeting	15 t/m 18-06-2026
Consultatie ontwerpdienstregeling	
f. Ontwerpdienstregeling gereed voor consultatie	06-07-2026
g. Sluitingsdatum consultatiereacties	07-08-2026
Vaststelling van de capaciteitsverdeling	
h. Vaststelling van de jaardienstverdeling	24-08-2026

Na de ontvangst van de jaardienstaanvragen start de programmatie en coördinatie[101] voor de jaardienstverdeling 2027. Het resultaat van de programmatie en coördinatie wordt vastgelegd in een ontwerpdienstregeling, die op 6 juli 2026 aan gerechtigden ter consultatie wordt aangeboden.
Voor het segment goederenvervoer zijn standaard goederenpaden vastgesteld. De uitwerking hiervan is opgenomen in Bijlage 22 *Standaard goederenpaden*. De standaard goederenpaden spelen een rol op het moment dat de prioritering zoals opgenomen in het Besluit capaciteitsverdeling wordt toegepast.

In het geval van internationale capaciteitsaanvragen heeft ProRail, tijdens de programmatie en coördinatie, afstemming met de andere infrastructuurbeheerders in Europa. Het gaat hierbij om de harmonisatie van onder meer grenstijden, rijdagen en treinkarakteristieken. Dit proces is verder uitgewerkt in het RalNetEurope-document '*RNE Process Handbook for International Path Allocation for Infrastructure Managers*', te raadplegen via de website van RailNetEurope. Daarnaast stemt ProRail waar nodig af met aangrenzende terminals over aanvragen op de Havenspoorlijn.

Voorbehouden van capaciteit
ProRail stelt op basis van realisatiecijfers en prognosecijfers voor ad-hocaanvragen een raming op van te verwachten aanvragen voor goederenverkeer en besloten personenvervoer in de periode tussen 06.00 en 24.00 uur. Deze raming borgt het benodigde volume aan standaard goederenpaden voor de jaardienstaanvragen en de benodigde capaciteit voor ad-hocaanvragen voor standaard goederenpaden 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 en 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. Hierdoor is er minder capaciteit beschikbaar op de Betuweroute. Het exacte aantal goederenpaden wordt kenbaar gemaakt in de raming.

100 Het tijdschema is internationaal afgestemd via RailNetEurope.
101 Zoals bedoeld in de artikelen 45 en 46 en van Richtlijn 2012/34/EU. Zie ook Bijlage 2 Lijst van begrippen.

b. Het minimumaantal geraamde standaard goederenpaden op de nationale baanvakken is drie goederenpaden overdag indien er geen alternatieve route is, waarbij een redelijke spreiding tussen 06.00 en 24.00 uur geborgd wordt, rekening houdend met de spits.
c. Het minimumaantal geraamde standaard goederenpaden op de internationale corridors is vier paden overdag indien er geen alternatieve route is, waarbij een redelijke spreiding tussen 06.00 en 24.00 uur geborgd wordt, rekening houdend met de spits.

3. De raming wordt, indien daar aanleiding voor is, aangepast aan de hand van prognosecijfers.
4. De raming wordt voor de sluitingsdatum voor jaardienstaanvragen geconsulteerd via de Tafel van Verdeling. Indien de behoefte van gerechtigden aan gereserveerde standaard goederenpaden hoger is dan in de raming is opgenomen kunnen gerechtigden hun behoefte onderbouwd kenbaar maken. ProRail kan de raming aanpassen op basis van de onderbouwde behoefte van gerechtigden.

De uit de jaardienstverdeling volgende gereserveerde goederenpaden blijven tot één dag voor de uitvoering voorbehouden voor daartoe bestemd gebruik.

Programmatie
Tijdens de programmatie identificeert ProRail de situaties waarin aanvragen met elkaar en/of met de benodigde capaciteit voor bijvoorbeeld brugopeningen, opstelcapaciteit of patroonmatige capaciteitsbeperkingen in wekelijkse onttrekkingen conflicteren.

Coördinatie
Voor de gevallen waar conflicterende aanvragen geconstateerd worden, start ProRail de coördinatie. Voor de inhoudelijke beschrijving van het coördinatieproces, zie paragraaf 4.5.4.1 *Coördinatieproces.*

Procesregels van tevoren geregelde treinpaden op de internationale goederencorridors
De procesregels rond de verdeling over van tevoren geregelde treinpaden op de internationale goederencorridors zijn omschreven in boek 4 van het Corridor Information Document van de goederencorridors. De infrastructuurbeheerders van de Rail Freight Corridors passen bij het verdelen van capaciteit op de van tevoren geregelde treinpaden (PreArranged Paths, PAP) de regels zoals opgenomen in het document '*Decision of the Executive Board of the Rail Freight Corridor adopting the Framework for capacity allocation*' toe. Hiermee wordt dit deel van de beschikbare capaciteit al vóór de start van de jaardienstverdeling ter beschikking gesteld aan de internationale Rail Freight Corridors. Deze capaciteit wordt door deze Europese partijen aangeboden aan gerechtigden. Zie voor meer informatie paragraaf 4.10 *Principes voor capaciteitsverdeling op internationale goederencorridors (Rail Freight Corridors)*.

4.5.2 Tijdschema en proces voor de late-requestaanvragen

Late-requestaanvragen vormen een speciale categorie ad-hocaanvragen. Het betreft aanvragen die ná 13 april 2026 - de sluitingsdatum voor de jaardienstaanvragen - en vóór 20 oktober 2026 bij ProRail worden ingediend. Na het vaststellen van de definitieve jaardienstverdeling op 24 augustus 2026 worden de late-requestaanvragen op volgorde van binnenkomst in behandeling genomen. Tussen 25 augustus 2026 en uiterlijk 5 november 2026 wordt een aanbod aan de gerechtigde gedaan.

4.5.3 Tijdschema en proces voor de ad-hocaanvragen

De eerste dag van aanvragen van ad-hoccapaciteit is 20 oktober 2026. ProRail reageert uiterlijk binnen vijf werkdagen op ad-hocaanvragen vanaf 5 november 2026, rekening houdend met lopende verwerking van late-requestaanvragen, en verstrekt desgevraagd informatie over de binnen de dienstregeling nog beschikbare capaciteit voor ad-hocaanvragen. Voor internationale ad-

hocaanvragen[102] geldt dat de reactietermijn afhankelijk is van de afstemming met de naburige infrastructuurbeheerders.

Principes bij de capaciteitsverdeling in de ad-hocfase
ProRail hanteert bij de verwerking van ad-hocaanvragen een mogelijkheid die geboden wordt in de TSI TAF/TAP, namelijk het zogenaamde vooraf goedgekeurde aanbod ('PreAccepted Offer'). Dit houdt in de praktijk in dat de aanbieding van het treinpad automatisch geldt zonder goedkeuring achteraf door de gerechtigde. [103] Als de gerechtigde het niet eens is met de aanbieding, moet dit binnen zeven kalenderdagen gemeld worden bij de One-Stop-Shop via het e-mailadres OSS@prorail.nl.

In de ad-hocfase geldt het 'First-Come-First-Servedprincipe'. Hierbij zijn de datum en het tijdstip van de gedane aanvraag leidend. Aanvragen die zonder conflicten in te passen zijn binnen de reeds verdeelde capaciteit worden gehonoreerd door ProRail. Aanvragen die niet zonder conflicten zijn in te passen binnen de reeds verdeelde capaciteit kunnen alleen worden gehonoreerd indien houders van reeds verdeelde capaciteit wijzigingen toestaan, waardoor een nieuwe aanvraag wel conflictvrij kan worden ingepast. ProRail kan worden gevraagd te bemiddelen bij conflicten, maar heeft geen mogelijkheden om benodigde wijzigingen af te dwingen. Het kan voorkomen dat capaciteitsrechten die aan twee gerechtigden verdeeld zijn, door omstandigheden (bijvoorbeeld als gevolg van aanpassingen in de spoorweginfrastructuur en incidentele onttrekkingen) toch concurrerend blijken te zijn. In dat geval wordt de capaciteit onder regie van ProRail herverdeeld in het VAB-proces.[104] Zie voor een nadere uitwerking van het PreVAB- en VAB-proces paragraaf 4.8.2 *Wijzigen van verdeelde treinpaden door de infrastructuurbeheerder*.

4.5.4 Nadere beschrijving van de processen

In paragraaf 4.2 *Procesbeschrijving capaciteitsverdeling treinpaden* is een overzicht gegeven van de processen ten behoeve van de (voorbereiding van de) capaciteitsverdeling. In deze processen worden criteria gehanteerd op basis van wet- en regelgeving en de mogelijkheden van de infrastructuur. Deze criteria worden in deze paragraaf nader toegelicht.

a. ProRail houdt bij de verdeling van capaciteit niet alleen rekening met de fysieke capaciteit maar ook met de kenmerken van de infrastructuur zoals deze zijn opgenomen in paragraaf 2.3 *Kenmerken van de spoorweginfrastructuur*, de gebruiksbeperkingen zoals deze zijn opgenomen in paragraaf 2.4 *Gebruiksbeperkingen* en de gebruiksbeperkingen die voortvloeien uit risico-evaluaties die gedaan worden op grond van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

   Op grond van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn[105] moeten risico's worden vastgesteld en mogen veranderingen ten opzichte van een voorgaand jaar in de capaciteitsverdeling niet leiden tot een onveilige(re) situatie. De risico-evaluaties worden uitgevoerd door ProRail. Dit gebeurt veelal al in de MLT-fase (bij Productstappen, zie paragraaf 2.6.1 *Capaciteits- en infra-ontwikkelingen op basis van behoeften van gerechtigden en ProRail*) maar deze kunnen ook op een later moment plaatsvinden. Bij deze risico-evaluaties beoordeelt ProRail onder andere de risico's op het gebied van tractie-energievoorziening, baanstabiliteit en overwegveiligheid. Deze beoordeling wordt gedaan door vakdeskundigen van ProRail. Indien er op de onderdelen baanstabiliteit, tractie-energievoorziening en overwegveiligheid risico's zijn geïdentificeerd die om nadere onderzoeken

102 Een aanvraag voor een internationaal treinpad is een aanvraag die ten minste één buitenlands dienstregelpunt bevat of die tenminste één grenspunt bevat.

103 Het begrip 'PreAccepted Offer' is afkomstig uit de TSI TAF/TAP. In principe moet ProRail ook in de ad-hocfase de gerechtigde een treinpad met de status concept aanbieden in reactie op diens capaciteitsaanvraag. Vervolgens moet de gerechtigde dit aanbod expliciet afkeuren of goedkeuren. Omdat deze werkwijze systeemtechnisch nu nog niet mogelijk is gebruikt ProRail een alternatief dat de TSI TAF/TAP biedt. Dit betreft het 'PreAccepted Offer waarvoor het goedkeurproces niet doorlopen hoeft te worden.

104 VAB = Verkeer als gevolg van Beheer, zie ook Bijlage 2 *Lijst van Begrippen*.

105 Artikel 9 lid 3 sub e van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (Richtlijn 2016/798/EU) en artikel 3.1.2.1. van de verordening 2018/762/EU, artikel 32 juncto 35 van de Spoorwegwet en artikel 18 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen.

vragen, geldt een standstillbeleid. Dat beleid houdt in dat de veiligheidsrisico's van de bestaande belasting van het spoor in de afgelopen jaren, niet mogen worden vergroot. In beginsel bepaalt ProRail die bestaande belasting en vertaalt zij deze belasting in het maximaal aantal mogelijke treinritten per uur in beide richtingen.

Wanneer op basis van een eerste risico-evaluatie een Productstap niet mogelijk is zonder nadere onderzoeken, dan treedt ProRail met de betrokken partij in overleg over de verdere uitvoering. Indien er geen oplossing wordt gevonden verklaart ProRail de betrokken infrastructuur overbelast (zie paragraaf 4.6 *Overbelaste spoorweginfrastructuur*).

De uitkomsten van de risico-evaluaties kunnen ertoe leiden dat de capaciteit door risico's op één of meerdere onderdelen (technisch) beperkt is. Ook analyses van veiligheidsincidenten conform het veiligheidsbeheersysteem, alsmede het oplossen van door de Inspectie en/of de Onderzoeksraad voor de Veiligheid geconstateerde tekortkomingen kunnen tot gebruiksbeperkingen leiden en betekenis hebben voor de capaciteitsverdeling (minder capaciteit of capaciteit onder voorwaarden te verdelen) en reeds verkregen capaciteitsrechten (aanwijzingen geven of intrekken).

b. ProRail verdeelt op het niveau van treinpaden tussen aankomst- en vertrekstations. Daarmee krijgt de aanvrager een dienstregeling met inzicht in de toegepaste perronsporen en dienstregelingstijden. De exacte rijweg tussen aankomst- en vertrekstation op spoorniveau is geen onderdeel van de capaciteitsverdeling.

c. De '*Normen voor een veilige en uitvoerbare dienstregeling*' en de '*Donna Lokale bijzonderheden*' zoals gepubliceerd op het Partnerportaal zijn uitgangspunt voor het maken van een dienstregeling. De normen (die ook opgenomen zijn in DONNA) en bijzonderheden gelden voor alle fases van de capaciteitsverdeling.

d. ProRail kan in bepaalde gevallen afwijken van de '*Normen voor een veilige en uitvoerbare dienstregeling*'. Bij het maken van een dienstregelingsconstructie kan hiertoe besloten worden indien er sprake is van de volgende randvoorwaarden:
   - Het dient een doel: een betere invulling van marktwensen en/of een betere uitvoerbaarheid van de dienstregeling.
   - Eventuele hierdoor te verwachten ontstane vertragingen lossen zich snel op.
   - Er is een uitvoerbare afhandelingsstrategie voor vertragingen, storingen en calamiteiten voorhanden.
   - Het kan voorkomen dat een dienstregelingsconstructie niet voldoet aan de bodemwaarde van een plannorm, maar wel uitvoerbaar wordt geacht omdat er voldoende veiligheidsbarrières aanwezig zijn. In dat geval stelt ProRail een veiligheids- en uitvoerbaarheidsbeoordeling op. Deze beoordeling laat zien op grond waarvan de situatie toch veilig en uitvoerbaar gevonden wordt.

4.5.4.1 Coördinatieproces[106]

Als sprake is van concurrerende aanvragen van twee (of meer) gerechtigden die niet tegelijk kunnen worden toegekend omdat deze niet passen op het betreffende baanvak in dat tijdvak, dan start de coördinatiefase, In de coördinatiefase wordt geprobeerd overeenstemming te bereiken met de aanvragers die concurrerende aanvragen hebben gedaan. Daarvoor kunnen de beheerder en de gerechtigden verschillende oplossingen aandragen om het conflict op te lossen.

106 De inhoud van deze paragraaf is mede gebaseerd op de aankomende wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur per dienstregelingsjaar 2027. Deze wijziging wordt (naar verwachting) in de loop van september 2025 gepubliceerd in de Staatscourant. Het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur is te raadplegen via Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur | Besluit | Rijksoverheid.nl..

Als eerste stap in de coördinatie kan ProRail ten aanzien van concurrerende capaciteitsaanvragen, met het oog op het doelmatige gebruik van de capaciteit en rekening houdend met het algemene reizigers- en verladersbelang, binnen redelijke grenzen een coördinatievoorstel maken dat afwijkt van de aangevraagde capaciteit.

ProRail heeft onderstaande invulling gegeven aan de redelijke grenzen, waaraan gerefereerd wordt in Besluit Capaciteitsverdeling artikel 4c:

- Algemeen:
  - Spoorwijzigingen zijn alleen mogelijk met behoud van functie.
  - Treinkarakteristieken (tractie, tonnage, lengte, soort spoorvoertuig) worden niet aangepast.

- Specifiek voor reizigerstreinen:
  - Wijzigingen in tijd zijn alleen mogelijk tot maximaal drie minuten én wanneer deze niet leiden tot extra inzet van spoorvoertuigen of personeel.
  - Er worden geen halteringen toegevoegd of verwijderd.
  - Er worden geen aansluitingen verbroken.

- Specifiek voor goederentreinen:
  - Wijzigingen kunnen niet leiden tot het opheffen of verplaatsen van halteringen,
  - De voor goederentreinen aangevraagde vertrektijd voor een treinpad kan door ProRail worden aangepast door de trein te verplaatsen naar één van de in het aanvraagbestand opgenomen standaard goederenpaden[107] met als doel om een conflictvrije situatie te creëren of in geval van internationale treinen een geharmoniseerde dienstregeling.
  - Het aanpassen van dienstregelingssnelheden als de trein met dezelfde locomotief/wagencombinatie op een ander deel van het traject die snelheid ook kan halen en de spoorweginfrastructuur het toelaat.
  - De in RNE-verband afgestemde grenspassagetijdstippen voor internationale treinen worden gehandhaafd.

Aanvragers worden door ProRail geïnformeerd over coördinatievoorstellen. Indien binnen de bovenstaande redelijke grenzen geen passende oplossing wordt gevonden of de aanvrager niet akkoord gaat met het binnen deze redelijke grenzen gemaakte coördinatievoorstel, volgt de tweede stap en wordt voor conflicterende aanvragen een coördinatieoverleg opgestart. Tijdens dit coördinatieoverleg gelden de volgende uitgangspunten:

1. Coördinatieoverleg voor de jaardienstverdeling vindt met gevolmachtigden plaats. Gevolmachtigden zijn door de gerechtigde in het kader van dit proces afgevaardigd personen (vertegenwoordigers) die voldoende bevoegd zijn om de gerechtigde te binden. De status van een coördinatieoverleg wordt aan de Tafel van Verdeling gedeeld.
2. De geïdentificeerde conflictsituatie wordt bekend gemaakt aan alle betrokken aanvragers.[108]
3. De daarbij betrokken aanvragers worden uitgenodigd voor nader overleg over de situatie, eventueel op basis van een coördinatievoorstel van ProRail.
4. Elk van de betrokken aanvragers wordt uitgenodigd oplossingsvoorstellen te doen.
5. Oplossingen moeten passen binnen de gebruiksmogelijkheden van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van de '*Normen voor een veilige en uitvoerbare dienstregeling*', de '*Donna Lokale bijzonderheden*' en gebruiksbeperkingen vanwege voorschriften met betrekking tot geluid, milieu, spoorwegveiligheid en transferveiligheid.
6. ProRail tracht de aangevraagde capaciteit altijd zoveel mogelijk te honoreren. Wanneer dit niet haalbaar is wordt gezocht naar alternatieve oplossingen, waarbij ProRail ernaar streeft om tijdens de capaciteitsverdeling de impact op de bedrijfsvoering en commerciële en economische belangen van de aanvrager zo beperkt mogelijk te houden. De wettelijke prioriteringsregels worden bij het zoeken naar oplossingen nog niet toegepast.

---

107 Zie voor een overzicht van de standaard goederenpaden en de bijbehorende specificaties Bijlage 22.

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

7. Mocht afwijking van de grenstijd nodig zijn als onderdeel van de programmatie en coördinatie, dan wordt met de betreffende infrastructuurbeheerder een gewijzigde grenstijd afgestemd en aangeboden als onderdeel van het programmatie- en coördinatievoorstel aan de spoorwegonderneming.
8. De door ProRail te presenteren voorstellen sluiten aan op de dienstregelingstechnische maatregelen zoals opgenomen in capaciteitsvergrotingsplannen.
9. ProRail kan trachten op basis van verhoging van de gebruiksvergoeding tot overeenstemming te komen. De verhoging wordt berekend conform paragraaf 5.6.5.1 *Schaarsteheffing.*

Overbelastverklaring en prioritering op basis van wet- en regelgeving
Als geen enkele voorgestelde oplossing resultaat oplevert dan wordt de infrastructuur door de beheerder overbelast verklaard en wordt de capaciteit verdeeld met inachtneming van artikel 8 en 10 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. De beheerder verleent een aanvrager geen prioriteit als hij niet heeft ingestemd met voorgestelde verschuiving van het treinpad binnen de in deze paragraaf 4.5.4.1 opgenomen redelijke grenzen.

Aanvullende prioriteringsregels
Als de prioriteringsregels in wet- en regelgeving onvoldoende onderscheidend zijn, gelden aanvullend de volgende prioriteringscriteria, vermeld in prioriteringsvolgorde:

a. Prioritering binnen een deelmarkt voor reizigerstreinen op basis van vervoerswaarde.

   Van elk aangevraagd treinpad dat bij het conflict betrokken is wordt:
   - de aangevraagde afstand op het ProRailnetwerk in kilometers bepaald (= afstand) en vertaald naar de afstandsfactor volgens onderstaande tabel:

   Tabel 4.4 Aangevraagde afstand

Afstand op het ProRailnetwerk	Afstandsfactor
Tot en met 99 kilometer	1
Tussen 100 en 199 kilometer	2
Boven 200 kilometer	3

   - het aantal aangevraagde rijdagen voor het betreffende dienstregelingsjaar bepaald. Dit aantal ligt tussen 1 en 365 dagen (= rijdagen);
   - het aantal bakken/rijtuigen bepaald waaruit de trein waarvoor het treinpad is aangevraagd is samengesteld. Bij de inzet van dubbeldeksmaterieel wordt dit aantal bakken opgehoogd met 50% (= het aantal bakken);
   - de snelheidscategorie bepaald op basis van onderstaande tabel:

   Tabel 4.5 Snelheidscategorieën

Maximale snelheid op het treinpad	Snelheidsfactor
Tot en met 140 km/uur	1
Tussen 141 en 200 km/uur	2
Tussen 201 en 250 km/uur	3
Tussen 251 en 300 km/uur	4

   Per treinpad wordt de ‘vervoerswaarde’ bepaald volgens onderstaande formule:

   Vervoerswaarde = Afstandsfactor x aantal bakken x snelheidsfactor x aantal aangevraagde rijdagen.

   De aanvraag met de hoogste vervoerswaarde krijgt prioriteit.

b. Oplossingen waarbij de capaciteit zo efficiënt mogelijk wordt benut om het hoogste aantal aanvragen te honoreren gaan boven oplossingen waarbij minder aanvragen gehonoreerd kunnen worden.
c. Op het centraal bediend gebied van emplacement Venlo hebben goederentreinen met doorgaande tractie of die daar van rijrichting wisselen voorrang op goederentreinen op de route Eindhoven – Venlo - Grens vice versa die van locomotief en/of machinist wisselen.
d. Doorgaande treinen over de Betuweroute hebben voorrang op niet doorgaande treinen (treinen met een tussenstop of kerende treinen).
e. Treinen met een hoge(re) frequentie (het aantal dagen per jaar dat de trein rijdt) hebben voorrang op treinen met een lage(re) frequentie.
f. Treinen die in totaal per (internationaal) traject de grootste afstand afleggen hebben voorrang op treinen die een kleinere afstand afleggen.

4.5.4.2 Treinnummering

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

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

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

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

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

Vastlegging
Zowel nationale als internationale treinnummers worden door ProRail vastgelegd in de applicatie TNR (zie Bijlage 23, onderdeel 4.1). De treinnummerlijst wordt in de applicatie doorlopend actueel gehouden. Spoorwegondernemingen kunnen zich als onderdeel van de dienst 'Treinpad' abonneren op de applicatie TNR en zelf op elk moment een actuele treinnummerlijst raadplegen en/of exporteren.

De spoorwegonderneming kan wijzigingsvoorstellen voor binnenlandse treinnummers indienen via trainnumbers@prorail.nl. Wijzigingsvoorstellen voor internationale treinnummers gaan via DB InfraGO of Infrabel. Hernummering vormt geen aantasting van capaciteitsrechten. ProRail en de spoorwegonderneming passen steeds de treinnummering volgens de actuele stand in de applicatie TNR toe.

4.5.4.3 Ondersteunende systemen

In onderstaande tabel zijn de ICT- en informatiediensten opgesomd die ingezet kunnen worden ten behoeve van de capaciteitsverdeling of in de voorbereiding hiertoe. De tweede kolom van deze tabel

geeft in een korte omschrijving de functionaliteit weer. De derde kolom van deze tabel omvat een verwijzing naar de bijlage voor een uitgebreide toelichting.

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

Tabel 4.6 Ondersteunende systemen voor de capaciteitsverdeling

Naam	Functie	Voor toelichting zie
Als onderdeel van de dienst Treinpad		
DONNA	Plannen en aanvragen van treinpaden, rangeerpaden en opstelcapaciteit ten behoeve van basisuurpatroon, standaardweek en specifieke dagen.	Bijlage 23 – 4.1
Btd-planner	Inzicht in capaciteit voor beheer.	Bijlage 23 – 6.1
Btd-planner Rapportage	Een uittreksel uit de informatie uit het systeem Btd-planner.	Bijlage 23 – 6.1
Buitendienststellingenkaart	Geografische weergave van alle geplande buitendienststellingen in Nederland.	Bijlage 23 – 6.1
Buitendienststellingsdossiers	Applicatie voor de communicatie rondom BuitenTermijnAanvragen < 36 uur.	Bijlage 23 – 6.1
Orderportaal	Indienen aanvragen capaciteit voor treinpaden in Nederland.	Bijlage 23 – 4.1
Path Coordination System (PCS, via RailNetEurope)	Indienen van internationale capaciteitsvragen en ontvangen van aanbiedingen van capaciteit.	Bijlage 23 – 4.2
Mijn Treinen	Overzicht van alle geplande treinen voor de komende 24 uur, met de optie om alle geplande treinen in het VOS-toedelingsplan weer te geven. Dit biedt de mogelijkheid voor de spoorwegonderneming om bepaalde bijsturingsacties uit te voeren. Spoorwegondernemingen hebben alleen inzage in hun eigen geplande treinen	Bijlage 23 – 4.1
TNR	Inzicht in de toewijzing van treinnummers aan Spoorwegondernemingen.	Bijlage 23 – 4.1
Indienen van capaciteits-aanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard	Het indienen van capaciteitsaanvragen voor treinpaden, het ontvangen van aanbiedingen van treinpaden, het wijzigen van treinpaden en annuleren van treinpaden en het wijzigen en annuleren van treinpaden door ProRail op basis van de TSI TAF/TAP-berichten.	Bijlage 23 – 4.1
Charging Information System (CIS)	Overzicht van vergoedingen met betrekking tot de dienst 'Treinpad', inclusief halteringen en (indirect) de dienst 'Tractie-energievoorziening'.	Bijlage 23 - 4.2.3
Als ondersteunende ICT- of informatiedienst		
FRISO (Flexibele Rail Infra Simulatie Omgeving)	Simulatietool ten behoeve van infrastudies, capaciteits-, robuustheids-, en veiligheidsanalyses, innovatiestudies.	Bijlage 23 - 2.1

Een overzicht van de ondersteunende systemen die worden ingezet ten behoeve van de dienst 'Opstellen en rangeren' is te vinden in paragraaf 7.3.5.3.11 *Ondersteunende systemen*.

4.5.5 Geschilbeslechting capaciteitsverdeling

Coördinatie is naar zijn aard een technisch overleg tussen deskundigen. Partijen kunnen van mening verschillen waardoor er een patstelling in conflicten kan ontstaan. Om het proces van capaciteitsverdeling zijn voortgang te laten houden kan gebruik gemaakt worden van een geschilbeslechtingsregeling waarmee binnen tien werkdagen uitsluitsel wordt gegeven.[109]

Een aanvrager of ProRail heeft de mogelijkheid het initiatief te nemen tot geschilbeslechting tijdens de coördinatiefase van de jaardienstverdeling doch uiterlijk tot tien werkdagen voor vaststelling van de definitieve capaciteitsverdeling voor de jaardienst in het geval van coördinatie tussen twee of meerdere conflicterende aanvragen. Een gerechtigde kan ook toepassing van de geschilbeslechtingsregeling inroepen in het geval dat hij meent benadeeld te worden door de wijze waarop ProRail bij de vaststelling van de capaciteitsverdeling is afgeweken van de eerder door ProRail gepresenteerde ontwerpdienstregeling; in zo'n geval moet de geschilbeslechtingsregeling worden ingeroepen binnen vijf werkdagen nadat de capaciteitsverdeling door ProRail is vastgesteld.

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

4.6 Overbelaste spoorweginfrastructuur

ProRail verklaart de infrastructuur overbelast[110] indien ProRail constateert dat er geen overeenstemming kan worden bereikt tijdens de coördinatiefase ten aanzien van conflicterende aanvragen die betrekking hebben op vervoer en een heffing (als bedoeld in paragraaf 5.6.5.1 *Schaarsteheffing*) geen bevredigend resultaat heeft opgeleverd. Na overbelastverklaring vindt de capaciteitsverdeling plaats met inachtneming van de wettelijke prioriteringsregels uit het Besluit Capaciteitsverdeling en de aanvullende regels uit paragraaf 4.5.4.1 *Coördinatieproces*. De overbelastverklaring wordt gepubliceerd op de website van ProRail. Zie voor een overzicht van gepubliceerde overbelastverklaringen ook onderdeel 3 van Bijlage 10.

Overbelastverklaring nabije toekomst
ProRail verklaart de infrastructuur ook overbelast indien geconstateerd wordt dat in de nabije toekomst capaciteitsknelpunten worden verwacht.[111] Aangezien ook op een overbelastverklaring voor de navolgende jaren formele handelingen van ProRail volgen, dienen deze overbelastverklaringen gebaseerd te zijn op betrouwbare informatie over de verwachte aanvragen voor de navolgende jaren. Onder betrouwbare informatie wordt in dit kader in ieder geval verstaan:
- De informatie uit het proces voor de voorbereiding van de jaardienst
- De informatie uit de coördinatiefase van het capaciteitsverdelingsproces.
- De informatie op basis van een (nieuw) verleende vervoerconcessie.
- Een onderbouwd verzoek van een concessieverlener ter voorbereiding op een nog te verlenen vervoerconcessie.

109 Artikel 46 lid 6 van Richtlijn 2012/34/EU en het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur artikel 4a.
110 Zoals bedoeld in artikel 7 lid 2 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.
111 Artikel 7a van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

- Prognoses van gerechtigden, zoals onderbouwde[112] meldingen van voorgenomen opentoegangdiensten bij de infrastructuurbeheerder.[113]
- Prognoses van ProRail, gebaseerd op onder andere de capaciteitsmodellen voor de (middel)lange termijn.[114]

Een overbelastverklaring voor de nabije toekomst wordt op basis van bovenstaande informatie vastgesteld en gepubliceerd op de website van ProRail.

Capaciteitsanalyse en Capaciteitsvergrotingsplan
Na overbelastverklaring stelt ProRail binnen zesentwintig weken een capaciteitsanalyse[115] op. Binnen zesentwintig weken na afronding van de capaciteitsanalyse stelt ProRail na overleg met betrokken gerechtigden een capaciteitsvergrotingsplan[116] op en stuurt dit toe aan gerechtigden en de minister. Voor het capaciteitsvergrotingsplan stelt ProRail met behulp van een kosten-batenanalyse de meest kosteneffectieve oplossing vast. Oplossingen kunnen zowel van infrastructurele als van dienstregelingstechnische aard zijn.

Financiering
De kosten voor het uitvoeren van de capaciteitsanalyse en het capaciteitsvergrotingsplan worden gefinancierd door ProRail. Voor het ontwerp en de uitvoering van eventuele maatregelen (aan de infrastructuur) uit het capaciteitsvergrotingsplan is de wijze van financiering een belangrijk element. Er zijn drie categorieën van maatregelen gekoppeld aan investeringsvolume:

1. Financiering vanuit het MIRT-programma Kleine Functiewijzigingen: kleine functieaanpassingen aan de infrastructuur die gefinancierd worden uit het budget MIRT Kleine Functiewijzigingen. Hiervoor geldt dat ProRail een afweging van en tussen de maatregelen aan de infrastructuur maakt. De belangrijkste criteria hiervoor zijn: projectkosten lager dan € 5 miljoen, een positieve Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse conform de LifeCycleManagement-systematiek en passend binnen het beschikbare budget.

2. Financiering vanuit andere MIRT-programma's: investeringen die niet uit het budget MIRT Kleine Functiewijzigingen kunnen worden gefinancierd. Voor deze investeringen is instemming van de minister noodzakelijk in het kader van afwegingen in relatie tot andere investeringsbeslissingen. Een capaciteitsvergrotingsplan kan hiermee dan ook een impuls zijn voor de minister om een eventuele MIRT-procedure te starten en aanvullende subsidie te verlenen.

3. Financiering door derden: maatregelen die gefinancierd worden door derden op grond van de aan ProRail verleende Beheerconcessie (artikel 38 juncto artikel 40).

Investeringsbeslissingen van grote omvang vragen relatief veel besluitvormingstijd. In die gevallen informeert ProRail betrokken partijen over de voortgang.

112 Bijvoorbeeld met een marktanalyse of de verwachte (tijdige) beschikbaarheid van materieel van de desbetreffende gerechtigde.
113 Zoals bedoeld in artikel 57 lid 4 van de Spoorwegwet.
114 Bijvoorbeeld de Integrale Mobiliteitsanalyse
115 De inhoud van de capaciteitsanalyse is opgenomen in artikel 50 van Richtlijn 2012/34/EU. Het kan voorkomen dat specifieke onderzoeken die in het kader van de capaciteitsanalyse of het capaciteitsvergrotingsplan meer tijd vergen dan zesentwintig weken, zoals onderzoeken naar baanstabiliteit. Hierover zullen betrokken partijen geïnformeerd worden.
116 De inhoud van de capaciteitsanalyse is opgenomen in artikel 51 van Richtlijn 2012/34/EU.

4.7 Buitengewoon Vervoer, testtreinen en andere speciale treinen

Een spoorvoertuig moet worden ingezet passend bij de kenmerken van de infrastructuur zoals die zijn beschreven in hoofdstuk 2.[117] Soms willen spoorwegondernemingen afwijken van die kenmerken dan wel de infrastructuur afwijkend gebruiken. Dit is dan ofwel Buitengewoon Vervoer (zie paragraaf 3.4.3) of het gaat om testtreinen en andere speciale treinen (zie paragraaf 3.4.5). Afwijkingen zijn onder voorwaarden mogelijk als er met de infrastructuurbeheerder een regeling is overeengekomen. De aanvragen voor deze regelingen kunnen worden ingediend bij de One-Stop-Shop Buitengewoon Vervoer (zie voor de contactgegevens paragraaf 4.2.4). Meer informatie is te vinden in de '*Procedure Buitengewoon Vervoer*' en de '*Procedure Testtreinen en andere speciale treinen*' op het Partnerportaal.

Voor de dienstverlening en de vergoedingen met betrekking tot Buitengewoon Vervoer, zie paragraaf 5.4.3.

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

De definitie van Buitengewoon Vervoer is beschreven in paragraaf 3.4.3. Een spoorwegonderneming dient een regeling Buitengewoon Vervoer aan te vragen in de volgende situaties:

- Het rijden met spoorvoertuigen en/of wagens met lading die niet passen binnen de referentieprofielen zoals beschreven in paragraaf 2.3.4 *Omgrenzingsprofielen voor spoorvoertuigen en lading*, maar wel binnen het profiel blijft van het Rode Meetgebied (zie Bijlage 12) en niet voldoen aan de standaardvoorwaarden BP1, BP2, BP3 zoals opgenomen in de Regeling Gecombineerd Vervoer. Zie voor meer informatie de '*Standaardvoorwaarden Buitenprofielcodes 1-2-3*' op het Partnerportaal.
- Het rijden met spoorvoertuigen en/of wagens met lading die de toegestane beladingsklasse zoals beschreven in paragraaf 2.3.5 *Aslasten en tonmetergewichten* overschrijden en daarbij niet voldoen aan de standaardvoorwaarden zoals beschreven in het '*Gebruiksvoorschrift Buitengewoon Vervoer GVS00094*' (zie het Partnerportaal) en opgenomen in de regeling Zwaar Vervoer (ZWV).
- Het rijden met spoorvoertuigen die in de UIC-regelgeving (IRS 50502) als Buitengewoon Vervoer gekenmerkt worden. Hierop bestaat echter één uitzondering. In tegenstelling tot hetgeen vermeld is in de IRS 50502 is het niet mogelijk om voertuigen die op eigen wielen rollend geen (tijdelijke) voertuigvergunning of ontheffing hebben conform artikel 26q en 26r van de Spoorwegwet toe te laten onder de voorwaarden van een regeling Buitengewoon Vervoer

In bovenstaande situaties is een regeling Buitengewoon Vervoer noodzakelijk. ProRail laat geen spoorvoertuigen als Buitengewoon Vervoer toe als de daarvoor geldende voorwaarden zoals opgenomen in de regeling voor Buitengewoon Vervoer niet worden toegepast. ProRail spant zich in om zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen tien werkdagen na de aanvraag van een regeling aan de aanvrager te melden of het Buitengewoon Vervoer mogelijk is en zo ja, onder welke voorwaarden.

Voor verdere informatie voor het aanvragen van capaciteit voor het rijden van Buitengewoon Vervoer en de daarbij benodigde regelingen, zie de '*Procedure Buitengewoon Vervoer*' op het Partnerportaal.

4.7.2 Testtreinen en andere speciale treinen

Testtreinen en andere speciale treinen zijn beschreven in paragraaf 3.4.5. Voor het rijden van testtreinen en andere speciale treinen dient de spoorwegonderneming een risico-evaluatie en -

[117] Zie met name de paragrafen 2.3.4 *Omgrenzingsprofielen voor spoorvoertuigen en lading*, 2.3.5 *Aslasten en tonmetergewichten* en 2.4.1*Gespecialiseerde spoorweginfrastructuur*.

beoordeling conform de CSM/REA-systematiek[118] uit te voeren en eventueel een draaiboek te overleggen. Eventueel kan ProRail aanvullende beheersmaatregelen eisen. ProRail heeft de inspanningsverplichting om een testrit binnen drie maanden mogelijk te maken.[119] Voor verdere informatie voor het aanvragen van capaciteit voor het rijden van testtreinen en andere speciale treinen zie de '*Procedure Testtreinen en andere speciale treinen*' op het Partnerportaal.

4.8 Wijzigen en annuleren van reeds verdeelde treinpaden

4.8.1 Wijzigen van verdeelde treinpaden door de gerechtigde

Gerechtigden kunnen wijzigingen op de reeds aan hen verdeelde capaciteit indienen. Dit verloopt op dezelfde manier als het aanvragen van capaciteit, zie paragraaf 4.2.3 *Indienen van aanvragen voor treinpaden*. ProRail maakt bij de afhandeling van wijzigingsverzoeken geen onderscheid tussen wijzigingen met een kleine dan wel grote afwijking ten opzichte van het verdeelde treinpad.

De gerechtigde behoudt het recht op het aan hem toegewezen treinpad tot het moment dat ProRail het aanbod voor het alternatieve treinpad heeft verstuurd. ProRail hanteert in het wijzigingsproces een mogelijkheid die geboden wordt in de TSI TAF/TAP, het zogenaamde vooraf goedgekeurde aanbod ('PreAccepted Offer'). Dit houdt in de praktijk in dat de aanbieding van het treinpad automatisch geldt zonder goedkeuring achteraf door de gerechtigde. Als de gerechtigde het niet eens is met de aanbieding, moet dit binnen vijf werkdagen gemeld worden bij de One-Stop-Shop via het e-mailadres OSS@prorail.nl.

ProRail verwerkt een wijzigingsverzoek voor een reeds verdeeld treinpad binnen dezelfde termijnen als ad-hocaanvragen (zie paragraaf 4.5.3*Tijdschema en proces voor de ad-hocaanvragen*). Wijzigingen worden conform het 'First-Come-First-Servedprincipe' in behandeling genomen. Hierbij is het tijdstip van de gedane aanvraag leidend. Als er direct aan het treinpad een TijdRuimteSlot is verbonden, dan maakt dit TijdRuimteSlot onderdeel uit van de wijziging van het treinpad (vanwege het feit dat deze twee diensten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn).

De werkwijze met betrekking tot het wijzigen van toegewezen opstel- en rangeercapaciteit op emplacementen zoals is uitgewerkt in hoofdstuk 7, paragraaf 7.3.5.3.6 *Proces voor het indienen van ad-hocaanvragen*. Zie voor financiële sancties voor het wijzigen van treinpaden door gerechtigden paragraaf 5.6.4.

4.8.2 Wijzigen en annuleren van verdeelde treinpaden door de infrastructuurbeheerder

ProRail kan capaciteit intrekken of wijzigen als de infrastructuur tijdelijk niet beschikbaar is, bijvoorbeeld als gevolg van tijdelijke capaciteitsbeperkingen of bij langdurige storingen. Ook werkzaamheden in het buitenland kunnen impact hebben op toegewezen treinpaden in Nederland (zie paragraaf 4.3 *Tijdelijke capaciteitsbeperkingen*).

Details aan te bieden treinpaden
De details van treinpaden die als gevolg van de capaciteitsbeperkingen zoals beschreven in de paragrafen 4.3.2.2 *Incidentele tijdelijke capaciteitsbeperkingen* en 4.3.2.3 *Ad-hoccapaciteit ten behoeve van tijdelijke capaciteitsbeperkingen* (onder b) zijn gewijzigd, worden op een later moment uitgewerkt en wel in het in het PreVAB- en VAB-proces. [120] In dit proces werkt ProRail nauw samen met de naburige infrastructuurbeheerders om zorg te dragen voor goede aansluitingen van om te

118 Zie Uitvoeringsverordening 402/2013
119 Artikel 26r lid 3 Spoorwegwet
120 VAB = Verkeersaanpassingen als gevolg van Beheer. Zie Bijlage 2 Lijst van Begrippen en paragraaf 4.3.2.2.5 *Details aan te bieden treinpaden*.

leiden treinen op de grensovergangen. Het PreVAB- en VAB-proces wordt hieronder nader beschreven.

PreVAB-proces
In het PreVAB-proces wordt vanaf circa achtentwintig weken voor uitvoering een alternatief uurpatroon (AUP) ontworpen, dat als uitgangspunt wordt gebruikt in het VAB-proces. De basis hiervoor is de normale dienstregeling vanuit het laatst afgesloten wijzigingsblad, de verdeelde tijdelijke capaciteitsbeperkingen (incidentele onttrekkingen) en de daarbij behorende aanvullende verkeersafspraken en het '*Corridorboek 2027*' (zie het Partnerportaal). De verdere uitwerking op treinpadniveau vindt plaats in het VAB-proces.

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

Details van aangepaste routes worden vier maanden van tevoren voor reizigerstreinen en één maand van tevoren voor goederentreinen bekendgemaakt. Het kan voorkomen dat capaciteitsrechten die aan twee gerechtigden verdeeld zijn, door omstandigheden toch conflicterend blijken te zijn. In dat geval wordt de capaciteit onder regie van ProRail herverdeeld.

Prioriteringsregels in de ad-hocfase
Als de capaciteit in de ad-hocfase wordt herverdeeld, wordt dit gedaan aan de hand van de volgende prioriteringsregels:
- Beide capaciteitsaanvragen zijn tijdens de jaardienstverdeling gehonoreerd: de capaciteit wordt verdeeld volgens de jaardienstregels, wat betekent dat ProRail door middel van programmatie en coördinatie tot een herverdeling komt.
- Eén van de capaciteitsaanvragen is tijdens de jaardienstverdeling gehonoreerd, de andere in de ad-hocfase: tijdens de jaardienstverdeling verdeelde capaciteit gaat vóór in de ad-hocfase verdeelde capaciteit.
- Beide capaciteitsaanvragen zijn in de ad-hocfase gehonoreerd: de capaciteit wordt verdeeld volgens het ad-hocprincipe 'First-Come-First-Served'

Langdurige storingen
Langlopende storingen kunnen gevolgen hebben voor reeds toegewezen treinpaden. ProRail verwerkt de benodigde aanpassingen in de dienstregeling tot de start van de operatie en zal gerechtigden informeren indien een treinpad is ingetrokken en wanneer er een alternatief treinpad wordt aangeboden. Aanpassingen met betrekking tot de verdeelde capaciteit tijdens de operatie worden beschreven in hoofdstuk 6 *Operatie*.

Sancties voor het wijzigen en annuleren van capaciteit door de infrastructuurbeheerder
Voor het annuleren van reeds toegewezen treinpaden door de infrastructuurbeheerder geldt in enkele situaties een financiële sanctie, zoals beschreven in paragraaf 5.6.4 *Sancties voor het annuleren van treinpaden*. Zie voor financiële sancties voor het wijzigen van treinpaden door de infrastructuurbeheerder paragraaf 5.6.4.

4.8.3 Niet gebruiken van capaciteit door de gerechtigde

Intrekken van capaciteit voor treinpaden door ProRail
Als een uur voor vertrek duidelijk is[121] dat het toegewezen treinpad niet door de betrokken gerechtigde gebruikt gaat worden, is ProRail vrij om andere gerechtigden over die capaciteit te laten beschikken. Tot achttien uur vertraging kan een trein gebruik maken van een ander pad. Daarna kan ProRail de verdeelde capaciteit intrekken.

Terugnemen capaciteitsrechten
Wanneer een gerechtigde de aan hem toegewezen capaciteit voor individuele treinpaden voor openbaar vervoer op baanvakken en perronsporen gedurende ten minste één maand (oftewel: dertig aaneengesloten dagen startend op elke willekeurige datum) voor minder dan 80% benut of de capaciteit niet zijnde openbaar vervoer voor minder dan 50% benut, dan kan ProRail de capaciteitsrechten terugnemen.[122] Hierbij wordt steeds gerekend per (gerelateerd) treinnummer per verkeersdag. Na elke kalendermaand zal ProRail de benutting van de verdeelde treinpaden toetsen (zie Artikel 9 van de Algemene Voorwaarden). Indien sprake is van overmacht dient de spoorwegonderneming dit vóór het einde van de kalendermaand zelf te melden aan ProRail. ProRail zal dan controleren of er inderdaad sprake is van overmacht. Zie voor financiële sancties voor het niet gebruiken van treinpaden paragraaf 5.6.3.

Onder het niet gebruiken van capaciteit 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 capaciteit is verdeeld, waarbij op grond van die kenmerken door ProRail tijdig en navolgbaar getoetst is op fysieke en milieutechnische inpasbaarheid. Zie voor sancties voor het niet gebruiken van treinpaden paragraaf 5.6.3.

4.8.4 Annuleren van treinpaden door de gerechtigde

Annuleren van reeds verdeelde capaciteit door de gerechtigde
Voor het annuleren van reeds verdeelde capaciteit geldt het volgende: zodra bekend is dat een in Nederland startende trein geen gebruik gaat maken van de verdeelde capaciteit meldt de gerechtigde dit onmiddellijk aan ProRail, zodat ProRail de vrijgekomen capaciteit kan herverdelen. De spoorwegonderneming kan op verschillende manieren capaciteit teruggeven. Zie hiervoor paragraaf 4.2.3 *Indienen van aanvragen voor treinpaden*. Zie voor financiële sancties voor het annuleren van treinpaden paragraaf 5.6.4.

Als er direct aan het treinpad opstel- en/of rangeercapaciteit is verbonden (bijvoorbeeld middels een TijdRuimteSlot), dan maakt dit onderdeel uit van de annulering van het treinpad (vanwege het feit dat deze twee diensten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn). De werkwijze met betrekking tot het annuleren van toegewezen opstel- en rangeercapaciteit op emplacementen is beschreven in hoofdstuk 7, paragraaf 7.3.5.3.7.

Uitzonderingssituaties
Annuleringen van treinpaden als gevolg van toepassing van vooraf opgestelde bijsturingsmaatregelen (zie paragraaf 6.3.2 *Maatregelen bij verstoringen van de geplande dienstregeling op het nationale net*) hoeven door de spoorwegonderneming niet doorgegeven te worden.

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

---

121 De gerechtigde kan dit aangeven in de applicatie ‘Mijn Treinen’, zie Bijlage 23 onderdeel 4.1 voor meer informatie. Zie voor meer informatie over de be- en bijsturing van goederentreinen paragraaf 6.2.4 *Planmatige uitvoering goederentreinen*.

122 Het niet benutten van het pad door oorzaken liggend bij ProRail (bijvoorbeeld door fluctuaties in marktomstandigheden, door feestdagen, door het gebrek aan samenhangende railcapaciteit bij terminals, overslagbedrijven, industrieterreinen dan wel buitenlandse infrastructuurbeheerders et cetera) wordt geacht verwerkt te zijn in de percentages van 80% respectievelijk 50%.

4.9 Herontwerp capaciteitsverdelingsproces (TTR)

4.9.1 Doelstellingen TTR

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

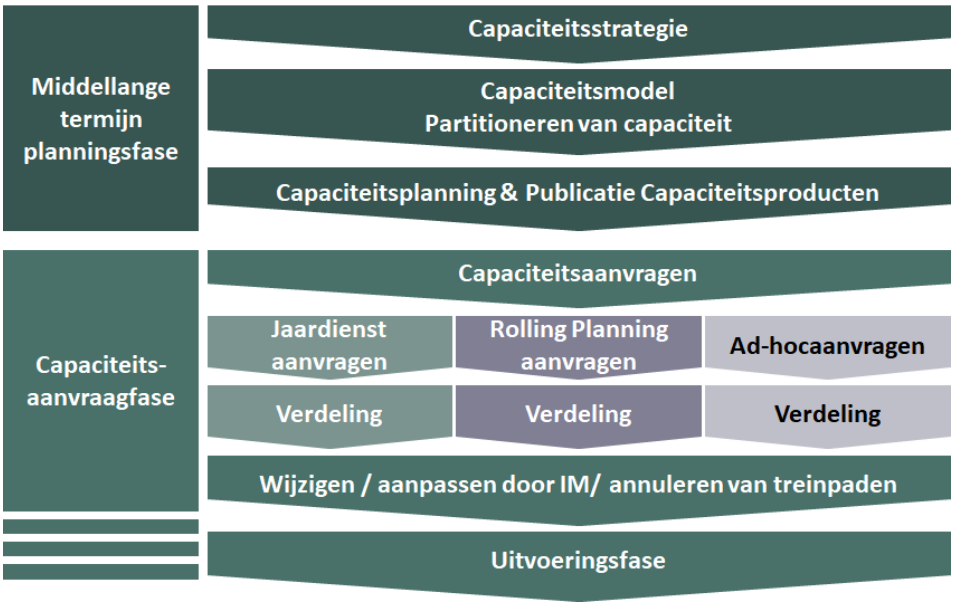
Het TTR-programma bestaat uit diverse elementen, waaronder een verbeterde planning van capaciteit op de infrastructuur, inclusief tijdelijke capaciteitsbeperkingen op het spoor en de introductie van nieuwe capaciteitsverdelingsprocessen. Digitalisering is een belangrijk onderdeel van TTR.

Het doel is om het proces van capaciteitsplanning en -verdeling beter te laten aansluiten bij de wensen vanuit de verschillende marktsegmenten en het gebruik van capaciteit op de bestaande infrastructuur te optimaliseren. Met name voor reizigersverkeer zal dit resulteren in eerdere beschikbaarheid van de definitieve dienstregeling, met als resultaat dat reizigers eerder en met een hogere betrouwbaarheid een vervoerbewijs kunnen aanschaffen. Voor het merendeel van het goederenverkeer leidt TTR tot meer flexibiliteit en betere treinpaden tijdens de fase van de ad-hocverdeling, zodat beter kan worden voldaan aan de klantwensen. Gedetailleerde informatie over het programma TTR is beschikbaar op de website van RailNetEurope.

Voor TTR bestaat nog geen juridische grondslag. Vooruitlopend op verwachte nieuwe wet- en regelgeving wil ProRail ervaring opdoen met diverse elementen van het TTR-proces. Om die reden publiceert zij TTR-gerelateerde documentatie op haar website. Deze documentatie is niet bindend en er kunnen geen rechten aan worden ontleend.

4.9.2 Proceselementen TTR

Het TTR-proces bestaat uit de volgende elementen:



De belangrijkste TTR-elementen worden hieronder nader toegelicht:

- *Capaciteitsstrategie (X-60 tot X*-36 maanden)*:

De capaciteitsstrategie is de langetermijn-capaciteitsplanning van de infrastructuurbeheerder voor het gehele netwerk. Het hoofddoel van de capaciteitsstrategie is om vroegtijdig een eerste inzicht te geven in de beschikbare capaciteit op de infrastructuur en de verwachte capaciteitsbehoefte. De capaciteitsstrategie stelt de infrastructuurbeheerder in staat om deze verwachte capaciteitsbehoefte en beschikbare capaciteit te delen met infrastructuurbeheerders in buurlanden en gerechtigden. Zie paragraaf 4.9.3.1 voor een verdere toelichting.

- *Capaciteitsmodel (X*-36 tot X*-18 maanden) met een onderverdeling naar soort capaciteit*
  Het capaciteitsmodel bevat een gedetailleerde inschatting van de verwachte capaciteitsvraag en is onderverdeeld in segmenten voor reizigerstreinen, goederentreinen en capaciteit voor gepubliceerde capaciteitsbeperkingen. Gerechtigden hebben de mogelijkheid om input te leveren op het capaciteitsmodel door het aankondigen van hun toekomstige capaciteitsbehoefte en kunnen reageren op de voorgestelde onderverdeling van capaciteit. Het aankondigen van de capaciteitsbehoefte en het capaciteitsmodel zijn beschreven in paragraaf 4.9.3.2.

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

- *Haalbaarheidsstudies*
  Gerechtigden kunnen vanaf zeventien maanden voordat de nieuwe dienstregeling ingaat een verzoek indienen tot het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie, bijvoorbeeld om inzicht te krijgen in de mogelijke dienstregeling voor nieuw vervoer. Indien de gerechtigde dit aangeeft kan een aanvraag ook vertrouwelijk door ProRail behandeld worden. In het geval van een internationale aanvraag zal de studie door de betrokken infrastructuurbeheerders worden uitgevoerd. Het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie heeft geen gevolgen voor de in 4.9.3.3 beschreven segmentering van capaciteit in het capaciteitsmodel.

  Verzoeken tot haalbaarheidsstudies kunnen betrekking hebben op zowel jaardienstaanvragen als op late requests en op treinpaden met een geldigheid van meerdere dagen in de fase van de ad-hocverdeling. Voor het indienen van haalbaarheidsstudies volgt ProRail het proces en de tijdslijnen zoals beschreven in het '*Handbook for Procedures for Feasibility Studies*' van RailNetEurope (met uitzondering van de hoofdstukken 6.2.1, 6.2.2 en 7.4).

  Verzoeken tot het uitvoeren van haalbaarheidsstudies kunnen op de volgende wijzen worden ingediend:
  - Middels de applicatie Path Coordination System voor internationale capaciteitsaanvragen (PCS, zie Bijlage 23, onderdeel 4.2.1).
  - Middels deelname aan de voorbereiding van de jaardienstverdeling.
  - Middels het sturen van een e-mail naar OSS@prorail.nl in het geval van ad-hocaanvragen

- *Capaciteitsaanbod*:
  Tussen X*-18 en X*-11 maanden wordt het capaciteitsmodel in samenwerking met spoorwegondernemingen verder gedetailleerd. Capaciteit in segmenten wordt vertaald in het aantal rijmogelijkheden per uur, de tijdsligging en de karakteristieken van het pad worden toegevoegd en de beschikbaarheid van het pad gedurende het dienstregelingsjaar wordt toegevoegd. Binnen het capaciteitsaanbod worden er alternatieve paden uitgewerkt indien er zeer grote of grote capaciteitsbeperkingen zijn gepland. Het capaciteitsaanbod wordt afgestemd op de beschikbare capaciteit in de buurlanden.

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

- *Capaciteitsaanvragen voor rolling planning*:
  Binnen TTR wordt naast jaardienstaanvragen en ad-hocaanvragen een nieuw type capaciteitsaanvragen ontwikkeld, namelijk de rolling-planningaanvragen. In het capaciteitsmodel en het capaciteitsaanbod en tijdens de jaardienstverdeling wordt voor rolling-planningaanvragen capaciteit gereserveerd in de vorm van systeempaden. Na de jaardienstverdeling kunnen rolling-planningaanvragen worden ingediend in de periode van vier maanden tot één maand voor de eerste verkeersdag. Op termijn kunnen rolling-planningaanvragen ingediend worden voor een geldigheidsperiode van maximaal drie dienstregelingsjaren.

- *Capaciteit voor ad-hocaanvragen*:
  Restcapaciteit voor capaciteitsaanvragen die tijdens de ad-hocverdeling worden ingediend.

Tabel 4.7 Tijdschema voor het TTR-proces van Capaciteitsmanagement voor dienstregelingsjaar 2027

Tijd in maanden tot start nieuwe dienstregeling	Beheer	Verkeer
X-60 tot X-36 (Is gepubliceerd in december 2023)	Publiceren capaciteitsstrategie, zie paragraaf 4.9.3.1.	
X-24	Publiceren tijdelijke capaciteitsbeperkingen die zeer grote of grote gevolgen voor treinverkeer hebben, zie paragraaf 4.3.2.2.2.	
X-21 tot X-18 (Is gepubliceerd op 23 juni 2025)	Publiceren capaciteitsmodel, zie paragraaf 4.9.3.2.	
Vanaf X-17	Mogelijk verzoek tot het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie, zie paragraaf 4.9.3.3.	
X-12	Publiceren Capaciteitsverdelingsdocument Beheer, zie paragraaf 4.3.2.2.3.	
X-18 t/m X-11		Voorbereiding jaardienstverdeling, zie paragraaf 4.5.0.
X-11		• Publicatie PreArranged Paths • Publicatie capaciteitsaanbod

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

4.9.3 Implementatie TTR

ProRail participeert in de TTR-implementatie en volgt voor de implementatie op nationaal niveau de gezamenlijke tijdslijn van de Europese infrastructuurbeheerders en de ontwikkeling van de Europese regelgeving.

4.9.3.1 Capaciteitsstrategie

De capaciteitsstrategie is de langetermijn-capaciteitsplanning van ProRail waarmee vroegtijdig een eerste inzicht wordt gegeven in de beschikbare capaciteit op de toekomstige infrastructuur en de verwachte capaciteitsbehoefte. De capaciteitsstrategie wordt door ProRail gedeeld en afgestemd met infrastructuurbeheerders in buurlanden en gerechtigden. Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend.

De capaciteitsstrategie wordt vanaf dienstregeling 2028 gemaakt voor het gehele, door ProRail, beheerde spoorwegnetwerk. Bij het opstellen van de capaciteitsstrategie volgt ProRail de afspraken zoals vastgelegd in het '*Handbook for Procedures Capacity Strategy*', in te zien via de website van RailNetEurope.

Consultatie en publicatie
De conceptversie wordt 39 maanden voorafgaand aan de start van de dienstregeling ter consultatie aangeboden aan gerechtigden. Na het verwerken van de reacties van gerechtigden wordt de definitieve versie 36 maanden voorafgaand aan de start van dienstregeling op zowel de website van ProRail als op die van RailNetEurope (RNE) gepubliceerd. Gerechtigden kunnen hun zienswijzen op de conceptversie van de capaciteitsstrategie indienen via ttr@prorail.nl en via de website van RNE.

4.9.3.2 Capaciteitsmodel en segmentering

ProRail stelt jaarlijks in de periode tussen 36 en 18 maanden voorafgaand aan de ingangsdatum van de nieuwe dienstregeling het capaciteitsmodel op. Het capaciteitsmodel wordt vanaf dienstregelingsjaar 2027 gemaakt voor het hele ProRailnetwerk. De conceptversie van het capaciteitsmodel wordt ter consultatie voorgelegd aan gerechtigden. ProRail stemt het capaciteitsmodel af met de buurlanden voordat dit definitief wordt gepubliceerd. ProRail publiceert het capaciteitsmodel in de European Capacity Management Tool (ECMT) van RailNetEurope (zie voor meer informatie onderdeel 4.2.2 van Bijlage 23). Aanvullend wordt een toelichtend document gepubliceerd op de website van ProRail. Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend.

Tabel 4.8: Tijdslijn voor publicatie van het capaciteitsmodel

Dienstregelingsjaar	Conceptversie	Definitieve versie
2027	Mei 2025	23 juni 2025
2028	Maart 2026	Juni 2026
2029	Maart 2027	Juni 2027
2030	Maart 2028	Juni 2029

4.9.3.2.1 Aankondiging toekomstige capaciteitsbehoeften
Gerechtigden kunnen hun toekomstige capaciteitsbehoeften aankondigen bij ProRail in het MLT-proces (zie paragraaf 2.6.1 *Capaciteits- en infra-ontwikkelingen op basis van behoeften van gerechtigden en ProRail* en paragraaf 4.5.0 *Voorbereiding jaardienstverdeling*) tot 24 maanden voorafgaand aan de start van een nieuwe dienstregeling. De aankondiging van deze toekomstige capaciteitsbehoefte is niet bindend.

4.9.3.3 Haalbaarheidsstudies

Zie paragraaf 4.9.2.

4.9.3.4 Capaciteitsaanbod

ProRail ontwikkelt het proces en de bijbehorende IT-ondersteuning voor het kunnen maken en publiceren van het capaciteitsaanbod. Dit proces start na de publicatie van het capaciteitsmodel, achttien maanden voor de start van het betreffende dienstregelingsjaar en eindigt elf maanden voor de start van het betreffende dienstregelingsjaar. Het capaciteitsaanbod bestaat uit een niet-bindend overzicht van treinpaden die op termijn gebruikt kunnen worden als basis voor de jaardienstaanvraag van treinpaden. Doordat dit proces nog in ontwikkeling is, is de scope van het capaciteitsaanbod beperkt tot de internationale paden voor reizigers- en goederentreinen.

ProRail publiceert jaarlijks het capaciteitsaanbod in de European Capacity Management Tool (ECMT) van RailNetEurope (zie voor meer informatie onderdeel 4.2.2 van Bijlage 23). Aanvullend wordt een toelichtend document gepubliceerd op de website van ProRail.

Aan de publicatie van het capaciteitsaanbod kunnen geen rechten worden ontleend.

Tabel 4.10 Tijdslijn voor publicatie van het capaciteitsaanbod

Dienstregelingsjaar	Conceptversie	Definitieve versie
2027	November 2025	Januari 2026
2028	November 2026	Januari 2027
2029	November 2027	Januari 2028
2030	November 2028	Januari 2029

4.9.3.5 Capaciteitsaanvragen voor rolling planning

In de jaardienstverdeling 2027 kunnen nog geen capaciteitsaanvragen voor de rolling-planningsfase worden ingediend.

4.9.3.6 Internationale afstemming van tijdelijke capaciteitsbeperkingen

ProRail heeft het procesonderdeel 'Internationale afstemming van tijdelijke capaciteitsbeperkingen' geïmplementeerd, zie paragraaf 4.3.2.3.

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

Voor alle internationale goederencorridors is een gelijke beschrijving van de principes van capaciteitsverdeling in de jaardienstfase en de ad-hocfase op deze goederencorridors overeengekomen[123]. Deze beschrijving is terug te vinden in de '*Corridor Information Documents Book 4*', die via de volgende hyperlinks beschikbaar zijn:

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

De Rail Freight Corridor *North Sea – Mediterranean* is samengegaan met de Rail Freight Corridor *Rhine – Alpine*. De nieuwe naam is Rail Freight Corridor *North Sea Rhine Mediterranean* (NSRM). Aangezien hier nog geen Corridor Information Document van bestaat wordt nog verwezen naar de bestaande documenten.

Voor een overzicht van de Nederlandse trajectdelen van de internationale goederencorridors en de contactgegevens van de corridororganisaties, zie paragraaf 1.7.1 *Goederencorridors (Rail Freight Corridors, RFC's)*.

Voor de capaciteitsverdeling met betrekking tot de van tevoren geregelde treinpaden (PreArranged Paths) op de internationale goederencorridors verwijst ProRail naar paragraaf 4.5.0 *Voorbereiding jaardienstverdeling.*

[123] Zie arrest van het Europese Hof (Vijfde kamer) van 24 juni 2021 in de zaak tussen DB InfraGO en de Bondsrepubliek Duitsland (zaak C-12/20).

5 Diensten en vergoedingen

5.1 Inleiding

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

De diensten zijn ingedeeld conform bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU:
- Minimumtoegangspakket (categorie 1 diensten, paragraaf 5.3).
- Toegang tot en gebruik van voorzieningen en verlening van diensten (categorie 2 diensten, hoofdstuk 7).
- Aanvullende diensten (categorie 3 diensten, paragraaf 5.4).
- Ondersteunende diensten (categorie 4 diensten, paragraaf 5.5).

Op alle diensten in dit hoofdstuk die door ProRail worden aangeboden zijn de Algemene Voorwaarden (zie Bijlage 5) en de voorwaarden in paragraaf 3.4 *Specifieke vereisten voor toegang* en paragraaf 6.2 *Operationele Voorwaarden* van toepassing. Als er aanvullende voorwaarden aan het afnemen van een dienst verbonden zijn, is dit per dienst vermeld. In de Toegangsovereenkomst worden de diensten en de eventuele aanvullende voorwaarden overeengekomen.

Voor ICT- en 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[124] van de dienst.

5.2 Heffingsbeginselen

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

De gebruiksvergoeding bestaat uit:
1. De vergoeding voor het minimumtoegangspakket (categorie 1 diensten)[125], eventueel aangevuld met een schaarsteheffing als bedoeld in artikel 62 lid 2 en 6 onder a[126] Spoorwegwet en een heffing in verband met de kosten van milieueffecten van de treinexploitatie als bedoeld in artikel 62 lid 2 en 6 onder b[127] Spoorwegwet.
2. De vergoeding voor de (toegang tot) dienstvoorzieningen en tot de diensten verleend in die voorzieningen (categorie 2 diensten)[128], voor zover deze worden aangeboden door ProRail.
3. De vergoeding voor aanvullende diensten (categorie 3 diensten)[129] voor zover deze worden aangeboden door ProRail.

---

124 Het maximale aantal gebruikers dat kan worden gefaciliteerd (bijvoorbeeld in de vorm van een maximaal aantal accounts dat wordt kan worden uitgegeven).
125 Bijlage II, punt 1, bij Richtlijn 2012/34/EU.
126 Artikel 7 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.
127 Zie Uitvoeringsverordening 2015/429 tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder en artikel 11b Besluit implementatie Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte. Deze heffingen zijn niet van toepassing voor dienstregelingsjaar 2027.
128 Bijlage II punt 2 bij Richtlijn 2012/34/EU.
129 Bijlage II punt 3 bij Richtlijn 2012/34/EU.

4. De vergoeding voor ondersteunende diensten (categorie 4 diensten)[130] voor zover deze worden aangeboden door ProRail.
5. Heffingen, kortingen, bijtelling dan wel aftrek als bedoeld in artikel 62, lid 6, onder c (extra heffing), d[131](heffing voor specifieke toekomstige investeringsprojecten), f (prestatieregeling) en g (annuleringsheffing) Spoorwegwet.

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

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

Kostentoerekening en tariefberekening categorie 1 diensten (minimumtoegangspakket)
Voor de toerekening van de kosten voor de aangeboden categorie 1 diensten en de berekening van de vergoedingen voor deze diensten hanteert ProRail de methode die is omschreven in de '*Methode voor toerekening van kosten aan het minimumtoegangspakket 2026 -* 2029 d.d. 30 november 2023. Dit document is beschikbaar op de website van ProRail.[132]

Op het Partnerportaal stelt ProRail aan gerechtigden een document beschikbaar *'Berekening gebruiksvergoeding 2026 – 2029'* d.d. 30 augustus 2024, waarin de berekening van de vergoedingen voor 2026 - 2029 voor de verschillende diensten van het minimumtoegangspakket wordt uitgelegd conform deze methode voor toerekening.

Kostentoerekening en tariefberekening categorie 3 diensten (aanvullende diensten)
Voor de toerekening van de kosten voor de aangeboden aanvullende categorie 3 diensten EnergieVerzamelApplicatie (EVA) en Buitengewoon Vervoer hanteert ProRail de methoden die zijn omschreven in het documenten '*Methode voor toerekening van kosten aan de dienst EVA 2026 – 2029'* d.d. 30 augustus 2024 en '*Methode voor toerekening van kosten aan de dienst Buitengewoon Vervoer 2026 - 2029*' d.d. 30 augustus 2024. Deze documenten zijn beschikbaar op de website van ProRail.

Kostentoerekening en tariefberekening categorie 4 diensten (ondersteunende diensten)
Voor de toerekening van de kosten voor de aangeboden ondersteunende categorie 4 diensten, toegang tot het telecommunicatienetwerk en levering van aanvullende informatie, hanteert ProRail de methode die is omschreven in het document '*Methode voor toerekening van kosten aan ondersteunende ICT-diensten 2026 – 2029*' d.d. 30 augustus 2024. Voor de toerekening van kosten aan de aangeboden ondersteunende categorie 4 dienst, ProRail ERTMS Integratielab (PREI) hanteert ProRail de methode die is omschreven in het document '*Methode voor toerekening van kosten aan de ondersteunende dienst ProRail ERTMS Integratielab 2026 – 2029'* d.d. 30 augustus 2024. Deze documenten zijn beschikbaar op de website van ProRail.

Extra heffing
Door middel van de extra heffing wordt op grond van de Spoorwegwet, artikel 62, zesde lid onder c een aanvullend gedeelte van de kosten voor exploitatie, onderhoud en vervanging (EOV) van het spoor bij spoorwegondernemingen in rekening gebracht. Voor het dienstregelingsjaar 2027 geldt geen extra heffing.

130 Bijlage II punt 4 bij Richtlijn 2012/34/EU.
131 Besluit HSL-heffing.
132 Deze methode van toerekening is goedgekeurd door de ACM bij besluit d.d. 2 mei 2024 (kenmerk ACM/UIT/619730)

Alle vergoedingen worden opgenomen in de Toegangsovereenkomst, met dien verstande dat de in de Netverklaring omschreven annuleringsheffingen en toeslagen voor schaarse capaciteit reeds van toepassing zijn op het moment dat een aanvraag voor een treinpad wordt ingediend voor het dienstregelingsjaar 2027. De diensten worden overeenkomstig het werkelijk gebruik dan wel overeenkomstig het gepland gebruik of het overeengekomen gebruik afgerekend, zoals aangegeven in paragraaf 5.3 *Minimumtoegangspakket en vergoedingen*, 5.4 *Aanvullende diensten en vergoedingen* en 5.5 *Ondersteunende diensten en vergoedingen*.

De vergoedingen die in paragraaf 5.3, 5.4 en 5.5 zijn opgenomen zijn exclusief BTW. De vergoedingen zijn gebaseerd op het prijspeil 2027, tenzij anders aangegeven. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 5.8.1. Voor de periode 13 december 2026 tot en met 31 december 2026 gelden de vergoedingen in de Netverklaring 2026 die gelden op 12 december 2026. Besluiten van bevoegde instanties of uitspraken van rechterlijke instanties kunnen aanleiding geven tot wijzigingen van de vergoedingen na de bekendmaking van de Netverklaring.

5.3 Minimumtoegangspakket en vergoedingen

Het minimumtoegangspakket betreft alle diensten om capaciteit ten behoeve van treinverkeer op de hoofdspoorweginfrastructuur en overige spoorweginfrastructuur in beheer bij ProRail te reserveren en te benutten.[133] Het minimumtoegangspakket omvat de volgende diensten:

1. Treinpad
2. Perrons
3. Tractie-energievoorziening

5.3.1 Treinpad

Treinpad		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	De dienst behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (het minimumtoegangspakket).
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Het gebruik van treinpaden volgens het verkregen recht op treinpaden uit het capaciteitsverdelingsproces zoals beschreven in hoofdstuk 4 *Capaciteitsverdeling*.. Daarbij horen de volgende onderdelen: *Capaciteitsverdeling* a. Ten behoeve van de behandeling van aanvragen, teruggeven en wijzigen van infrastructuurcapaciteit[134] worden de volgende ICT- en informatiediensten beschikbaar gesteld: - ICT- en informatiediensten met betrekking tot het indienen of wijzigen van een capaciteitsaanvraag en het bevestigen van het vertrek (zie Bijlage 23, onderdeel 4.1): 'Indienen capaciteitsaanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard', Orderportaal, 'Mijn Treinen', DONNA en Treinnummerlijst.

[133] Onderdeel 1 van bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU.

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

Treinpad		
		- ICT- en informatiediensten met betrekking tot het inzien van en afstemmen over capaciteit voor werkzaamheden (zie Bijlage 23, onderdeel 6.1): Btd-planner, Btd-planner Rapportage, Buitendienststellingenkaart, Buitendienststellingsdossiers. - ICT- en informatiediensten met betrekking tot het rangeren (zie Bijlage 23, onderdeel 5.1): LOA-Online en Spoorbezettingsplan. b. De reservering van capaciteit volgens de overeengekomen capaciteitsverdeling. c. De levering van informatie die nodig is om de treindienst waarvoor capaciteit is verkregen uit te voeren, via onder meer de applicaties 'RailMaps' (zie Bijlage 23, onderdeel 1.1) en 'Wegwijzers voor krachtvoertuigpersoneel' (zie Bijlage 23, onderdeel 3.1) en de informatie over Tijdelijke Snelheidsbeperkingen (zie Bijlage 23, onderdeel 3.1). *Gebruik van hoofdspoorwegen* d. Het gebruik van sporen op baanvakken en stations voor treinbewegingen. e. Het gebruik van sporen op emplacementen voor stilstaand gebruik voor zover dat nodig is in verband met de verkeersafwikkeling (voorbijrijding, rijrichtingwisseling, enzovoort) volgens de overeengekomen capaciteitsverdeling of de bijsturing daarvan. f. Het stilstaand gebruik van perronsporen voor zover nodig voor het in- of uitstappen van reizigers. g. De registratie van belading van goederenwagens in een trein. Ten behoeve daarvan wordt de applicatie WLIS beschikbaar gesteld, zie onderdeel 5.1 in Bijlage 23. *Verkeersleiding* h. De verkeersleiding voor zowel centraal als niet-centraal bediende gebieden, met inbegrip van het gebruik van het radiocommunicatiesysteem voor de spoorwegveiligheid GSM-R Voice Spoorwegveiligheid, zoals omschreven in onderdeel 7.1 van Bijlage 23. *Informatie over de actuele treindienst* i. De levering van informatie over de lopende treindienstafwikkeling aan de spoorwegonderneming via de applicatie SpoorWeb (zie onderdeel 8.1 van Bijlage 23). j. Het leveren van Digital European Instructions (DEI) middels een app of via een datastroom, zodat machinisten deze European Instructions ook schriftelijk, op hun mobiele device, kunnen ontvangen en afhandelen (zie Bijlage 23 onderdeel 3.2). k. De levering van informatie over actuele treinbewegingen via de applicatie Spoorviewer (zie onderdeel 9.1 van Bijlage 23) en/of via de datastroom 'Actueel Spoorinformatie'. (zie onderdeel 9.1 van Bijlage 23). l. De levering van plan- en uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP-berichten (zie onderdeel 9.1 van Bijlage 23). *Informatie over de uitgevoerde treindienst* m. De levering van informatie over de prestaties van de treindienst: Standaardrapportage Verkeersprestaties, Standaardrapportage Monitoring en Standaard Gegevenslevering Verkeersprestaties (zie onderdeel 10.1 van Bijlage 23). n. De mogelijkheid om de aan de spoorwegonderneming toegekende oorzaken van treinafwijkingen te accepteren of af te wijzen via de applicatie Monitoring-Fiatteren (zie onderdeel 10.2 van Bijlage 23). *Calamiteitenafhandeling* o. De diensten van de afdeling Incidentenbestrijding van ProRail voor de alarmering, de bereddering en het baanvrij maken na opgetreden ongevallen en onregelmatigheden, alsmede de hersporing van spoorvoertuigen en het overbrengen van beschadigde spoorvoertuigen naar een veilige plaats waar zij geen hinder voor het verkeer veroorzaken. Hieronder valt ook de integrale coördinatie van de activiteiten van spoorwegondernemingen, alsmede de afstemming met het bevoegd gezag en met de overheidshulpdiensten en activiteiten die bijdragen aan het versneld afhandelen van aanrijdingen op het spoor zoals het delen van frontcamerabeelden met overheidshulpdiensten op verzoek van de spoorwegonderneming. Niet inbegrepen zijn de externe out-of-pocketkosten die

<table>
<tr><th colspan="3">Treinpad</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>door de afdeling Incidentenbestrijding worden gemaakt in het kader van een inzet, zoals het huren van spoorvoertuigen en/of (voorzieningen voor) personeel. Deze kosten worden in rekening gebracht bij de partij die de inzet heeft veroorzaakt dan wel de partij aan wie de inzet kan worden toegerekend.</td></tr>
<tr><td colspan="3">3. Beschrijving van de voorzieningen</td></tr>
<tr><td>3.1</td><td>Locaties</td><td>Hoofdspoorweginfrastructuur</td></tr>
<tr><td>3.1.1</td><td>Openingstijden</td><td>24 x 7 met uitzondering van de tijdelijke capaciteitsbeperkingen.</td></tr>
<tr><td>3.1.2</td><td>Technische karakteristiek</td><td>Zie hoofdstuk 2 van deze Netverklaring</td></tr>
<tr><td>3.1.3</td><td>Geplande wijzigingen</td><td>De geplande wijzigingen zijn opgenomen in Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten.</td></tr>
<tr><td colspan="3">4. Gebruikskosten</td></tr>
<tr><td>4.1</td><td>Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik</td><td>Het tarief per treinkilometer voor de dienst ‘Treinpad’ is afhankelijk van de gewichtsklasse van de trein en bedraagt:
<table>
<tr><th>Gewichtsklasse van de trein</th><th>Tarief (per treinkilometer)</th></tr>
<tr><td>tot en met 120 ton</td><td>€ 0,6059</td></tr>
<tr><td>vanaf 121 tot en met 160 ton</td><td>€ 0,7573</td></tr>
<tr><td>vanaf 161 tot en met 320 ton</td><td>€ 0,9633</td></tr>
<tr><td>vanaf 321 tot en met 600 ton</td><td>€ 1,3390</td></tr>
<tr><td>vanaf 601 tot en met 3.200 ton</td><td>€ 2,2720</td></tr>
<tr><td>vanaf 3.201 ton</td><td>€ 2,8112</td></tr>
</table>
De gebruiksomvang wordt bepaald op basis van werkelijk gebruik van treinpaden. ProRail registreert de afgelegde afstanden in de verkeersleidingssystemen afgerond op 0,1 km. Afstanden kleiner dan 3,0 km alsmede afstanden afgelegd op buitendienstgesteld spoor blijven buiten beschouwing.

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

Voor informatie over de vergoedingen met betrekking tot de dienst ‘Treinpad’, inclusief halteringen en (indirect) de dienst ‘Tractie-energievoorziening’ kan de ICT-dienst Charging Information System (CIS) van RailNetEurope geraadpleegd worden. Zie Bijlage 23, onderdeel 4.2.3.</td></tr>
<tr><td>4.2</td><td>Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik</td><td>Uitzonderingsregeling nihiltarief in verband met beheer
Voor het gebruik van capaciteit in verband met de uitvoering van door ProRail gegeven opdrachten ten aanzien van het beheer van de spoorweginfrastructuur wordt voor de dienst ‘Treinpad’ een vergoeding van nihil vastgesteld. ProRail wijst specifieke reeksen van treinnummers aan die uitsluitend gebruikt mogen worden voor verkeer dat in verband staat met de uitvoering van deze opdrachten.

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

Treinpad		
		Spoorwegondernemingen worden ten behoeve van dienstpersoneel dat de spoorweginfrastructuur betreedt of verlaat via stations en perrons gewezen op het gestelde in paragraaf 7.3.2.1 *Algemene informatie* met betrekking tot de toegangsbeheersingsvoorzieningen. 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), i (als categorie 4 dienst, tegen het daargenoemde tarief) en l 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. Daarnaast gelden de leveringsvoorwaarden die opgenomen zijn in de tabellen en bijlagen waarnaar in de omschrijving van deze dienst verwezen wordt.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	Zie paragraaf 3.2 Vereisten voor toegang
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Treinpaden dienen conform de in hoofdstuk 4 opgenomen procedures te worden aangevraagd. Treinpaden worden toegewezen via het zogenoemde capaciteitsverdelingsdocument en overeengekomen in de Toegangsovereenkomst.

5.3.2 Perrons

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

<table>
<tr><td></td><td></td><td>

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 de praktijk zijn er situaties waar de afstand van de rand van het perron tot het hart van het spoor minimaal 1650 mm tot maximaal 1900 mm bedraagt.

De helling van het perron is in principe niet groter dan 2,5‰ (1:400). In enkele gevallen kan deze oplopen tot maximaal 12‰ als gevolg van ruimtelijke beperkingen.
In horizontale bogen hanteert ProRail bij perrons een horizontale boogstraal, die in principe niet kleiner is dan R = 1000 m. In de praktijk komen boogstralen tot 250 m voor in verband met ruimtelijke beperkingen.
In verticale bogen hanteert ProRail bij perrons een verticale boogstraal die in principe groter is dan R = 15.000 m. In de praktijk komen boogstralen tot R = 2500 m voor in verband met ruimtelijke beperkingen.
Langs reizigersperrons zijn hogere passeersnelheden dan 160 km/u niet toegestaan.
Een globaal overzicht van de nuttige perronlengten is vermeld in Bijlage 19 ‘Perronlengten’, een gedetailleerd overzicht van nuttige perronlengten per station, per perronspoor en per rijrichting is te raadplegen via het Partnerportaal.

</td></tr>
<tr><td>3.1.3</td><td>Geplande wijzigingen</td><td>De geplande wijzigingen zijn opgenomen in Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten.</td></tr>
<tr><td colspan="3">4. Gebruikskosten</td></tr>
<tr><td>4.1</td><td>Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik</td><td>De vergoeding per haltering voor de dienst ‘Perrons’ is afhankelijk van de stationsklasse waar wordt gehalteerd en bedraagt:
<table>
<tr><th>Stationsklasse</th><th>Tarief (per haltering)</th></tr>
<tr><td>Halte</td><td>€ 0,07</td></tr>
<tr><td>Basis</td><td>€ 0,31</td></tr>
<tr><td>Plus</td><td>€ 0,82</td></tr>
<tr><td>Mega</td><td>€ 1,28</td></tr>
<tr><td>Kathedraal</td><td>€ 2,52</td></tr>
</table>
De gebruiksomvang, het aantal halteringen, wordt bepaald op basis van werkelijk gebruik.

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

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

Spoorwegondernemingen worden ten behoeve van dienstpersoneel dat de perrons betreedt of verlaat gewezen op het gestelde in paragraaf 7.3.2.1 met betrekking tot de toegangsbeheersingsvoorzieningen.</td></tr>
<tr><td>5.2</td><td>Technische eisen aan spoorvoertuigen</td><td>Zie hoofdstuk 3 van de Netverklaring.</td></tr>
<tr><td>5.3</td><td>Zelfstandig gebruik</td><td>Spoorwegondernemingen kunnen zelfstandig gebruik maken van deze dienst.</td></tr>
<tr><td colspan="3">6. Capaciteitsaanvraag</td></tr>
<tr><td>6.1</td><td>Aanvraag toegang</td><td>Toegang tot de perrons wordt overeengekomen in de Toegangsovereenkomst.</td></tr>
</table>

5.3.3 Tractie-energievoorziening

<table>
<tr><th colspan="3">Tractie-energievoorziening</th></tr>
<tr><td colspan="3">1. Algemene Informatie</td></tr>
<tr><td>1.1</td><td>Dienst</td><td>De dienst ‘behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (het minimumtoegangspakket).</td></tr>
<tr><td>1.2</td><td>Leverancier</td><td>ProRail</td></tr>
<tr><td>1.3</td><td>Geldigheidsduur</td><td>De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.</td></tr>
<tr><td colspan="3">2. Functie</td></tr>
<tr><td>2.1</td><td>Omschrijving</td><td>Deze dienst omvat het gebruik van de tractie-energievoorzieningssystemen. Deze dienst omvat niet de levering van elektrische tractie-energie, zie hiervoor de diensten in paragraaf 5.4.1.</td></tr>
<tr><td colspan="3">3. Beschrijving van de voorzieningen</td></tr>
<tr><td>3.1</td><td>Locaties</td><td>Op de geëlektrificeerde sporen die onderdeel zijn van de hoofdspoorweginfrastructuur, zie 5.4.1 van de Netverklaring.</td></tr>
<tr><td>3.1.1</td><td>Openingstijden</td><td>Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-23:59 uur.</td></tr>
<tr><td>3.1.2</td><td>Technische karakteristiek</td><td>ProRail biedt afhankelijk van het baanvak een aantal typen tractie-energievoorzieningssystemen aan. Deze bestaan uit een bovenleiding waarvan tractie-energie afgenomen kan worden. Zie ook paragraaf 2.3.9 Elektrische tractie-energievoorziening en Bijlage 8, onderdeel 2.2 van de Netverklaring.</td></tr>
<tr><td>3.1.3</td><td>Geplande wijzigingen</td><td>De geplande wijzigingen van de infrastructuur zijn opgenomen in Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten.</td></tr>
<tr><td colspan="3">4. Gebruikskosten</td></tr>
<tr><td>4.1</td><td>Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik</td><td>De vergoeding voor het gebruik van de tractie-energievoorziening wordt berekend op basis van het aantal via de tractie-energievoorziening geleverde kilowatturen met onderscheid in afname op het 1500 V DC-net en op het 25 kV AC-net. Het tarief per kilowattuur voor het gebruik van de tractie-energievoorziening bedraagt:
<table><tr><th>Tarief (per kilowattuur)</th></tr><tr><td>€ 0,032601</td></tr></table>
De vergoeding voor het transport van elektrische tractie-energie die netbeheerders in rekening brengen bij ProRail is in dit tarief inbegrepen. Meer informatie is beschikbaar in paragraaf 5.4.1 Tractie-energie van deze Netverklaring.

ProRail factureert de vergoeding voor het gebruik van de tractie-energievoorziening op basis van de verbruikte elektrische energie. De informatie over de hoeveelheid verbruikte energie wordt aan ProRail aangeleverd door Eress (VIVENS).

Voor informatie over de vergoedingen met betrekking tot de dienst ‘Treinpad’, inclusief halteringen en (indirect) de dienst ‘Tractie-energievoorziening’ kan de ICT-dienst Charging Information System (CIS) van RailNetEurope geraadpleegd worden. Zie Bijlage 23, onderdeel 4.2.3.</td></tr>
<tr><td>4.2</td><td>Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik</td><td>Uitzonderingsregeling nihiltarief in verband met beheer
Voor het gebruik van capaciteit in verband met de uitvoering van door ProRail gegeven opdrachten in verband met het beheer van de spoorweginfrastructuur wordt voor de dienst ‘Tractie-energievoorziening’ een vergoeding van nihil vastgesteld. ProRail wijst specifieke reeksen van treinnummers aan die uitsluitend gebruikt mogen worden voor verkeer dat in verband staat met de uitvoering van deze opdrachten.</td></tr>
<tr><td colspan="3">5. Gebruiksvoorwaarden</td></tr>
</table>

Tractie-energievoorziening		
5.1	Juridische benodigdheden	In het kader van de Elektriciteitswet 1998 is ProRail voor het beheer van het tractie-energie-voorzieningsnet aangemerkt als 'beheerder van een particulier net'. In die hoedanigheid verlangt ProRail van partijen die stroom afnemen van het tractie-energievoorzieningsnet periodieke opgaven van het gerealiseerde en het verwachte elektriciteitsgebruik met onderscheid in afname op het 1500 V DC-net en op het 25 kV AC-net. De leveringsvoorwaarden met betrekking tot het gebruik van de tractie-energievoorzieningssystemen zijn vermeld in Bijlage 24.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	Tractiematerieel dient te beschikken over stroomafnamesystemen passend bij het van toepassing zijnde tractie-energiesysteem op een specifiek baanvak.
5.3	Zelfstandig gebruik	Spoorwegondernemingen kunnen zelfstandig gebruik maken van deze dienst.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	• Toegang tot het tractie- en energievoorzieningssysteem wordt overeengekomen in de Toegangsovereenkomst. • Het gebruik van de tractie-energievoorzieningssystemen is gekoppeld aan de capaciteitstoewijzing (de verdeling van treinpaden). Het proces voor aanvraag toegang is beschreven in paragraaf 4.5 van de Netverklaring.

5.3.4 Extra heffing

Voor het dienstregelingsjaar 2027 geldt geen extra heffing.

5.4 Aanvullende diensten en vergoedingen

Binnen de categorie 3 diensten onderscheidt ProRail de volgende aanvullende diensten[135]:

1. Tractie-energie, te onderscheiden in de diensten:
   a. Transport van elektrische tractie-energie.
   b. Levering van elektrische tractie-energie.
2. EnergieVerzamelApplicatie (EVA).
3. Faciliteren van de mogelijkheid tot Buitengewoon Vervoer.
4. Diensten ten behoeve van spoorvoertuigen:
   De vergoeding voor het gebruik van elektriciteitsaansluitingen voor treinvoorverwarmingsinstallaties is opgenomen in de dienst opstellen en rangeren (categorie 2) en is beschreven in paragraaf 7.3.5.2.5. ProRail biedt in categorie 3 geen andere diensten ten behoeve van spoorvoertuigen aan. Een overzicht van door bij ProRail bekende exploitanten geleverde 'Ondersteunende diensten'' is te vinden in de '*Overzichtslijst spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen van derden behorend bij de Netverklaring 2027*' die te vinden is op de website van ProRail.

5.4.1 Tractie-energie

5.4.1.1 Transport van elektrische tractie-energie

De netbeheerders van elektriciteitsnetwerken zijn verantwoordelijk voor het transport van elektrische energie naar het door ProRail beheerde tractie-energiesysteem, dat wordt gebruikt ten behoeve van de afname van elektrische tractie-energie voor treinen. De door netbeheerders bij ProRail in rekening gebrachte transportkosten van de tractie-energie zijn inbegrepen in de vergoeding voor de dienst

[135] Onderdeel 3 van bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU. De onder 1 t/m 4 genoemde categorieën van diensten zijn niet limitatief bedoeld.

tractie-energievoorziening die onderdeel uitmaakt van het minimumtoegangspakket, zie paragraaf 5.3.3.

5.4.1.2 Levering van elektrische tractie-energie

De elektrische tractie-energie die door spoorwegondernemingen wordt afgenomen wordt door spoorwegondernemingen zelf collectief ingekocht bij energieleveranciers via inkoopcoöperatie VIVENS. Zie voor meer informatie over de levering van elektrische tractie-energie de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.

5.4.2 EnergieVerzamelApplicatie (EVA)

<table>
<tr><th colspan="3">EVA</th></tr>
<tr><td colspan="3">1. Algemene informatie</td></tr>
<tr><td>1.1</td><td>Dienst</td><td>De dienst behoort tot categorie 3 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (aanvullende dienst).</td></tr>
<tr><td>1.2</td><td>Leverancier</td><td>ProRail</td></tr>
<tr><td>1.3</td><td>Geldigheidsduur</td><td>De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.</td></tr>
<tr><td colspan="3">2. Functie</td></tr>
<tr><td>2.1</td><td>Omschrijving</td><td>Deze applicatie faciliteert de verrekening van energiekosten voor verbruikte tractie-energie door spoorwegondernemingen. Deze dienst betreft het verzamelen van de specifieke materieelinformatie van spoorwegondernemingen en het verrijken van gerealiseerde verkeersdata met deze specifieke materieelinformatie. De verzamelde data worden geleverd aan ERESS (VIVENS). ERESS combineert de informatie met data afkomstig van gecertificeerde meetsystemen in het tractiematerieel ten behoeve van de verrekening van de energiekosten van gebruikte elektriciteit en ten behoeve van de facturering van de vergoeding voor de dienst tractie-energievoorziening die wordt aangeboden als onderdeel van het minimumtoegangspakket.

De activiteiten en systemen van ERESS en VIVENS, behoren niet tot deze dienst EVA.</td></tr>
<tr><td colspan="3">3. Beschrijving van de voorziening</td></tr>
<tr><td>3.1</td><td>Locaties</td><td>N.v.t.</td></tr>
<tr><td>3.1.1</td><td>Beschikbaarheid</td><td>Beschikbaarheid: 7 x 24 uur</td></tr>
<tr><td>3.1.2</td><td>Technische karakteristiek</td><td>De gegevens voor EVA worden door spoorwegondernemingen geleverd via de Common Interface in de vorm van TCM- en PTCPM-berichten.</td></tr>
<tr><td>3.1.3</td><td>Geplande wijzigingen</td><td>Er zijn geen geplande wijzigingen.</td></tr>
<tr><td colspan="3">4. Gebruikskosten</td></tr>
<tr><td>4.1</td><td>Informatie met betrekking tot het de vergoeding voor gebruik</td><td>De vergoeding voor de dienst EVA wordt verrekend op basis van het aantal via de tractie- en energievoorziening geleverde kilowatturen. Het tarief per kilowattuur voor de dienst EVA bedraagt:

<table><tr><th>Tarief (per kilowattuur)</th></tr><tr><td>€ 0,000318</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>4.2</td><td>Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik</td><td>N.v.t.</td></tr>
<tr><td colspan="3">5. Gebruiksvoorwaarden</td></tr>
<tr><td>5.1</td><td>Juridische benodigdheden</td><td>EVA wordt beschikbaar gesteld aan alle spoorwegondernemingen met een toegangsovereenkomst.</td></tr>
<tr><td>5.2</td><td>Technische eisen aan spoorvoertuigen</td><td>N.v.t</td></tr>
<tr><td>5.3</td><td>Zelfstandig gebruik</td><td>N.v.t.</td></tr>
<tr><td>5.4</td><td>IT-systemen</td><td>N.v.t.</td></tr>
</table>

EVA		
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	N.v.t
6.2	Antwoord op het verzoek	N.v.t
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t

5.4.3 Faciliteren van de mogelijkheid tot Buitengewoon Vervoer

<table>
<tr><th colspan="3">Faciliteren van de mogelijkheid tot Buitengewoon Vervoer</th></tr>
<tr><td colspan="3">1. Algemene informatie</td></tr>
<tr><td>1.1</td><td>Dienst</td><td>De dienst behoort tot categorie 3 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (aanvullende dienst).</td></tr>
<tr><td>1.2</td><td>Leverancier</td><td>ProRail</td></tr>
<tr><td>1.3</td><td>Geldigheidsduur</td><td>De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.</td></tr>
<tr><td colspan="3">2. Functie</td></tr>
<tr><td>2.1</td><td>Omschrijving</td><td>ProRail faciliteert Buitengewoon Vervoer ten behoeve van spoorwegondernemingen, zie paragraaf 3.4.2 en 4.7 van de Netverklaring.</td></tr>
<tr><td colspan="3">3. Beschrijving van de voorzieningen</td></tr>
<tr><td>3.1</td><td>Locaties</td><td>Deze dienst wordt aangeboden op hoofdspoorwegen.</td></tr>
<tr><td>3.1.1</td><td>Openingstijden</td><td>N.v.t.</td></tr>
<tr><td>3.1.2</td><td>Technische karakteristiek</td><td>Zie paragraaf 4.7 Buitengewoon Vervoer.</td></tr>
<tr><td>3.1.3</td><td>Geplande wijzigingen</td><td>De geplande wijzigingen zijn opgenomen in Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten.</td></tr>
<tr><td colspan="3">4. Gebruikskosten</td></tr>
<tr><td>4.1</td><td>Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik</td><td>Voor de dienst ‘Faciliteren van mogelijkheid tot Buitengewoon Vervoer’ worden geen specifieke vergoedingen in rekening gebracht indien gebruik wordt gemaakt van de standaard voorwaarden die ProRail beschrijft in paragraaf 4.7.1.

Voor treinen die niet aan deze standaard voorwaarden voldoen geldt een regeling Buitengewoon Vervoer (verder: maatwerkregeling); voor deze regelingen wordt wel een vergoeding in rekening gebracht. Het tarief per aangevraagde maatwerkregeling voor Buitengewoon Vervoer bedraagt:

<table>
<tr><th>Tarief (per aangevraagde maatwerkregeling)</th></tr>
<tr><td>€ 165,13</td></tr>
</table>

N.B
• Voor zesassige wagens is in beginsel geen maatwerkregeling vereist. Omdat er echter in DONNA geen specifieke code beschikbaar is voor dit type wagens, dienen spoorwegondernemingen in dit geval toch een maatwerkregeling aan te vragen. Wanneer er sprake is van zesassige wagens voor binnenlands vervoer is een vergoeding voor een maatwerkregeling niet verschuldigd. Is een maatwerkregeling nodig als gevolg van de UIC-regeling (zie paragraaf 4.7.1 Wanneer is er sprake van Buitengewoon Vervoer) dan is de vergoeding voor een maatwerkregeling wel verschuldigd.
• De vergoeding is van toepassing voor elke aangevraagde maatwerkregeling. Wijzigingen van reeds verleende maatwerkregelingen worden niet in rekening gebracht.</td></tr>
</table>

Faciliteren van de mogelijkheid tot Buitengewoon Vervoer		
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	*Uitzonderingsregeling nihiltarief in verband met beheer:* Voor maatwerkregelingen voor Buitengewoon Vervoer bij gebruik van capaciteit in verband met de uitvoering van door ProRail gegeven opdrachten ten behoeve van het beheer van de spoorweginfrastructuur wordt voor de dienst 'Buitengewoon Vervoer' een vergoeding van nihil vastgesteld. Een aanvrager van capaciteit die voor een maatwerkregeling de nihiltariefregeling toegepast wil zien voor de dienst Buitengewoon Vervoer, moet dat in zijn aanvraag maatwerkregeling Buitengewoon Vervoer vermelden.
5 Gebruiksvoorwaarden		
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	Zie paragraaf 4.7 Buitengewoon Vervoer.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	N.v.t.
6 Capaciteitsaanvraag		
6.	Aanvraag regeling	Aanvraag via de One-Stop-Shop via oss-bv@prorail.nl

5.5 Ondersteunende diensten en vergoedingen

Binnen de categorie 4 diensten onderscheidt ProRail de volgende ondersteunende diensten[136]:

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

Een overzicht van door bij ProRail bekende exploitanten geleverde 'Ondersteunende diensten'' is te vinden in de '*Overzichtslijst spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen van derden behorend bij de Netverklaring 2027*' die te vinden is op de website van ProRail.

5.5.1 Toegang tot het telecommunicatienetwerk

Met betrekking tot toegang tot het telecommunicatienetwerk worden naast de dienst GSM-R Voice Spoorwegveiligheid (zie onderdeel 7.1 van Bijlage 23), die onderdeel uitmaakt van het minimumtoegangspakket, tevens de dienst GSM-R Portofonie en de dienst GSM-R Andere spoorweggerelateerde voice- en datacommunicatie aangeboden. Voor de details, zie onderdeel 7.2 van Bijlage 23. Voor de toepassingsmogelijkheden van de diensten GSM-R Portofonie en GSM-R Andere spoorweggerelateerde voice- en datacommunicatie kunt u contact opnemen met informatiediensten@prorail.nl.

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

[136] Onderdeel 4 van bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU. De onder 1 t/m 4 genoemde categorieën van diensten zijn niet limitatief bedoeld.

Tabel 5.1 Ondersteunende diensten voor toegang tot het telecommunicatienetwerk, inclusief vergoeding.

Naam	Omschrijving	Vergoeding	Voor toelichting zie
Uitvoering			
GSM-R Portofonie	Operationele voicecommunicatie (punt-punt en groepscommunicatie via handhelds / portofoons op emplacementen of in tunnels). De dienst Voice Spoorwegveiligheid wordt binnen GSM-R Portofonie ook ondersteund.	Op aanvraag (maatwerk)	Bijlage 23 – 7.2
GSM-R Andere spoorweggerelateerde voice- en datacommunicatie	Operationele voicecommunicatie (punt-punt via handhelds op emplacementen of in tunnels), en datacommunicatie (SMS, circuit switched of packet switched voor telemetrietoepassingen).	Op aanvraag (maatwerk)	Bijlage 23– 7.2

De diensten worden uitsluitend aangeboden aan spoorwegondernemingen.

5.5.2 Levering van aanvullende informatie

In onderstaande tabel staan de ICT- en informatiediensten die aanvullend worden aangeboden op het gebied van voorbereiding, plannen dienstregeling, uitvoeren dienstregeling, testmogelijkheden en performance-analyse.

Voor een aantal van deze ondersteunende diensten worden vergoedingen in rekening gebracht. De vergoedingen zijn hieronder in tabel 5.3 weergegeven in de derde kolom. De vierde kolom van deze tabel geeft een verwijzing voor een uitgebreide toelichting.

Tabel 5.2 Ondersteunende diensten geleverd door ProRail voor levering van aanvullende informatie, inclusief vergoeding.

Naam	Omschrijving	Vergoeding	Voor toelichting zie
Informatie over de spoorweginfrastructuur en/of dienstvoorzieningen			
Levering van spoorweginfrastructuurgegevens op maat via Infra-Atlas	Maatwerkinformatie over de functionaliteit van de spoorweginfrastructuur met gebruik van Infra-Atlasgegevens.	Geen tarief van toepassing	Bijlage 23 – 1.2
Levering van Geodata	GPS/RD-gegevenslevering betreffende: • Spoorbaanhartlijn • Koppelpunt • Stations • Dienstregelpunten	Geen tarief van toepassing	Bijlage 23 – 1.2
Simulatie-omgevingen			
Flexibele Rail Infra Simulatie Omgeving (FRISO)	Simulatietool ten behoeve van infrastudies, capaciteits-, robuustheids-, en veiligheidsanalyses, innovatiestudies.	€ 2.931,-- [137] Per account	Bijlage 23 - 2.1

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

Naam	Omschrijving	Vergoeding	Voor toelichting zie
NEO Simulatie	Uitvoeren van een simulatie voor het testen van innovaties voor een betere treinenloop.	Op aanvraag (maatwerk)	Bijlage 23 - 2.1
ProRail ERTMS Integratielab (PREI)	Uitvoeren van (keten)integratietesten tussen ERTMS-treinapparatuur en ERTMS-baanapparatuur in het ProRail ERTMS Integratielab (PREI) met als doel compatibiliteitsrisico's te elimineren.	Op aanvraag (maatwerk). Voor het gebruik van het ProRail ERTMS Integratielab zal een vergoeding van € 1.843,-- per dag worden gehanteerd.	Bijlage 23 - 2.1
Informatie ten behoeve van machinisten			
RouteLint	Informatie ten behoeve van de machinist over de actuele verkeerssituatie van zijn rijweg. Beschikbaar in twee modules: 1. RouteLint Datastroom 2. RouteLint App (alleen in combinatie met afname Routelint (Datastroom)	RouteLint Datastroom € 0,007472 Per geprognosti-ceerde treinkilometer Routelint App € 0,012130 Per geprognosti-ceerde treinkilometer	Bijlage 23 - 3.2
ORBIT	Geeft de machinist een waarschuwing als een stoptonend sein met te hoge snelheid wordt genaderd.	€ 0,008381 [138] Per geprognosti-ceerde treinkilometer	Bijlage 23 - 3.2
Inzien van en afstemmen over incidenten en calamiteiten			
Incidentgerelateerde gegevens op maat	Levering van incidentgerelateerde gegevens op maat. - Actuele Standaard Versperringsmaatregelen - Toegepaste versperrings-maatregelen - Data met betrekking tot een ongewenste gebeurtenis, beperkt tot een specifieke gerechtigde	Op aanvraag (maatwerk)	Bijlage 23 - 8.2
Informatie ten behoeve van het bijsturen			
MeekijkVOS	Meekijkfunctionaliteit op het verkeersleidingsysteem VOS, waarmee het verloop van de treindienst kan worden gevolgd.	€ 2.875,-- Per account	Bijlage 23 - 9.2

138 Dit betreft de vergoeding voor het gebruik, de implementatie is maatwerk waarvoor op aanvraag een prijsvoorstel wordt gedaan.

Naam	Omschrijving	Vergoeding	Voor toelichting zie
Punctualiteitskaart	De punctualiteitskaart geeft een realtime geografisch en statisch inzicht in de huidige situatie van punctualiteit van reizigerstreindiensten.	Geen tarief van toepassing	Bijlage 23 - 9.2
Levering van plan- en uitvoerings-informatie volgens de Nederlandse standaard (NL)	Levering van actuele verkeersplangegevens, daaraan gerelateerde wijzigingen van de treindienst en uitvoeringsinformatie.	€ 7.105,-- [139] Per verbinding	Bijlage 23 - 9.2
MTPS (Levering van Materieel- en Treinpositie Service)	Het leveren van realtime data over treinposities op basis van treindetectiesystemen.	Geen tarief van toepassing	Bijlage 23 - 9.2
Informatie en afstemming over de geleverde prestaties			
Inzicht in prestaties treindienst: Maatwerkrapportages, gegevensleveringen en analyses.	Maatwerkrapportage, gegevenslevering en analyse over de prestaties van de treindienst.	Geen tarief van toepassing	Bijlage 23 - 10.1
TOON	Inzicht in gerealiseerde treinbewegingen	€ 690,-- Per account	Bijlage 23 - 10.3
Sherlock	Geeft ondersteuning bij het analyseren van treinprestaties.	Op aanvraag (maatwerk)	Bijlage 23 - 10.3
Informatie over spoorvoertuigen			
WILD en Hotboxdetectiesystemen	Levering van diverse monitoringgegevens over onder meer aslasten en temperatuur van het wiel van passerende spoorvoertuigen. Naast spoorwegondernemingen kan ook de Entity in Charge of Maintenance (ECM), op verzoek, monitoringdata van ProRail ontvangen over de kwaliteit van de wielen, draaistellen en aspotten.	Op aanvraag (maatwerk)	Bijlage 23 - 11.1

De ICT- en informatiediensten worden uitsluitend aangeboden aan spoorwegondernemingen, tenzij anders aangegeven bij de uitgebreide beschrijving van de betreffend dienst in Bijlage 23.

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

5.5.3 Keuring van spoorvoertuigen

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

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

5.5.4 Speciale onderhoudsdiensten en -voorzieningen[140]

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

5.6 Financiële sancties, stimulansen en compensaties

5.6.1 Sancties voor het wijzigen van treinpaden door de gerechtigde

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

5.6.2 Sancties voor het wijzigen van treinpaden door de infrastructuurbeheerder

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

5.6.3 Sancties voor het niet gebruiken van treinpaden

De sanctie voor het niet gebruiken van een treinpad zonder annulering is gelijk aan de prijs voor annuleren na gepland vertrek in tabel 5.3 in onderstaande paragraaf 5.6.4.

5.6.4 Sancties voor het annuleren van treinpaden

Voor het niet tijdig annuleren of niet gebruiken van treinpaden geldt een annuleringsheffing. Doel van de annuleringsheffing is het stimuleren van efficiënt gebruik van capaciteit. Spoorwegondernemingen en ProRail zijn een vergoeding verschuldigd zoals opgenomen in tabel 5.3.

Tabel 5.3 Annuleringsheffing voor spoorwegondernemingen en ProRail

Tijdstip van annuleren	Heffing (per pad) (aandeel van treinpadprijs*)
Na gepland vertrek	100%
< 24 uur voor vertrek	50%
> 24 uur voor vertrek	0%

*Treinpadtarief zoals opgenomen in paragraaf 5.3.1 *Treinpad* berekend op basis van het normgewicht van het treintype.

Op basis van informatie uit de ProRail systemen wordt bepaald welke treinen heffingsplichtig zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het verkeersleidingssysteem VOS, waarin door ProRail (Verkeersleiding) de planmutatiereden wordt vastgelegd. In onderstaande tabel 5.4 is per planmutatiereden aangeven of een annuleringsheffing verschuldigd is.

Tabel 5.4 Annuleringsheffing per planmutatiereden (minder dan vier dagen voor vertrek)

140 Deze paragraaf ziet specifiek op onderhoudsvoorzieningen die zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn en de bijbehorende diensten voor groot onderhoud.

Heffing	Planmutatiereden VOS
Spoorwegonderneming betaalt heffing aan ProRail.	• Order • TPA (treinpadaanvraag) • Vertrekprocesvervoerder
ProRail betaalt heffing aan spoorwegonderneming.	• BUTA (buitentermijnaanvraag) en CVB (capaciteitsvraag beheer) • Werkproces VL (verkeersleiding)
Geen heffing.	Andere planmutatieredenen, waaronder: • SW-dossier (SpoorWebdossier) • TAD (treinafhandelingsdocument) • Vorige IM (vorige inframanager) • VSM (versperringsmaatregel) • ROD (regionaal ontluchtende dienstregeling) • LUD (landelijke uitgedunde dienstregeling) • Weer • TPA Zwarte gat (treinpadaanvraag die tijdens de overgang van de planningsfase naar de bijsturingsfase wordt ingediend.[141])
Alleen heffing voor spoorwegonderneming of ProRail indien uit de context blijkt dat het een heffingsplichtige reden betreft.	• Overig

5.6.5 Stimulansen en kortingen

5.6.5.1 Schaarsteheffing

Indien tijdens de coördinatie geen overeenstemming kan worden bereikt ten aanzien van conflicterende capaciteitsaanvragen die betrekking hebben op vervoer, kan de beheerder een schaarsteheffing toepassen.[142].

De schaarsteheffing voor treinpaden wordt als volgt berekend:

- De betrokken spoorweginfrastructuur is dat gedeelte van de hoofdspoorweginfrastructuur waar de aanvragen met elkaar conflicteren. Voorbeelden zijn: het baanvakgedeelte tussen twee dienstregelingspunten, een perronspoor, een aansluiting/kruising.
- Conflicteren wil zeggen dat sprake is van twee of meer capaciteitsaanvragen die betrekking hebben op dezelfde infrastructuur, op hetzelfde moment in dezelfde periode. Dat kan zich meermaals herhalen in het dienstregelingsjaar.
- Voor elk treinpad dat onderdeel was van de conflicterende aanvraag in de fase van de jaardienstverdeling en dat gebruikmaakt van de betrokken spoorweginfrastructuur tijdens de periode van overbelasting geldt een toeslag van € 100,--.

Indien de schaarsteheffing niet is toegepast of geen bevredigend resultaat heeft opgeleverd, dan verklaart ProRail de betrokken infrastructuur overbelast.

5.6.5.2 Korting bij kaderovereenkomsten

ProRail biedt geen kaderovereenkomsten aan.

141 Tijdens de overgang van de planningsfase naar de bijsturingsfase is er een korte periode waarin aanvragen niet voor alle belanghebbenden zichtbaar verwerkt kunnen worden in de plansystemen (DONNA en VOS). Deze periode wordt het zwarte gat genoemd.

142 De bevoegdheid tot het toepassen van een schaarsteheffing is opgenomen in artikel 11a van het Besluit Implementatie Richtlijn 2012/34 en artikel 7 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

5.6.5.3 Korting bij ERTMS

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

5.6.6 Compensatieregeling bij geplande tijdelijke capaciteitsbeperkingen

ProRail hanteert in het kader van het vaststellen van capaciteit ten behoeve van werkzaamheden in Nederland, zoals is beschreven in paragraaf 4.3.2.2 *Incidentele tijdelijke capaciteitsbeperkingen,* een compensatieregeling. In beginsel wordt de door ProRail opgestelde voorkeursvariant van de tijdelijke capaciteitsbeperking gekozen, met inachtneming van hetgeen hieronder is vermeld.

De hoogte van de compensatie verschilt voor werkzaamheden in het kader van functiewijziging dan wel functiehandhaving. Of er sprake is van functiewijziging dan wel functiehandhaving wordt in beginsel bepaald op grond van de financiering uit het nieuwbouwbudget dan wel het instandhoudingsbudget. ProRail kan van dit uitgangspunt afwijken na afstemming met alle partijen in het regionaal gebruiksoverleg (RGO). Wanneer een functiehandhavingsproject bijvoorbeeld leidt tot grote wijzingen van het spoorontwerp en er feitelijk sprake is van een functiewijziging, kunnen de spelregels in onderstaande paragraaf *5.6.6.1 Compensatieregeling bij functiewijzigingswerken* van toepassing worden verklaard. Indien een gerechtigde geen gebruiksvergoeding aan ProRail betaalt, heeft de gerechtigde geen recht op een compensatieregeling.

5.6.6.1 Compensatieregeling bij functiewijzigingswerken

a. Voor geplande functiewijzigings- en omgevingswerken (‘nieuwbouw’) worden de out-of-pocket-kosten voor vervangend vervoer, die de spoorwegonderneming maakt, alleen vergoed op basis van een door ProRail vooraf goedgekeurde offerte(s).
b. Er wordt voor functiewijzigings- en omgevingswerken (‘nieuwbouw’) geen vergoeding toegekend voor om te leiden treinen. Dit geldt voor zowel reizigers- als goederenvervoer, behoudens de uitzondering genoemd onder punt c. Voor eventuele extra opstelkosten wordt eveneens geen extra vergoeding toegekend.
c. Als de tijdelijke capaciteitsbeperking langer dan zes weken duurt (de gemiddelde duur van een wijzigingsblad), waardoor verkeer vanuit de normale dienstregeling negatief wordt geraakt en dit alleen door middel van omleiden over andere baanvakken kan worden opgelost, worden de betreffende extra out-of-pocketkosten van de gerechtigde, die middels een specificatie worden onderbouwd, door ProRail vergoed.

5.6.6.2 Compensatieregeling bij functiehandhavingswerken

a. Voor reizigersvervoerders is er, bij functiehandhavingswerken (‘groot onderhoud’ en ‘vernieuwing’), in de onderstaande gevallen sprake van compensatie:
   i. Er wordt compensatie verleend als en voor zover een tijdelijke capaciteitsbeperking (deels) op normale werkdagen) valt en indien daarbij de ochtendspitsen en/of avondspitsen (zie voor de definitie van de spitsperioden paragraaf 4.5.4 *Nadere omschrijving de processen*) worden geraakt; de compensatie geldt dan voor de vervallen treinkilometers van de treinen gedurende die werkdagen.
   ii. Er wordt geen compensatie verleend in geval van tijdelijke capaciteitsbeperkingen in weekeinden, nachten, tussen de spitsen, in reizigersverkeerluwe perioden (zijnde schoolvakanties en officiële feestdagen en de tussenliggende dag tussen een officiële feestdag en een weekeinde) of als er geen consequenties zijn voor het doorgaande treinverkeer.
   iii. Het compensatiebedrag wordt berekend middels het in punt iv genoemde tarief per vervallentreinkilometer ten opzicht van de normale dienstregeling zonder tijdelijke capaciteitsbeperking.
   iv. Het compensatiebedrag voor reizigersvervoerders is afhankelijk van de categorie waarin het betrokken baanvak is ingedeeld en bedraagt:
      - voor categorie 1 baanvakken € 13,73 per vervallen treinkilometer volgens de normale dienstregeling.

- voor categorie 2 baanvakken *€ 7,39* per vervallen treinkilometer volgens de normale dienstregeling.

In onderstaande paragraaf 5.6.6.4 zijn de baanvakken weergegeven.

b. Voor goederenvervoerders die te maken hebben of krijgen met functiehandhavingswerken ('groot onderhoud' en 'vernieuwing') op goederenbaanvakken (zie paragraaf 5.6.6.5 *Criteria ten behoeve van de regeling voor goederentreinen*) is sprake van compensatie in de volgende gevallen en in de hieronder beschreven mate:
   i. Er wordt compensatie verleend voor zover een tijdelijke capaciteitsbeperking (deels) op normale werkdagen valt en indien de duur meer bedraagt dan twaalf uur; de compensatie geldt dan voor de niet via de oorspronkelijke geplande route gereden treinen gedurende die werkdagen;
   ii. Het compensatiebedrag wordt berekend via een tarief per geraakte goederentrein ten gevolge van de tijdelijke capaciteitsbeperking. Voor de definitie van een 'geraakte trein' zie paragraaf 5.6.6.5 *Criteria ten behoeve van de regeling voor goederentreinen*;
   iii. Het compensatiebedrag per goederentrein wordt bepaald volgens het gestelde onder 'compensatietarief' in zie paragraaf 5.6.6.5 *Criteria ten behoeve van de regeling voor goederentreinen*.

Er wordt geen compensatie verleend als de tijdelijke capaciteitsbeperkingen in het weekeinde (zaterdag 00:00 uur tot maandag 06:30 uur) of in goederenverkeerluwe perioden (zijnde officiële feestdagen en de dag tussen een officiële feestdag en een weekeinde) zijn gepland, of als de tijdelijke capaciteitsbeperking korter duurt dan twaalf uur of als het doorgaande treinverkeer niet wordt geraakt (zie hiervoor paragraaf 5.6.6.5 *Criteria ten behoeve van de regeling voor goederentreinen*).

c. Voor besloten personenvervoerders is bij geplande functiehandhavingswerken ('groot onderhoud' en 'vernieuwing') sprake van compensatie voor treinen die niet via de initieel aangevraagde route kunnen rijden. De vergoeding bestaat uit € 16,89 per extra treinkilometer tussen de omleidingsroute volgens het '*Corridorboek 2027'* en de initieel aangevraagde route.

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

5.6.6.3 Compensatieregeling bij combinaties van tijdelijke capaciteitsbeperkingen

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

5.6.6.4 Criteria ten behoeve van de regeling voor reizigerstreinen

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

Categorie 1:
- Den Helder – Alkmaar – Amsterdam Centraal – Eindhoven – Maastricht – Eijsden grens / 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
- Amsterdam – Hilversum – Utrecht Centraal – Arnhem – Zevenaar grens / Nijmegen

- Zwolle – Arnhem – ‘s-Hertogenbosch
- Roosendaal / Lage Zwaluwe – Breda – Tilburg – Boxtel / ’s-Hertogenbosch
- Eindhoven – Venlo
- Amsterdam – Schiphol – Nieuw Vennep – Rotterdam (HSL Zuid Noordtak) – Breda grens (HS-Zuid Zuidtak)

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

Voor de regelingen, zie bovenstaande paragrafen 5.6.6.1 en 5.6.6.2.

5.6.6.5 Criteria ten behoeve van de regeling voor goederentreinen

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

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

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

Tabel 5.5 Compensatietarief voor goederentreinen

Baanvak	Compensatietarief
Amersfoort – Deventer	€ 634,91
Amersfoort – Zwolle	€ 380,95
Amersfoort – Duivendrecht Aansluiting	€ 888,88
Amersfoort – Utrecht	€ 634,91
Almelo – Mariënberg	€ 126,98
Alphen a/d Rijn – Gouda	€ 380,95
Amsterdam Centraal – Breukelen	€ 634,91
Breda – Roosendaal	€ 634,91
Breda – Tilburg	€ 634,91
Breukelen – Utrecht	€ 126,98
Boxtel – Eindhoven	€ 888,88
Boxtel – Vught Aansluiting	€ 380,95
Beverwijk – Haarlem	€ 888,88
Eindhoven – Roermond	€ 380,95
Eindhoven – Venlo grens	€ 888,88
Gouda – Harmelen Aansluiting	€ 380,95
Haarlem – Amsterdam Sloterdijk	€ 888,88
Harmelen Aansluiting – Breukelen	€ 888,88
Harmelen Aansluiting – Utrecht	€ 126,98
’s-Hertogenbosch – Lunetten	€ 634,91
Kijfhoek – Lage Zwaluwe	€ 634,91

Kijfhoek – Meteren Aansluiting	€ 634,91
Leeuwarden – Meppel	€ 634,91
Meppel – Onnen	€ 634,91
Meteren Aansluiting – Zevenaar Oost	€ 634,91
Roermond – Sittard	€ 1.396,81
Roermond – Venlo	€ 1.142,84
Gouda – Rotterdam Zuid	€ 380,95
Deventer – Oldenzaal grens	€ 888,88
Sittard – Eijsden grens	€ 634,91
Sittard – Haanrade grens	€ 1.396,81
Tilburg – Boxtel	€ 634,91
Tilburg – Vught Aansluiting	€ 380,95
Utrecht – Zevenaar Oost	€ 126,98
Zwolle – Mariënberg	€ 1.142,32
Lage Zwaluwe – Breda	€ 380,95
Lage Zwaluwe – Roosendaal	€ 1.396,81

5.6.7 Financiële compensatie bij onttrekking 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 paragraaf 4.3.2.3.2 t/m 4.3.2.3.5 van de Netverklaring. Indien er sprake is van een tijdelijke capaciteitsbeperking die enkel kan plaatsvinden na instemming van gerechtigden die door deze aanpassing worden geraakt (zie paragraaf 4.3.2.3.5 *Overige aanvullende capaciteitsbeperkingen*) geldt een (extra) compensatie bij instemming.

In onderstaande paragraaf 5.6.7.1 is de compensatieregeling bij omleidingen nader uitgewerkt, in onderstaande paragraaf 5.6.7.2 is de compensatieregeling bij instemming nader uitgewerkt. Indien een gerechtigde geen gebruiksvergoeding aan ProRail betaalt, heeft de gerechtigde geen recht op een compensatieregeling.

Indeling in marktsegmenten
De indeling in de marktsegmenten goederenvervoersdiensten en passagiersvervoersdiensten wordt gemaakt op basis van de rijkarakteristiek van een trein. Treinen die blijkens hun rijkarakteristiek als goederentreinen gedefinieerd worden, als ook het daarmee samenhangende verkeer van losse locomotieven, gelden als goederenvervoer. Treinen die blijkens hun rijkarakteristiek als reizigerstreinen gedefinieerd worden, als ook het daarmee samenhangende verkeer van losse locomotieven en lege spoorvoertuigen, gelden als passagiersvervoer.

5.6.7.1 Vaststelling compensatie omleidingskilometers

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

Bij omleidingen die worden vastgesteld vóór de verkeersleidingsfase wordt de compensatie gebaseerd op een vast (genormeerd) gewicht per marktsegment uit de navolgende gewichtscategorieën:
- De categorie 601 tot en met 3.200 ton voor treinen in het marktsegment goederenvervoersdiensten,
- De categorieën 321 tot en met 600 ton en 121 tot en met 160 ton voor treinen in het marktsegment passagiersvervoersdiensten. De gewichtscategorie 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 de gewichtscategorie 321 tot en met 600 ton en is dit een categorie-2-baanvak, dan geldt de gewichtscategorie 121 tot en met 160 ton.

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

Tabel 5.6 Compensatie voor omleiden per treinkilometer

Marktsegment	Gewichtscategorie	Compensatie treinpad
Goederenvervoersdiensten	601 t/m 3.200 ton	€ 2,2720
Passagiersvervoersdiensten	321 t/m 600 ton	€ 1,3390
	121 t/m 160 ton	€ 0,7573

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 2027*). 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 4.3.2.3.5 *Overige aanvullende capaciteitsbeperkingen* 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[143]	Gewichtscategorie	Compensatie Opstellen	Compensatie Instemmen	Compensatie Totaal
Goederenvervoersdiensten	601 t/m 3.200 ton	€ 0,1022	€ 14,6495	€ 14,7516
Passagiersvervoersdiensten	321 t/m 600 ton	-	-	Op basis van out-of-pocketkosten
	121 t/m 160 ton	-	-	Op basis van out-of-pocketkosten

143 De extra kilometers worden bepaald aan de hand van de voorkeursomleidingsroute (zie het *Corridorboek 2027*)

Tabel 5.8 Compensatie voor opheffen na instemming

Marksegment[144]	Gewichtscategorie	Compensatie Opheffen
Goederenvervoersdiensten (per trein)	601 t/m 3.200 ton	€ 2.109,48
Passagiersvervoersdiensten	321 t/m 600 ton	Op basis van out-of-pocketkosten
	121 t/m 160 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

Marksegment	Gewichts-Categorie	Compensatie Omleiden		
		Buiten 30 dagen	Vanaf 30 dagen	Vanaf 14 dagen
Goederenvervoers-diensten	601 t/m 3.200 ton	€ 14,7516	€ 22,6948	€ 23,1798
Passagiers-vervoersdiensten	321 t/m 600 ton	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten
	121 t/m 160 ton	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten
Marksegment	**Gewicht**	**Compensatie Opheffen**		
		Buiten 30 dagen	**Vanaf 30 dagen**	**Vanaf 14 dagen**
Goederenvervoers-diensten	601 t/m 3.200 ton	€ 2.109,48	€ 3.245,36	€ 3.314,71
Passagiers-vervoersdiensten	321 t/m 600 ton	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten
	121 t/m 160 ton	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten

N.B. Alle compensatiebedragen zijn per treinkilometer; bij het opheffen van goederenvervoerdiensten is het per trein.

5.6.8 Financiële compensatie voor langer opstellen als gevolg van storingen en beperkingen

Als gevolg van storingen of beperkingen van de spoorweginfrastructuur kan er sprake zijn van een langere opstelperiode. Op de emplacementen waar de vergoeding voor de dienst ‘Opstellen en rangeren’ in rekening wordt gebracht op basis van de daadwerkelijk gerealiseerde opstelduur resulteert deze langere opstelperiode voor de gerechtigde in een hogere verschuldigde vergoeding voor deze dienst. Hiervoor wordt door ProRail een compensatie gegeven.

De langere opstelduur als gevolg van storingen en beperkingen kan niet worden vastgesteld voor individuele situaties. Om deze reden wordt in de gevallen waarin de vergoeding voor de dienst ‘Opstellen en rangeren’ in rekening wordt gebracht op basis van de daadwerkelijk gerealiseerde opstelduur een opstelduur van zestig minuten per geval gecompenseerd. Bij een gerealiseerde opstelduur korter dan zestig minuten wordt het compensatiebedrag berekend op basis van de gerealiseerde opstelduur.

144 Deze compensatie is gebaseerd op een vaste gewogen corridorafstand voor goederenvervoer; bij overige vervoersdiensten worden in overleg met de gerechtigde de kilometers bepaald.

Het totale compensatiebedrag wordt berekend door de opstelduur van maximaal zestig minuten te vermenigvuldigen met de vergoeding per minuut voor de dienst ‘Opstellen en rangeren’ zoals opgenomen in paragraaf 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren.*

De compensatie is alleen van toepassing in die situaties waarin een vergoeding voor de dienst ‘Opstellen en rangeren’ verschuldigd is. Dit betekent bijvoorbeeld dat in situaties waarvoor een vrijstelling geldt voor zogenoemde niet-commerciële stops (zie punt 4.1 in paragraaf 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren*) en in situaties waarin een nihiltariefregeling van toepassing is in verband met beheer (zie punt 4.2 in paragraaf 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren*) geen compensatie wordt verleend. Deze compensatie is van toepassing gedurende het kalenderjaar 2027 en wordt per kwartaal uitgevoerd

5.7 Prestatieregeling

ProRail past voor de spoorwegondernemingen in de marktsegmenten goederenvervoer en personenvervoer een prestatieregeling toe. De prestatieregeling stimuleert spoorwegondernemingen en ProRail om verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van en op de hoofdspoorweginfrastructuur te verbeteren. De prestatieregeling heeft een zodanige toegevoegde waarde dat deze: [145]

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

De onderdelen van de prestatieregeling worden in de Toegangsovereenkomst vastgelegd (voor zover de prestaties gemeten kunnen worden).

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

De prestaties worden gepubliceerd op het Partnerportaal. ProRail publiceert ook jaarlijks het gemiddelde prestatieniveau op basis van de belangrijkste parameters uit de prestatieregeling op het Partnerportaal.

5.7.1 Regelingen voor ondernemingen in het marktsegment reizigersvervoer

ProRail komt met de spoorwegonderneming in het reizigerssegment een regeling overeen die ziet op:
1. Defecten aan spoorvoertuigen
2. Geleverde treinpaden

5.7.1.1 Defecten aan spoorvoertuigen

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

Indicator

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

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

Uitgangspunten
De spoorwegonderneming spant zich in om in 2027 een verbetering van de waarde van de indicator te realiseren ten opzichte van:
- De laagste waarde van de indicator van de betreffende spoorwegonderneming in de afgelopen drie jaar (2024 – 2026).
- De normwaarde van de indicator van het marksegment reizigersvervoer. De normwaarde wordt bepaald door de gemiddelde gerealiseerde waarde van de indicator in de afgelopen drie jaar (2024 – 2026).

Meten-en-besprekenregime
ProRail publiceert zodra de monitoringsgegevens over 2026 geverifieerd zijn, maar uiterlijk in april 2027 op het Partnerportaal:
- De laagste waarde van de indicator per spoorwegonderneming in de periode 2024 – 2026.
- De normwaarde van het marktsegment reizigersvervoer berekend op basis van het gemiddelde van de periode 2024 – 2026.

ProRail publiceert na afloop van het dienstregelingsjaar 2027 zodra de monitoringsgegevens over 2027 geverifieerd zijn, maar uiterlijk in april 2028, op het Partnerportaal:
- De gerealiseerde waarde van de indicator per spoorwegonderneming in het jaar 2027.
- De gemiddelde gerealiseerde jaarlijkse waarde van het marktsegment reizigersvervoer in het jaar 2027.

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

5.7.1.2 Geleverde treinpaden

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

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

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

De indicator meet, voor de treinen van een spoorwegonderneming met een 'reizigers-rijkarakteristiek' in dit oorspronkelijk plan, van het totaal aantal geplande treinpaden het percentage volledig gerealiseerde treinpaden plus de niet of niet volledig gerealiseerde treinpaden waarvan spoorwegonderneming zelf, óf een andere spoorwegonderneming, de veroorzaker is.

Uitgangspunten
ProRail spant zich in om voor elke spoorwegonderneming een verbetering te realiseren van de waarde van deze indicator in 2027 ten opzichte van 2026.

Meten-en-besprekenregime

ProRail publiceert na afloop van het dienstregelingsjaar 2026 zodra de monitoringsgegevens over 2027 geverifieerd zijn, maar uiterlijk in april 2028, de waarde van de indicator per spoorwegonderneming op het Partnerportaal. De gemiddelde gerealiseerde jaarlijkse waarde (per marktsegment) wordt eveneens op het Partnerportaal van ProRail gepubliceerd

5.7.2 Regelingen voor ondernemingen in het marktsegment goederenvervoer

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

5.7.2.1 Punctualiteit van goederentreinen

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

Indicator
- De punctualiteit wordt gemeten ten opzichte van het oorspronkelijk plan met een maximale vertraging van dertig minuten en optioneel ten opzichte van het actuele plan met een vertraging van maximaal drie minuten.
- Gestuurd wordt op vertrek-/aankomst-/grens-uit-/grens-in-punctualiteit op de hoofdspoorwegen onder beheer van ProRail. Met ’grens’ wordt bedoeld de beheergrens tussen ProRail en DB InfraGO respectievelijk Infrabel.
- Het oorspronkelijk plan is het plan dat bij de DONNA-overdracht naar de Verkeersleidingsystemen wordt overgezet.
- De infrastructuurbeheerder verstrekt maandelijks de informatie over de vertrek-/aankomst-/grens-uit-/grens-in-punctualiteit op de hoofdspoorwegen onder beheer van ProRail en levert de Rail-Freight-Corridor-aankomstpunctualiteit.

Uitgangspunten
- De punctualiteit wordt gemeten ten opzichte van het oorspronkelijk plan met een maximale vertraging van dertig minuten en ten opzichte van het actuele plan met een maximale vertraging van drie minuten.
- Gestuurd wordt op vertrek-/aankomst-/grens-uit-/grens-in-punctualiteit op de hoofdspoorwegen onder beheer van ProRail. Met ’grens’ wordt bedoeld de beheergrens tussen ProRail en DB InfraGO respectievelijk Infrabel.
- Het oorspronkelijk plan is het plan dat bij de DONNA-overdracht naar de Verkeersleidingsystemen wordt overgezet.
- Maximaal vijf omlopen per spoorwegonderneming per kwartaal, in overleg gezamenlijk vast te stellen. Dit mogen zowel nationale als internationale omlopen zijn.
- De infrastructuurbeheerder verstrekt maandelijks de informatie over de vertrek-/aankomst-/grens-uit-/grens-in-punctualiteit op de hoofdspoorwegen onder beheer van ProRail en levert de Rail-Freight-Corridor-aankomstpunctualiteit.
- De spoorwegonderneming draagt zorg voor een analyse van de prestaties en verbeterruimte en verbetert zelf waar deze dat redelijkerwijs direct kan beïnvloeden op operationeel en commercieel vlak.
- De norm is het bewerkstelligen van een positieve trend in 2027.

Meten-en-besprekenregime
- Volgens standaardproces om doelstelling te behalen: meten, analyse oorzaken vertraging, benoemen verbetermaatregelen, uitvoering, monitoring, bijsturing indien nodig.

- Maandelijks worden in een accountoverleg de oorzaakanalyse, de verbeterruimte en te nemen/genomen maatregelen besproken.
- Eenmaal per jaar publiceert ProRail op basis van de indicatoren die in de prestatieregeling zijn vastgesteld het gemiddelde jaarlijkse prestatieniveau van alle spoorwegondernemingen in het goederenvervoer op het Partnerportaal.

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

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

Indicator
- Aan de hand van een onregelmatigheid als gevolg van infra-, ICT- of derdenstoringen alsmede onderbezetting van de verkeersleiding van de infrastructuurbeheerder waarvoor een meldkaart met infrabeperking is aangemaakt in het systeem SpoorWeb, worden de geraakte goederentreinen en losse locomotieven bepaald. Dit moet gebeuren door op het moment dat een onregelmatigheid begint een 'foto' te maken van het dan geldige plan tussen de twee dienstregelpunten waar de onregelmatigheid zicht voordoet in SpoorWeb. Geraakte treinen zijn goederentreinen en losse locomotieven die:
  - Zijn verlegd in de tijd bij eerste vertrek dan wel onderweg.
  - Of zijn omgeleid via een andere route dan wel een andere grensovergang.
  - Of zijn opgeheven.
- Output: een lijst met aantallen geraakte goederentreinen per calamiteit per treinsoort (goederentrein, losse locomotief) per bijsturingsactie (omgeleid, andere grensovergang, verleggen in tijd bij eerste vertrek dan wel onderweg, extra stop(s), opgeheven) uitgedrukt in aantallen, betroffen treinnummer/datum en in tijdsduur (minuten).

Tabel 5.10 Voorbeeldtabel voor weergave aantal geraakte goederentreinen

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

Uitgangspunten
- Onregelmatigheid: alle meldkaarten met een infrabeperking in het systeem SpoorWeb.
- Onderbezetting Verkeersleiding: het sluiten van werkplekken op de post Kijfhoek.
- Goederentrein: trein die rijdt met de rijkarakteristiek GO.
- Losse locomotief: trein die rijdt met de rijkarakteristiek LL.
- Omgeleide trein: trein heeft een (gedeeltelijk) andere route (dienstregelpunten) gekregen met als reden een onregelmatigheid op zijn oorspronkelijk geplande route.
- Trein met andere grensovergang: de goederentrein heeft een andere route dan wel grensovergang gekregen dan oorspronkelijk gepland.
- Trein verleggen in de tijd bij vertrek: de goederentrein heeft een andere dienstregeling (tijdligging) over hetzelfde complete traject gekregen.
- Trein onderweg verleggen in de tijd: de goederentrein heeft op hetzelfde traject een extra stop of een langere geplande stop in de dienstregeling gekregen.

- Trein opgeheven: de dienstregeling is door bijsturing door de infrastructuurbeheerder uit het systeem VOS gehaald of is door de spoorwegonderneming noodgedwongen opgeheven via de ICT-diensten ‘Indienen capaciteitsaanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard’ of het Orderportaal (zie Bijlage 23, onderdeel 4.1).
- Infra-storingen: storingen aan de spoorweginfrastructuur, zoals aan wissels, bovenleiding en seinen.
- ICT-storingen: dit zijn storingen aan de verkeersleidingsbedieningssystemen (VOS en Procesleiding Rijwegen (PRL)).
- Derdenstoringen: (ver)storingen met een externe oorzaak die invloed hebben op de werking van de spoorweginfrastructuur of de verkeersleidingsprocessen, zoals suïcides, stroomstoringen, defecte spoorvoertuigen of aanrijdingen met een persoon.
- De infrastructuurbeheerder verstrekt maandelijks de informatie over de klanthinder op de hoofdspoorwegen onder beheer van ProRail aan de spoorwegonderneming.
- De infrastructuurbeheerder draagt zorg voor een analyse van de prestaties en verbeterruimte en verbetert zelf waar deze dat redelijkerwijs direct kan beïnvloeden.
- De norm is het bewerkstelligen van een positieve trend in 2027.

Meten-en-besprekenregime

- Volgens standaardproces om doelstelling te behalen: meten, analyse oorzaken vertraging en opheffen trein, benoemen verbetermaatregelen, uitvoering, monitoring, bijsturing indien nodig.
- Maandelijks worden in een accountoverleg de oorzaakanalyse, de verbeterruimte en te nemen/genomen maatregelen besproken.
- Eenmaal per jaar publiceert ProRail op basis van de indicatoren die in de prestatieregeling zijn vastgesteld het gemiddelde jaarlijkse prestatieniveau van alle spoorwegondernemingen in het goederenvervoer op het Partnerportaal.

5.7.3 Klachtenprocedure prestatieregeling

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

5.8 Wijzigingen van de vergoedingsregelingen

5.8.1 Vergoedingsregeling 2027

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

ProRail wijzigt de vergoedingen op grond van indexeringen volgens de consumentenprijsindex (CPI), zoals opgenomen in het Centraal Economisch Plan van het Centraal Planbureau en volgens de inputprijsindex GWW 4212b Spoorwegen Exploitatie/onderhoud van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Hierbij wordt steeds het oorspronkelijke prijspeil van de vergoedingen als uitgangspunt genomen en wordt geïndexeerd op basis van de gerealiseerde inflatie voor de historische jaren (met genoemde GWW-index van het CBS) en met de verwachte inflatie voor toekomstige jaren (met de CPI van het Centraal Planbureau). De wijze waarop de vergoedingen worden geïndexeerd is in detail beschreven in de methoden voor toerekening die betrekking hebben op deze diensten. Een dergelijke wijziging wordt van kracht tenminste één maand nadat die in een aanvulling op de Netverklaring bekendgemaakt is.

5.8.2 Verwachte wijzigingen van de vergoedingsregelingen

5.8.2.1 Meerjarige vergoedingen

De vergoedingen voor het minimumtoegangspakket zoals beschreven in paragraaf 5.3 en voor de aanvullende en ondersteunende diensten zoals beschreven in paragraaf 5.4 en 5.5 zijn berekend voor een periode van vier jaar (2026 – 2029). Dit betekent dat de vergoedingen voor deze diensten ook van toepassing zullen zijn voor de dienstregelingsjaren 2028 en 2029. Ten behoeve van de toepassing in deze jaren zullen de vergoedingen worden geïndexeerd naar het prijspeil van het betreffende dienstregelingsjaar. De wijze waarop deze vergoedingen worden geïndexeerd is in detail beschreven in de methoden voor toerekening die betrekking hebben op deze diensten.

ProRail bereidt een vrije leverancierskeuze op haar tractienet voor, voor spoorwegondernemingen die over treinen beschikken met een gevalideerde meter. De ingangsdatum is nog niet bekend. Zie ook de toelichting in Bijlage 24.

5.9 Facturering

ProRail factureert de vergoedingen en heffingen per kalendermaand, na afloop van de desbetreffende maand, tenzij in de Netverklaring anders aangegeven. Betaling voor de ICT- en informatiediensten voor zover niet opgenomen in de vergoeding voor het minimumtoegangspakket geschiedt in het eerste kwartaal van het jaar. Bij een tussentijdse levering of opzegging van een ICT- of informatiedienst vindt in het vierde kwartaal van 2027 een facturatie plaats van alle mutaties die gedurende het dienstregelingsjaar optreden.

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.[146]

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

[146] Zoals bedoeld in Uitvoeringsverordening (EU) 2015/10.

5.10 Overige diensten, vergoedingen en heffingen

5.10.1 HSL-heffing

De HSL-heffing voor het gebruik van de baanvakken Hoofddorp – Rotterdam West en Barendrecht – Belgische grens moet voldoen aan de voorschriften van het Besluit HSL-heffing 2015.[147] De HSL-heffing wordt berekend per treinkilometer over de afstanden tussen de navolgende dienstregelingspunten:

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

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

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

De gerechtigde is de HSL-heffing over het tijdvak van 13 december 2026 t/m 31 december 2026 verschuldigd per 1 februari 2027, 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 2027.

De gerechtigde is de HSL-heffing over het tijdvak van 1 januari 2027 t/m 12 december 2027 verschuldigd per 1 februari 2028, 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 2027.

De definitieve afrekeningen volgen, als de HSL-heffing in overeenstemming met de bepalingen van het Besluit HSL-heffing 2015 definitief vaststaat. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een nieuw Besluit HSL-heffing.

147 Artikel 2 Besluit HSL-heffing 2015.

6 Operatie

6.1 Inleiding

Wettelijke regels voor het veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorwegen zijn vastgelegd in Europese regelgeving en de Spoorwegwet, het Besluit en de Regeling spoorverkeer en andere daarmee verbonden regelgeving. In dit hoofdstuk zijn operationele voorwaarden en te volgen processen beschreven om het doelmatig gebruik van de hoofdspoorwegen en een doelmatige afwikkeling van de communicatie tussen ProRail en uitvoerend spoorwegpersoneel te bevorderen. De Operationele Voorwaarden zoals opgenomen in paragraaf 6.2 worden in de Toegangsovereenkomst overeengekomen.

6.2 Operationele Voorwaarden

6.2.1 Communicatie met Verkeersleiding

6.2.1.1 Voertaal

ProRail gebruikt Nederlands als voertaal zoals bedoeld in de '*TSI Exploitatie en verkeersleiding'*. In geval van een 'international disruption', zoals gedefinieerd in hoofdstuk 2 van het '*Handbook for International Contingency Management'* van RNE gelden de regels over de voertaal zoals bepaald in dit handboek (zie voor meer informatie ook paragraaf 6.3.3). Omdat op het baanvak Enschede – Enschede Grens de verkeersleiding door DB InfraGo wordt gedaan is de voertaal daar de Duitse taal, zoals beschreven in het document '*Grensbaanvakovereenkomst Enschede - Gronau'.* Dit document is te vinden op het Partnerportaal.

Aan machinisten van spoorwegondernemingen kan op grensoverschrijdende baanvakken een vrijstelling verleend worden ten aanzien van het taalniveau dat gesproken moet worden. Voor het verkrijgen van deze vrijstelling moet de '*Procedure vrijstelling taalniveau (B1) machinisten op grensoverschrijdende baanvakken*' doorlopen worden. In deze procedure is een overzicht opgenomen van de grensoverschrijdende baanvakken waarvoor de vrijstelling kan worden verleend. De procedure kan worden geraadpleegd via het Partnerportaal.

6.2.1.2 Veiligheidsberichten

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

Het in de '*TSI Exploitatie en verkeersleiding'* bedoelde formulierenboek is, voor wat betreft de door de beheerder opgestelde formulieren, zoals de '*European Instructions*', onder de titel '*Boek van Europese en Nationale Instructies*' te raadplegen via het Partnerportaal.

6.2.2 Procedure voor bediening infra-elementen (inclusief gebruikersprocessen voor ERTMS)[148]

Alle spoorwegondernemingen dienen ervoor te zorgen dat in voorkomende situaties het bedienen van infra-elementen, de trein en de communicatie met de treindienstleider door het betrokken personeel plaatsvindt zoals beschreven in de van toepassing zijnde bedrijfsvoorschriften van ProRail. Deze zijn te raadplegen via het Partnerportaal. De Bedieningsvoorschriften (BVS-en) zijn ontsloten via het

[148] Zie Netverklaring paragraaf 3.4.2 *Eisen met betrekking tot bedrijfsvoering en personeel.*

Railinformatie Portaal van ProRail. Het Railinformatie Portaal is het bronsysteem voor informatie over treinbeveiliging en treinbeheersing (zie Bijlage 23, onderdeel 1.3).

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

6.2.3 Vertrekprocedure[149]

De spoorwegonderneming zorgt ervoor dat de trein gereed staat om te vertrekken conform de dienstregeling, tenzij de spoorwegonderneming heeft aangegeven dat dit niet het geval is.[150] De spoorwegonderneming meldt voorziene vertragingen en wijzigingen van de karakteristieken (zoals lengte en tonnage) van een trein, die ertoe leiden dat de trein niet meer in het toebedeelde treinpad kan rijden, zo spoedig mogelijk aan de verkeersleiding van ProRail.

De machinist meldt iedere omstandigheid die ertoe leidt dat zijn trein niet (of niet meer) conform de actuele vertrektijd kan vertrekken aan de treindienstleider van ProRail. Indien de trein door onvoorziene omstandigheden niet kan vertrekken laat de spoorwegonderneming de trein bemenst, als ProRail dat vraagt. Indien bemensing door een spoorwegonderneming niet te realiseren is, maakt de spoorwegonderneming met de treindienstleider een afspraak over de afhandeling.

6.2.4 Planmatige uitvoering goederentreinen[151]

Om zorg te dragen voor planmatige uitvoering van goederentreinen:

- Voorziet ProRail de spoorwegonderneming altijd uiterlijk vijf minuten voor de actuele vertrektijd van een actuele dienstregeling.
- Geeft de spoorwegonderneming via de applicatie ‘Mijn Treinen’[152] tijdig aan wanneer eerder verdeelde infracapaciteit niet wordt gebruikt.
- Vervalt zestig minuten voor geplande vertrek of grenspassage (Nederland inkomend) het recht op het verdeelde treinpad indien ProRail voorziet dat een goederenvervoerder zijn treinpad niet gaat gebruiken.
- Geeft de spoorwegonderneming het actuele vertrekproces van goederentreinen die vertrekken van dienstregelpunten vanuit Nederland door via de ICT-dienst ’Mijn Treinen‘.[153]
- Monitort ProRail grensoverschrijdende goederentreinen die Nederland binnenkomen, de status van deze treinen is voor de spoorwegonderneming inzichtelijk middels Spoorbezettingsplan.[154] Met monitoren wordt bedoeld: de uitvoering van dat vertrekproces controleren en informatie verzamelen. Zo kan er in een vroeg stadium gericht actie ondernomen worden voor een optimale uitvoering.
- Voorziet de spoorwegonderneming de machinist voor gepland vertrek van een actuele dienstregeling inclusief doorkomsttijden.
- Stuurt de machinist op tijdige passage van dienstregelingspunten volgens de verstrekte actuele dienstregeling.

---

149 De manieren waarop capaciteit kan worden aangevraagd zijn opgenomen in paragraaf 4.2.3 *Indienen van aanvragen voor treinpaden*. Voor informatie over het wijzigen van treinpaden, zie paragraaf 4.8 *Wijzigen van reeds verdeelde treinpaden* (en onderliggende paragrafen), en voor informatie over het wijzigen van opstel- en rangeercapaciteit op emplacementen, zie paragraaf 7.3.5.3.6 *Proces voor het indienen van ad-hocaanvragen*. Voorbijsturingsmaatregelen, zie paragraaf 6.3 *Bijsturingsmaatregelen* Netverklaring.

150 Zie paragraaf 4.2.3.3.2 van de *TSI Exploitatie en verkeersleiding* en pagina 54 van de *ERA Guide for the application of the TSI OPE (GUI/TSI OPE/2024)* van 24/6/2024.

151 Idem aan voetnoot 139.

152 Zie Bijlage 23, onderdeel 4.1.

153 Zie Bijlage 23, onderdeel 4.1.

154 Zie Bijlage 23, onderdeel 5.1.

- Stuurt ProRail op doorstroming volgens de actuele dienstregeling, ook op de grensbaanvakken met DB InfraGO respectievelijk Infrabel.

6.2.5 Aanleveren beladingsgegevens

Uiterlijk vijf minuten voor het eerste vertrek van iedere trein op de door ProRail beheerde hoofdspoorwegen, of dertig minuten voordat een trein de grens van de door ProRail beheerde hoofdspoorwegen bereikt, dient de spoorwegonderneming de (vertrek)samenstelling van de trein in TSI-TAF-format in de vorm van een Train Composition Message (TCM) aan ProRail te leveren.

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen[155] verstrekt de spoorwegonderneming ProRail informatie over de positie, de beladingstoestand en de aard van de lading van RID-wagens[156]. De plaats van de wagen wordt aangegeven door middel van het spoornummer en de positie van de RID-wagen ten opzichte van eventuele andere RID-wagens op dat spoor. De spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor de juistheid, volledigheid en tijdigheid van deze informatie. Tijdigheid is in dit kader dat de spoorwegonderneming elke verplaatsing van een RID-wagen registreert en de informatie daarover beschikbaar stelt binnen een tijdsvenster van tien minuten vóór tot tien minuten ná de verplaatsing.

ProRail stelt voor het aanleveren van informatie zoals hierboven omschreven het WLIS-systeem[157] ter beschikking. ProRail draagt zorg voor de informatieverstrekking aan de overheidshulpdiensten. Dit is nader uitgewerkt in de '*Handleiding aanleveren beladinggegevens VL-PRC331*', die is te raadplegen via het Partnerportaal.

6.2.6 Roestrijden

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

6.2.7 Noodherstel en reparaties aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur

Tijdens technische controles van een trein kunnen gebreken worden geconstateerd. Deze gebreken kunnen aanleiding zijn voor noodherstel en reparaties. Dit betreft herstelmaatregelen om onveilige situaties in verband met de geconstateerde gebreken aan de trein te voorkomen. Noodherstel en reparaties aan spoorvoertuigen op hoofdspoorweginfrastructuur dienen uitgevoerd te worden door een bedrijf dat voldoet aan hetgeen gesteld is in de artikelen 3a, 22 en 36 van de Spoorwegwet. Alle reparatiesporen die ProRail aanbiedt en ter beschikking stelt zijn te vinden op het Partnerportaal. Daarnaast zijn de als reparatiespoor aangewezen sporen opgenomen in de Sporendatabase (zie het Partnerportaal). Regulier onderhoud van en reparaties aan spoorvoertuigen worden zo veel mogelijk uitgevoerd in daarvoor bedoelde onderhoudsvoorzieningen. Zie paragraaf 7.3.6 *Onderhoudsdiensten en voorzieningen* voor informatie over bij ProRail bekende onderhoudsvoorzieningen.

6.2.7.1 Uitvoering van de werkzaamheden

Wanneer daadwerkelijk herstel van spoorvoertuigen uitgevoerd gaat worden, dan moet dit conform de '*Procedure voor het uitvoeren van noodherstel aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur*' (zie het Partnerportaal) afgestemd zijn met de treindienstleider. Hijswerkzaamheden moeten vooraf afgestemd zijn met Incidentenbestrijding van ProRail. RID-wagens

155 Zie ook de paragrafen 2.4.3 *Risicogerelateerde gebruiksbeperkingen* en 3.4.4 *Gevaarlijke stoffen*.
156 Wagens waaraan specifieke kwaliteits--/constructie-eisen worden gesteld in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zie ook Bijlage 2 Lijst van begrippen.
157 Zie onderdeel 5.1, Bijlage 23.

moeten worden aangemeld bij de Specialist Techniek en Transport (STT), +31 (0)88 – 231 90 40, door middel van het *'Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden RID-wagens*' (zie het Partnerportaal). Niet-RID-wagens moeten worden aangemeld bij de Algemeen Leider Goederen, +31 (0)88 – 231 88 01, door middel van het *'Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden*' (zie het Partnerportaal).

6.2.7.2 Verantwoordelijkheden

Op basis van Artikel 10 lid 6 van de Algemene Voorwaarden (zie Bijlage 5) ligt de verantwoordelijkheid voor een spoorvoertuig bij de spoorwegonderneming die het spoorvoertuig oorspronkelijk heeft ingezet totdat een andere spoorwegonderneming deze verantwoordelijkheid heeft overgenomen. De spoorwegonderneming is ook altijd verantwoordelijk voor het rangeren van spoorvoertuigen van en naar het door ProRail Verkeersleiding aangewezen spoor, inclusief daarbij eventueel noodzakelijke verplaatsingen van spoorvoertuigen van derden op dat spoor, mits betrokken spoorvoertuig(en) verplaatsbaar is/zijn. Tijdens het uitvoeren van noodherstel en reparaties aan spoorvoertuigen dienen de calamiteitenwegen op emplacementen vrij en onbelemmerd toegankelijk te blijven voor hulpdiensten. Bij hijswerkzaamheden wordt de onbelemmerde toegang voor hulpdiensten of een eventuele mitigerende maatregel meegenomen in de beoordeling van het plan van aanpak.

6.2.7.3 Brandgevaarlijke werkzaamheden op het traject Zee - Zevenaar

Voor brandgevaarlijke werkzaamheden (ook wel 'heet werk' genoemd) op het traject Zee - Zevenaar moet de uitvoerende partij dit vooraf aan ProRail melden door middel van het '*Meldingsformulier heet werk*' (zie het Partnerportaal). De verantwoording voor veilige uitvoering ligt (conform de Arbeidsomstandighedenwet) bij de uitvoerder. Brandgevaarlijke werkzaamheden binnen vijftien meter van een wagon met kenmerken voor gevaarlijke stoffen conform VSG-RID stoffen met een 3, 4 of 5 volgens de GEVI-codering158 is verboden, tenzij aanvullende maatregelen zijn genomen. Voor emplacement Kijfhoek geldt dat, naast bovenstaande, ook bij de Incidentcoördinator Kijfhoek (+31 (0)88-231 33 90) gemeld moet worden waar brandgevaarlijke werkzaamheden plaats gaat vinden.

6.2.8 Incidentmanagement Rail[159]

Voor het geval er sprake is van verstoord treinverkeer, incidenten of van een noodsituatie en ten behoeve van het herstel van het veilige en ongestoorde treinverkeer, dienen ProRail en spoorwegondernemingen afspraken te hebben gemaakt en voorbereid te zijn op het afhandelen van het treinincident[160]. In het '*Handboek Incidentmanagement Rail*' (te raadplegen via het Partnerportaal of via de website van ProRail) is te lezen op welke wijze de spoorsector georganiseerd is voor de afhandeling van treinincidenten.

Ten behoeve van veiligheidsonderzoek kunnen ProRail en een spoorwegonderneming afspraken maken over het met elkaar uitwisselen van frontcamerabeelden en objectcamerabeelden. Een spoorwegonderneming kan hiervoor bij ProRail via accountmanagement@prorail.nl een verzoek indienen, waarbij hierover nadere afspraken tussen ProRail en betreffende spoorwegonderneming worden gemaakt.

6.2.8.1 Uitgangspunten

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

1. In het '*Handboek Incidentmanagement Rail*' worden twaalf incidentbestrijdingsprocessen (deelaspecten) beschreven en aan één of meerdere partijen (ProRail en/of spoorwegondernemingen) toegewezen. Partijen stellen voor de aan hen toegewezen incidentbestrijdingsprocessen een plan op en treffen de nodige voorbereidingen. Als uitwerking

158 GEVI staat voor gevaarsidentificatienummer. Het gevaarsidentificatienummer wordt gebruikt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg of over het spoor om een indicatie te geven van de stof en het gevaar.

159 Zie Netverklaring paragraaf 3.4.2 *Eisen met betrekking tot bedrijfsvoering en personeel*.

160 Artikel 26 van het Besluit spoorverkeer in relatie tot artikel 4.2.3.7 van de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding'.

van de voorbereiding wordt er ten minste een proces-/deelaspectleider aangesteld en, indien nodig, een ondersteunende organisatie ingericht.
2. Er zijn twintig treinincidentscenario's ten behoeve van de alarmerings- en afhandelingsstrategieën. De uitgebreide treinincidentscenario's zijn te raadplegen via het Partnerportaal ('*Matrix TreinIncident Scenario's (TIS)*'). Ook de verschillende calamiteitenplannen zijn te vinden op het Partnerportaal.
3. ProRail en de spoorwegonderneming beschikken over een operationele, tactische en strategische wachtdienstorganisatie die actueel, geoefend en 7 x 24 uur bereikbaar en beschikbaar is voor de noodzakelijke overleggen en uitvoering van taken:
   a. Bij het afhandelen van treinincidenten (calamiteiten).
   b. Bij het uitvoeren van preventieve en voorbereidende maatregelen met betrekking tot treinincidenten (dit om de weerbaarheid van de spoorsector te vergroten, bijvoorbeeld wanneer er sprake is van een verhoogde terreurdreiging, extreme weersomstandigheden of tijdens grote evenementen).
4. ProRail en de spoorwegonderneming leveren ten behoeve van beeldvorming, oordeelsvorming en besluitvorming alle informatie aan die nodig is voor een snelle en effectieve afhandeling van het incident op de in het '*Handboek Incidentmanagement Rail*' beschreven wijze.
5. Bij incidentoefeningen die ProRail organiseert:
   - Stelt de spoorwegonderneming, in onderling overleg, personeel en spoorvoertuigen beschikbaar;
   - Kan de spoorwegonderneming, in onderling overleg, deelnemen met eigen oefendoelen.
6. De spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het leveren van gegevens aan ProRail die van belang zijn voor een effectieve hulpverlening.[161] Welke gegevens precies noodzakelijk zijn en op welke wijze deze worden aangeleverd wordt in overleg met ProRail vastgesteld en onder meer opgenomen in de Operationele Calamiteitenafspraken. Deze vormen een bijlage van de Toegangsovereenkomst. Het gaat in ieder geval om de volgende gegevens:
   - Gegevens ter voorbereiding op de bestrijding van een treinincident: het kosteloos ter beschikking (laten) stellen van technische materieelgegevens, en/of voertuigspecifieke instructies. Met name ten behoeve van het bergen (van een gestrande trein) of hersporen van treinen en het veilig werken in en rond spoorvoertuigen.
   - Contactgegevens van meldkamers en wachtdiensten.
   - Gegevens die nodig zijn voor de evaluatie van een treinincident.
7. Overeenkomstig Artikel 14 van de Algemene Voorwaarden moet de spoorwegonderneming bijstand verlenen, na aanwijzing door of namens de Algemeen Leider (Officier van Dienst Rail) dan wel de Officier van Dienst Incidentenbestrijding (OvD-I) ProRail, door geschikte spoorvoertuigen en/of hulppersonen ter beschikking te stellen. Bij deze aanwijzing zal de beheerder, de spoorwegonderneming gehoord hebbende, steeds een afweging maken tussen de noodzakelijke snelheid van de bijstand en de gevolgen hiervan voor betreffende spoorwegonderneming.
8. Overeenkomstig Artikel 16 van de Algemene Voorwaarden is de spoorwegonderneming gehouden aanwijzingen van de functionarissen van de beheerders zoals vastgesteld in de Toegangsovereenkomst, ten behoeve van de in Artikel 16 lid 2 genoemde doelstellingen, op te volgen.

6.2.8.2 Inzet van railwegvoertuigen

Bij een verstoring van het treinverkeer stellen partijen alles wat redelijkerwijs verwacht kan worden in het werk om zo spoedig mogelijk de verstoring op te heffen en de nadelige gevolgen daarvan zoveel als mogelijk te beperken (Artikel 13 Algemene Voorwaarden). Naast de reeds bestaande mogelijkheden om vrij baan te maken heeft de beheerder vier toegelaten railwegvoertuigen ter beschikking langs de A2-corridor (Amsterdam – Eindhoven) die op deze corridor (en na besluit van de Officier van Dienst Incidentenbestrijding van de beheerder ook op aanpalende baanvakken) kunnen worden ingezet om vrij baan te maken. Dat gebeurt door een gestrande trein - met daarin eventueel reizigers - door middel van het railwegvoertuig weg te slepen of weg te duwen. De beheerder heeft de

[161] Artikel 26 van het Besluit spoorverkeer in relatie tot artikel 4.2.3.7 van de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding'.

benodigde vergunningen, certificaten en/of ontheffingen[162] voor dit railwegvoertuig en voor de bedienaar voor inzet op de hoofdspoorweginfrastructuur verkregen van de ILT en de geldigheid daarvan zal in stand worden gehouden. Omdat een railwegvoertuig bij het slepen of duwen een onderdeel vormt van de treinsamenstelling en onder het veiligheidscertificaat en het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming rijdt, verstrekt ProRail desgevraagd aan de spoorwegonderneming een afschrift van deze vergunningen, certificaten en ontheffingen, alsook informatie over het opleidingsprogramma voor de vakbekwaamheid van de bedienaar van het railwegvoertuig en informatie over de procedure voor de toets van de medische en psychologische geschiktheid van de bedienaar.

De spoorwegonderneming en ProRail zorgen ieder voor hun deel ervoor dat:

i. het bij de inzet van het railwegvoertuig betrokken spoorwegpersoneel (bedienaar en machinist) geschikt en voldoende opgeleid en geïnstrueerd is dan wel begeleid wordt. Er worden jaarlijks momenten georganiseerd waarin ProRail en spoorwegondernemingen samen kunnen oefenen.
ii. de veiligheidsbeheersystemen van partijen zijn aangepast aan de inzet van het railwegvoertuig.

Met betrekking tot de inzet van het railwegvoertuig van ProRail geldt het volgende:

a. In- en uitsporen
Het in- en uitsporen vindt plaats op een overweg of railinzetplaats door de bedienaar van het railwegvoertuig onder verantwoordelijkheid van ProRail. Tijdens het in- en uitsporen is het nevenspoor of zijn de nevensporen tenminste verhinderd voor overig treinverkeer.

b. Verplaatsen over de hoofdspoorweginfrastructuur
Onder verantwoordelijkheid van ProRail wordt het railwegvoertuig naar de incidentlocatie gereden door de bedienaar van het railwegvoertuig.

c. Koppelen
De bedienaar van het railwegvoertuig combineert of koppelt op aanwijzing van de machinist of de Wachtdienst Techniek het railwegvoertuig aan de gestrande trein. De eindverantwoordelijkheid voor de controle op het goed gecombineerd of gekoppeld zijn van de trein aan het railwegvoertuig ligt bij de machinist van de spoorwegonderneming.[163]

d. Beproeven
Nadat het railwegvoertuig is gekoppeld aan de gestrande trein voeren de machinist en/of de Wachtdienst Techniek van de spoorwegonderneming en de bedienaar van het railwegvoertuig de remproef uit onder verantwoordelijkheid van de machinist.

e. Werkafspraken maken
De bedienaar instrueert de machinist over de wijze waarop de machinist de combinatie met een noodstop tot stilstand kan brengen. Vervolgens wordt een checklist doorlopen door de bedienaar van het railwegvoertuig en de machinist van spoorwegonderneming. Vanaf dat moment dat het samenstel gaat rijden (zie f.), rijdt het samenstel onder het veiligheidscertificaat van de spoorwegonderneming, waarbij de machinist van het samenstel verantwoordelijk is voor het samenstel.

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

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

6.2.9 Gebruik van niet-centraal bediende gebieden[164]

Voorafgaand aan de uitvoering van rangeer- of treinbewegingen moet de machinist van een trein zich via een spraakverbinding die de gesprekken vastlegt melden bij de treindienstleider om hiervoor toestemming te vragen en regelingen te treffen over de uitwisseling van veiligheidsinformatie. De

162 Besluit ILT d.d. 7 juli 2022, ILT-2022/30919 en Besluit ILT d.d. 2 februari 2023, B-6-22-0338.001.
163 Besluit ILT d.d. 23 december 2019, ILT-2019/60434.
164 Zie Netverklaring paragrafen 2.3.12 *Communicatiesystemen*, 2.3.13 *Beveiligingssystemen* en 3.4.2. *Eisen met betrekking tot bedrijfsvoering en personeel.*

treindienstleider kan daarbij aan de machinist aanwijzingen omtrent het gebruik geven. De machinist 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. Nadat een aangevraagde enkelvoudige en geheel binnen een niet-centraal bediend gebied gelegen rijweg is afgelegd, meldt de machinist zich bij de treindienstleider met de mededeling dat het aangevraagde gebruik beëindigd is.
- Als een TijdRuimteSlot (TRS) voor meerdere opeenvolgende bewegingen, waarbij de ruimtelijke grenzen van het gebied waarbinnen die bewegingen plaatsvinden zijn aangegeven door seinen en de tijdgrenzen via gewenste begin- en eindtijdstippen.

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

6.2.10 Lokale bijzonderheden emplacementen

Voor de toegang van (personeel van) spoorwegondernemingen en hun hulppersonen tot gebouwen en terreinen van ProRail is de '*Richtlijn gedragsregels op spoorwegterreinen'* (*RLN00300)*, te raadplegen via het Partnerportaal of via de website van ProRail) van toepassing. Ter aanvulling op de RLN00300 heeft ProRail als hulpmiddel per emplacement een overzicht gemaakt van de lokale bijzonderheden op basis van lokale omstandigheden en geldende Omgevingsvergunningen. Deze '*Lokale bijzonderheden emplacementen*' zijn gebundeld en te raadplegen via het Partnerportaal.

6.3 Bijsturingsmaatregelen

6.3.1 Beginselen van bijsturingsmaatregelen

Op basis van het Besluit spoorverkeer is ProRail bevoegd om bij verstoord treinverkeer, incidenten of noodsituaties aan de bestuurder of andere personen die deelnemen aan het spoorverkeer aanwijzingen te geven[165], waaronder ook aanwijzingen in het kader van de op Europees niveau gestandaardiseerde European Instructions.[166] Zie voor meer informatie ook het '*Boek van Europese en Nationale Instructies*' op het Partnerportaal. *V*oor het ontvangen en afhandelen van de European Instructions (EI) door de machinist kan gebruik gemaakt worden van:

- Mondelinge communicatie;
- Het European-Instructionformulier;
- De Digital European Instructions-app (DEI, zie Bijlage 23 – 3.1);
- Een eigen app en de European Instructions-datastroom (zie Bijlage 23 – 3.1)

Naast aanwijzingen waartoe ProRail bevoegd is op basis van het Besluit spoorverkeer zijn er ook logistieke bijstuurmaatregelen die zijn afgestemd met de spoorwegondernemingen. Het beginsel van deze logistieke bijstuurmaatregelen is dat zodra er wordt geconstateerd dat er een afwijking is op het plan, er een maatregel wordt getroffen om overige spoorgebruikers daarmee zo min mogelijk te beperken. De maatregel moet ertoe leiden dat zo snel mogelijk wordt teruggekeerd naar planmatige uitvoering. Hiertoe ontwerpt ProRail met spoorwegondernemingen zoveel mogelijk vooraf gedefinieerde maatregelen. Voorbeelden zijn het TreinAfhandelingDocument (TAD) op ICDOC of Versperringsmaatregelen (VSM) die door ProRail met een datalevering geleverd kunnen worden.

165 Artikel 26 Besluit spoorverkeer.
166 Aanhangsel C2 bij de *TSI Exploitatie en verkeersleiding* (2019/773) en artikel 36 Regeling spoorverkeer.

Samenwerking spoorwegondernemingen en ProRail
Het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) is het operationeel samenwerkingsverband van de spoorsector. In het OCCR werken spoorwegondernemingen en ProRail in een gedeelde werkruimte samen bij de afhandeling van storingen, calamiteiten en andere bijzondere situaties in de logistieke en infraprocessen (inclusief energie- en ICT-systemen), alsmede het anticiperen hierop. Bij die afhandeling hebben spoorwegondernemingen en ProRail elk hun eigen wettelijke taken en verantwoordelijkheden overeenkomstig de Spoorwegwet. Het OCCR staat open voor alle op de door ProRail beheerde hoofdspoorweginfrastructuur opererende spoorwegondernemingen. Nadere informatie met betrekking tot de werkwijzen binnen OCCR alsmede met betrekking tot de aangeboden mogelijkheden om van de OCCR-faciliteiten gebruik te maken met de daaraan verbonden kosten is te vinden op de incidenten- en calamiteitensite ICDOC (zie Bijlage 23, onderdeel 8.3). Op deze site staan tevens de contactgegevens van het OCCR.

6.3.2 Maatregelen bij verstoringen van de geplande dienstregeling op het nationale net

Om tot maatregelen voor verstoorde situaties te komen maakt ProRail:
- Het '*Afwegingskader bij versperringen*', beschikbaar via het Partnerportaal.
  Bedoeld om tot vooraf opgestelde versperringsmaatregelen te komen bij gedeeltelijke of volledige versperringen.
- De leidraden bij vertragingen die niet het gevolg zijn van infrastructurele beperkingen. Een leidraad beschrijft op het niveau van een corridor welke maatregelen genomen moeten worden in welke situaties. De leidraden zijn in te zien op de incidenten- en calamiteitensite ICDOC van het OCCR (zie Bijlage 23, onderdeel 8.3).

Op basis van het afwegingskader en de leidraden bij vertragingen maakt ProRail:
- Aangepaste dienstregelingen voor situaties met minder beschikbare infrastructuur. Voorbeelden hiervan zijn vooraf gedefinieerde versperringsmaatregelen en uitdunmaatregelen. Treinen worden gekeerd, opgeheven of omgeleid. Ook de inzet van alternatief vervoer vormt onderdeel van een versperringsmaatregel.
- TreindienstAfhandelDocumenten voor treinen die door andere oorzaken zijn vertraagd. Het betreft hier hoofdzakelijk vooraf gedefinieerde bijsturingsbesluiten op treinnummerniveau, wachttijden voor aansluitingen tussen (reizigers)treinen en te borgen laatste aansluitingen.

Naast bovenstaande maatregelen treft ProRail ook seizoensgebonden maatregelen. Dit zijn vooraf gedefinieerde maatregelen, te treffen bij uitzonderlijke weersomstandigheden die het normale gebruik van de infra beperken. Hierbij kijkt ProRail samen met spoorwegondernemingen welke dienstregeling er gemaakt kan worden in relatie tot de mate waarin ProRail de infra beschikbaar kan houden als gevolg van uitzonderlijke weersomstandigheden. Meer informatie over de seizoensgebonden maatregelen is te vinden op de incidenten- en calamiteitensite ICDOC van het OCCR (zie Bijlage 23, onderdeel 8.3).

6.3.3 Maatregelen bij grote verstoringen van het treinverkeer met internationale impact

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

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

Conform de procedures voor internationale bijsturing worden spoorwegondernemingen geïnformeerd over verstoringen. Zij zijn zelf verantwoordelijk voor de communicatie hierover met hun klanten. Hoe de communicatie verloopt en hoe de spoorwegonderneming kan bijdragen aan het oplossen van de verstoring is te lezen in hoofdstuk 4.2 van het '*Handboek voor Internationale Bijsturing* (*International Contingency Management Handbook*)'. Dit handboek is te vinden op de website van RailNetEurope. Op het Customer Information Portal van RailnetEurope[167] zijn daarnaast alle omleidingsroutes te vinden die de inframanagers gezamenlijke hebben gedefinieerd, inclusief bijbehorende infrakarakteristieken.

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

6.4 Systemen voor inzicht in de actuele treinbewegingen

In onderstaande tabel zijn de ICT- en informatiediensten opgesomd en kort omschreven die inzicht verschaffen in de actuele treinbewegingen. De derde kolom van deze tabel geeft een verwijzing naar een uitgebreide toelichting.

Binnen deze ICT- en informatiediensten maken we onderscheid tussen ICT- en informatiediensten die beschikbaar worden gesteld als onderdeel van de dienst 'Treinpad' (zie paragraaf 5.3.1) en ICT- en informatiediensten die verkrijgbaar zijn als ondersteunende dienst (zie paragraaf 5.5). Aan de ondersteunende ICT- en informatiediensten kunnen kosten verbonden zijn.

Tabel 6.3 Systemen voor inzicht in actuele treinbewegingen

Naam	Functie	Voor toelichting zie
Als onderdeel van de dienst 'Treinpad'		
SpoorWeb	Communicatie bij calamiteiten.	Bijlage 23 - 8.1 en 8.2
Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens TSI TAF/TAP standaard	De levering van plan- en uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP-berichten.	Bijlage 23 - 9.1
Spoorviewer	Inzicht in actuele treinbewegingen.	Bijlage 23 - 9.1
Actueel Spoorinformatie	De levering van actuele treinbewegingen in de vorm van een datastroom.	Bijlage 23 - 9.1
Als ondersteunende ICT- of informatiedienst		
MeekijkVOS	Meekijkfunctionaliteit op het verkeersleidingsysteem VOS, waarmee het verloop van de treindienst kan worden gevolgd.	Bijlage 23 - 9.2
Train Information System (TIS) [168]	Inzicht in actuele treinbewegingen van internationale reizigers- en nationale en internationale goederentreinen.	Bijlage 23 - 9.3
Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens de Nederlandse standaard	Levering van actuele verkeersplangegevens, daaraan gerelateerde wijzigingen van de treindienst en uitvoeringsinformatie.	Bijlage 23 - 9.2

[167] Zie onderdeel 1.4, Bijlage 23.
[168] TIS wordt geleverd door RailNetEurope.

Naam	Functie	Voor toelichting zie
Levering van Materieel- en Treinpositie Service (MTPS)	Het leveren van realtime data over treinposities op basis van treindetectiesystemen.	Bijlage 23 - 9.2
Punctualiteitskaart	De punctualiteitskaart geeft een realtime geografisch en statisch inzicht in de huidige situatie van de punctualiteit van reizigerstreindiensten.	Bijlage 23 - 9.2

Voor een overzicht van de verkeersleidingssystemen, zie paragraaf 2.3.11 *Verkeersleidingssystemen*.

7 Dienstvoorzieningen en vergoedingen

7.1 Inleiding

Een dienstvoorziening betreft de installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in zijn geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten van één of meer diensten. Bij en/of in dienstvoorzieningen kunnen ook diensten worden geleverd. Dit hoofdstuk beschrijft de toegang tot[169] en het gebruik van dienstvoorzieningen die behoren tot de categorie 2 dienstvoorzieningen[170], inclusief de verlening van diensten bij deze voorzieningen en de vergoedingen.

Op alle dienstvoorzieningen in dit hoofdstuk die door ProRail worden aangeboden zijn de Algemene Voorwaarden (zie Bijlage 5) en de voorwaarden in paragraaf 3.4 *Specifieke vereisten voor toegang* en paragraaf 6.2 *Operationele Voorwaarde*n van toepassing. Als er aanvullende voorwaarden aan het afnemen van een dienst verbonden zijn, is dit per dienst vermeld. In de Toegangsovereenkomst worden de diensten en eventuele nadere afspraken overeengekomen

7.2 Dienstvoorzieningen van derden

De volgende (categorieën van) diensten en dienstvoorzieningen binnen dienstenpakket 2 worden niet door ProRail aangeboden:

- Goederenterminals (zie paragraaf 7.3.3)
- Onderhoudsdiensten en -voorzieningen (zie paragraaf 7.3.6)
- Andere technische diensten en voorzieningen (zie paragraaf (7.3.7)
- Zeehaven- en binnenhavendiensten en -voorzieningen (zie paragraaf 7.3.8)
- Hulp- en ondersteuningsdiensten en -voorzieningen (zie paragraaf 7.3.9)

Op grond van artikel 5 van Uitvoeringsverordening 2017/2177/EU[171] moeten exploitanten van spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen hun aanbod publiceren via de Netverklaring van de infrastructuurbeheerder. Zij worden geacht de beschikbare informatie op hun eigen website te plaatsen en de hyperlink te delen met ProRail via netverklaring@prorail.nl, of de relevante informatie aan de infrastructuurbeheerder te verstrekken met het oog op publicatie in de Netverklaring. ProRail stelt vervolgens een overzichtslijst samen van bij haar bekende exploitanten en een verwijzing naar hun aanbod. Deze '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' is te vinden op de website van ProRail; vanuit de Netverklaring wordt hier waar nodig naar verwezen.

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

7.3 Dienstvoorzieningen van ProRail

ProRail biedt binnen dienstenpakket 2 de volgende diensten en dienstvoorzieningen aan:

- Stations voor reizigersvervoer (zie paragraaf 7.3.2)
- Rangeeremplacementen (zie paragraaf 7.3.4)

169 Met inbegrip van toegang via het spoor.
170 Onderdeel 2 van bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU.
171 Uitvoeringsverordening 2017/2177/EU van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten.

- Opstelterreinen (zie paragraaf 7.3.5)
- Andere technische diensten en voorzieningen (zie paragraaf 7.3.7)
- Tankinstallaties (zie paragraaf 7.3.10)

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

7.3.1 Algemene bepalingen

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

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

Kostentoerekening en tariefberekening categorie 2 diensten
Voor de toerekening van de kosten voor de aangeboden categorie 2 diensten opstellen en rangeren, inclusief het gebruikt van de voorzieningen op emplacementen en het gebruik van de tankinstallaties zonder afleverinstallatie, de dienst transfer en de berekening van de vergoedingen voor deze diensten/dienstvoorzieningen hanteert ProRail afzonderlijke kostentoerekeningsmethoden.[172] Deze documenten zijn beschikbaar op de website van ProRail. Andere technische diensten en voorzieningen van ProRail betreffen monitoringssystemen voor treinvoertuigen (zie paragraaf 7.3.7.1). Deze systemen worden niet als separate dienst aangeboden; enkel de eventuele rapportages die er op verzoek uit gegenereerd worden.

De diensten worden overeenkomstig het werkelijk gebruik dan wel overeenkomstig het gepland gebruik of het overeengekomen gebruik afgerekend, zoals aangegeven in paragraaf 5.2 *Heffingsbeginselen*.

Vergoedingen
In paragraaf 7.3.2 tot en met 7.3.10 zijn de vergoedingen vermeld van de diensten van ProRail die tegen een vast tarief worden aangeboden. Deze tarieven zijn exclusief BTW. Voor de vergoedingen van diensten van andere aanbieders wordt verwezen naar de website van de aanbieder.[173]

De vergoedingen zijn gebaseerd op het prijspeil 2027, tenzij anders aangegeven. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 5.8. De wijze waarop de vergoedingen worden geïndexeerd is in detail beschreven in de eerder genoemde methoden voor toerekening die betrekking hebben op deze diensten. Voor de periode 13 december 2026 tot en met 31 december 2026 gelden de vergoedingen in de Netverklaring 2026 die gelden op 12 december 2026.

Meerjarige vergoedingen
De vergoedingen voor de diensten transfer en opstellen en rangeren zoals beschreven in paragraaf 7.3.2 en 7.3.5 zijn berekend voor een periode van vier jaar (2026 - 2029). Dit betekent dat de vergoedingen voor deze diensten ook van toepassing zullen zijn voor de dienstregelingsjaren 2028 en

[172] '*Methode voor toerekening van kosten aan de dienstvoorziening transfer 2026 – 2029'* d.d. 30 augustus 2024 en de '*Methode voor toerekening van kosten aan de dienstvoorziening opstellen en rangeren 2026 - 2029*' d.d. 30 augustus 2024.

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

2029. Ten behoeve van de toepassing in deze jaren zullen de vergoedingen worden geïndexeerd naar het prijspeil van het betreffende dienstregelingsjaar. De wijze waarop deze vergoedingen worden geïndexeerd is in detail beschreven in de methoden voor toerekening die betrekking hebben op deze diensten.

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

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.

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

7.3.2 Stations voor reizigersvervoer

7.3.2.1 Algemene informatie

ProRail onderscheidt de volgende diensten en dienstvoorzieningen op stations:

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

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

Toegangsbeheersingsvoorzieningen
Op verschillende stations is de toegang tot de perrons door spoorwegondernemingen gereguleerd door middel van toegangsbeheersingsvoorzieningen (ook wel poorten voor in- en uitchecken). Op de website van NS is een actueel overzicht beschikbaar van de stations die door spoorwegondernemingen voorzien zijn van toegangsbeheersingsvoorzieningen. Op deze website wordt tevens bekend gemaakt:

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

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

Sociale veiligheid en transferveiligheid
ProRail is verantwoordelijk voor de transferveiligheid op de transfervoorzieningen in stations. ProRail werkt ook mee aan acties gericht op het beheersen en verbeteren van de sociale veiligheid op stations. De bijdrage van ProRail omvat organisatorische activiteiten en fysieke maatregelen:

- Het openen / sluiten van stations (inzet beveiliging): het openen en sluiten van wachtruimtes en van (delen van) stations in periodes dat die stations niet in gebruik zijn voor de treindienst, ter voorkoming van vernielingen;
- Camera-ondersteunend toezicht; met als doelstelling verhoging van de veiligheidsbeleving van reizigers en het personeel werkzaam op het station, alsmede preventieve werking bij doelgroepen (zoals vandalen, hangjongeren, drugsgebruikers, daklozen), terugdringen schades ten gevolge van vandalisme en vergroting van de pakkans van daders;
- Surveillance op stations (inzet beveiliging): op basis van beveiligingsafspraken en een risico-afweging draagt ProRail bij aan de invulling van de sociale veiligheid op en rondom stations;
- Spoorwegondernemingen zijn verantwoordelijk voor afdoende inzet van personeel bij evenementen. ProRail coördineert samen met de spoorwegondernemingen de benodigde maatregelen bij aangekondigde evenementen;
- Aanpassingen en maatregelen: noodzakelijke aanpassingen en/of maatregelen als gevolg van gewijzigde omstandigheden op stations (verplaatsen van camera's, aanpassen van verlichting, aanpassingen ten behoeve van de loopstromen, inzetten van crowd control enzovoort), alsmede het uitvoeren van analyses / enquêtes / audits gericht op sociale veiligheid en transferveiligheid.

7.3.2.2 Stationsdiensten

7.3.2.2.1 Transfervoorziening op stations

Transfervoorziening op stations		
1. Algemene informatie		
1.1	Dienst	De dienstvoorziening behoort tot categorie 2 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		

Transfervoorziening op stations		
2.1	Omschrijving	Toegang tot en gebruik van door ProRail beheerde en als dienstvoorzieningen gekwalificeerde transfervoorzieningen op en nabij de spoorweginfrastructuur en de diensten die in deze voorzieningen worden geleverd. Transfervoorzieningen zijn bedoeld om de transfer van reizigers mogelijk te maken, zowel van en naar de treinen als tussen treinen, te weten: • De naar perrons leidende tunnels; • Loopbruggen; • (Rol-)trappen; • Hellingbanen; • Liften; • Toegankelijke looproutes tussen openbare weg en perron vice versa, ten behoeve van reizigers die te voet aankomen en/of vertrekken inclusief de bestaande; • Bewegwijzering; • Camerabeelden in verband met transferveiligheid op de stations waar een spoorwegonderneming halteert (binnen het kader van de AVG);[174] • Verlichting; • Klokken; • Omroepvoorzieningen; • Wachtvoorzieningen; • Reisinformatievoorzieningen (frames, beeldschermen); • Servicevoorzieningen (frames); • Locatie voor distributiemiddelen (ten behoeve van kaartverkoop automaten en check-in-check-out-palen;[175] • Locatie voor toegangsbeheersingsvoorzieningen (ten behoeve van poorten);[176] • Locatie voor informatiebalie (ten behoeve van informatieverstrekking).[177] Detailinformatie over de transfervoorzieningen en bijbehorende diensten is beschikbaar op de gezamenlijke website van NS Stations en ProRail. Voor informatie die nog niet via de website ontsloten is, kunt u contact opnemen door een e-mail te sturen naar contact@stations.nl. Perrons maken geen deel uit van de dienstvoorziening 'Transfervoorziening op stations'. Zie hiervoor paragraaf 5.3.2.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	De gezamenlijke website van NS Stations en ProRail geeft voor elk van de in Bijlage 25 opgenomen stations aan welke diensten en dienstvoorzieningen per station beschikbaar zijn en door ProRail worden aangeboden.
3.1.1	Openingstijden	Dertig minuten voor aanvang van de dienstregeling tot dertig minuten na laatste trein volgens de dienstregeling op het desbetreffende station.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	De geplande wijzigingen zijn opgenomen in Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten.
4. Gebruikskosten		

174 Voor het afnemen van camerabeelden dient een separate AVG-dataleveringsovereenkomst te worden overeengekomen.
175 Voor zover de locatie in eigendom is van Railinfratrust B.V.
176 Voor zover de locatie in eigendom is van Railinfratrust B.V.
177 Voor zover de locatie in eigendom is van Railinfratrust B.V.

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

<table>
<tr><th rowspan="3">Stationsklasse</th><th colspan="3">Tarief (per haltering)</th></tr>
<tr><th colspan="3">Treinhalteringscode</th></tr>
<tr><th>A</th><th>B</th><th>C</th></tr>
<tr><td>Halte</td><td>€ 2,75</td><td>€ 7,19</td><td>€ 8,65</td></tr>
<tr><td>Basis</td><td>€ 3,76</td><td>€ 9,83</td><td>€ 11,83</td></tr>
<tr><td>Plus</td><td>€ 6,22</td><td>€ 16,27</td><td>€ 19,58</td></tr>
<tr><td>Mega</td><td>€ 7,96</td><td>€ 20,79</td><td>€ 25,02</td></tr>
<tr><td>Kathedraal</td><td>€ 16,94</td><td>€ 44,26</td><td>€ 53,27</td></tr>
</table>

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

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

Treinen worden met behulp van het treinnummer voorzien van een treinhalteringscode. De toekenning van de treinhalteringscode (A, B, of C) aan een trein wordt bepaald op basis van 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 75% wordt gereden in een samenstelling met niet meer dan 200 zitplaatsen.
• Treinhalteringscode C: trein voor personenvervoer, zonder voorwaarden met betrekking tot percentages niet-bediende stations.

Het aantal halteringen wordt ten behoeve van de vergoeding bepaald op basis van de activiteiten ‘vertrek’ en ‘korte stop’ in de ProRail-verkeersleidingssystemen. Dit gebeurt voor elke trein met de karakteristiek van een reizigerstrein. In de Toegangsovereenkomst wordt overeengekomen welke treinhalteringscode van toepassing is per treinnummerreeks. Vernummering van treinnummers (waaronder voorloopcijfers) heeft geen invloed op de oorspronkelijke treinhalteringscode.</td></tr>
<tr><td>4.2</td><td>Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik</td><td>Uitzonderingsregeling Enschede – Enschede Grens
De dienst ‘Transfervoorziening op stations’ voor treinen op het baanvak Enschede – Enschede Grens (richting Gronau) zal, vanwege de afwezigheid van registrerende verkeersleidingssystemen, worden afgerekend op planningsbasis. Om te compenseren voor eventuele niet-gereden treinen wordt 98,5% van het geplande aantal halteringen gefactureerd.</td></tr>
<tr><td colspan="3">5. Gebruiksvoorwaarden</td></tr>
<tr><td>5.1</td><td>Juridische benodigdheden</td><td>De afnemers van de dienst zijn spoorwegondernemingen die beschikken over een geldige toegangsovereenkomst.</td></tr>
<tr><td>5.2</td><td>Technische eisen aan spoorvoertuigen</td><td>Zie hoofdstuk 3 van de Netverklaring.</td></tr>
<tr><td>5.3</td><td>Zelfstandig gebruik</td><td>De spoorwegonderneming kan zelfstandig gebruik maken van de dienstvoorziening.</td></tr>
<tr><td>5.4</td><td>IT-systemen</td><td>N.v.t.</td></tr>
</table>

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

Detailinformatie over de transfervoorziening en bijbehorende diensten is beschikbaar op de gezamenlijke website van NS Stations en ProRail. Informatie die nog niet via de website ontsloten is kan worden opgevraagd via het e-mailadres contact@stations.nl Informatie over (het gebruik van) de dienst ‘Perrons is’ te vinden in paragraaf.5.3.2.

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

7.3.2.2.3 Diensten in verband met kaartverkoop in reizigersstations
Diensten met betrekking tot kaartverkoop worden geleverd door spoorwegondernemingen.
Voor het gebruik van een locatie voor kaartverkoop, zie de ‘*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*’ op de website van ProRail of kijk direct op de gezamenlijk website van NS Stations en ProRail.

7.3.2.3 Dienstvoorzieningen op stations
Zie voor meer informatie over de toegang tot en het gebruik van door NS Stations beheerde dienstvoorzieningen de ‘*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*’ op de website van ProRail of kijk direct op de gezamenlijk website van NS Stations en ProRail.

7.3.2.4 Vergoedingen stationsdiensten en dienstvoorzieningen
Zie voor informatie over de vergoedingen met betrekking tot de dienstvoorziening transfer onderdeel 4.1 van de tabel in paragraaf 7.3.2.1. De vergoedingen voor de dienst(voorziening)en die niet door ProRail worden aangeboden zijn te vinden op de website van NS Stations en ProRail.

7.3.2.5 Toegangsvoorwaarden voor stations
Spoorwegondernemingen hebben toegang tot de transfervoorzieningen van het station wanneer de spoorwegonderneming beschikt over een geldige Toegangsovereenkomst, voldoet aan het gestelde in artikel 27 Spoorwegwet en voldoet aan de wettelijke markttoegangsbepalingen. In Bijlage 7 zijn deze bepalingen nader beschreven.

7.3.2.6 Capaciteitsverdeling op stations

Het proces voor de verdeling van capaciteit is beschreven in paragraaf 4.5 *Werkwijze verdeling van Capaciteit*.

7.3.3 Goederenterminals

Goederenterminals voor multimodale goederenoverslag zijn aangesloten op de spoorweginfrastructuur. Behoudens de in paragraaf 7.3.5.2.3 en Bijlage 20 genoemde openbare laad- en losvoorzieningen, die beschikbaar zijn om goederen van een vrachtauto naar een trein over te slaan of omgekeerd, worden gespecialiseerde overslagvoorzieningen voor goederenvervoer, zoals (container)terminals niet door ProRail beschikbaar gesteld. Deze worden geëxploiteerd door gespecialiseerde ondernemingen. Een overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen is te vinden in de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.

7.3.4 Rangeeremplacementen

De dienstvoorzieningen 'Rangeeremplacementen' en 'Opstelterreinen' (paragraaf 7.3.4) worden gebruikt voor het opstellen en/of rangeren van rollend materieel. In praktijk vindt het opstellen en rangeren plaats op dezelfde emplacementen. Om deze reden zijn de diensten en dienstvoorzieningen voor het opstellen en/of rangeren opgenomen in één paragraaf (paragraaf 7.3.5).

7.3.5 Opstelterreinen

7.3.5.1 Algemene informatie

De voor opstellen bedoelde sporen kunnen zijn uitgerust met door ProRail beheerde looppaden, verlichting en voorzieningen voor de verzorging van spoorvoertuigen. Opstelterreinen kunnen in een voorkomend geval ook gebruikt worden voor rangeren, gebruikmakend van vlak gelegen spoorinfrastructuur (rails, wissels, wisselbediening).

Op basis van een locatiespecifieke risico-analyse schermt ProRail emplacementen af, onder andere met hekwerken en toegangspoorten. De capaciteitsverdeling op opstel- en rangeeremplacementen is beschreven in paragraaf 7.3.5.3. Informatie over de ontsluiting voor wegvoertuigen is op aanvraag beschikbaar via gebruikswaardeinfo@prorail.nl. De milieugerelateerde gebruiksvoorschriften en risicogerelateerde gebruiksbeperkingen zijn te vinden in de paragrafen 2.4.2 en 2.4.3.

Emplacementssporen

Tot een spoorwegemplacement behoren[178]:
a. alle sporen, aangeduid met een cijfer;
b. de spoorgedeeltes van het wisselcomplex; en
c. alle sporen die grenzen aan de sporen als bedoeld in onderdeel a en b, tot een maximale afstand van 200 meter voor het toeleidende sein van het bedoelde emplacement of tot de maximale afstand voor het toeleidende sein zoals aangegeven in de Netverklaring.

In aanvulling op onderdeel c is op de volgende locaties de maximale afstand:

Spoorwegemplacement	Maximale afstand tot het toeleidende sein (in meters)
Alkmaar	340 meter
Amersfoort	340 meter
Den Haag Centraal/Binckhorst	340 meter
Den Haag Hollands Spoor	340 meter

[178] Artikel 39 van de Regeling Spoorverkeer.

Dordrecht	340 meter
Enkhuizen	275 meter
Hoorn	275 meter
Leiden	340 meter
Leidschendam	340 meter
Rotterdam Centraal	340 meter
Rotterdam Stadion	340 meter
Watergraafsmeer Zuidzijde	400 meter

Rangeerdiensten
Rangeerdiensten kunnen worden geleverd door gespecialiseerde dienstverleners. Een overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen is te vinden in de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.

Informatie over de aanwezigheid van voorzieningen op specifieke opstelterreinen is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Partnerportaal.

7.3.5.2 Diensten en voorzieningen op opstelterreinen

ProRail biedt de dienst 'Opstellen en rangeren' aan. Deze dienst is uitgewerkt in de onderstaande tabel en voorziet in informatie die geldt voor alle opstel- en rangeerterreinen. Naast de informatie die geldt voor alle opstelterreinen zijn in deze paragraaf ook specifieke voorzieningen opgenomen die op afzonderlijke opstelterreinen te vinden zijn. Zo is voor de heuvelvoorziening op Kijfhoek een afzonderlijke tabel opgenomen met informatie die van belang is bij het gebruik maken van deze dienst.

7.3.5.2.1 Opstellen en rangeren

Opstellen en rangeren		
1. Algemene informatie		
1.1	Dienst	De dienstvoorziening behoort tot categorie 2 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		

Opstellen en rangeren		
2.1	Omschrijving	Deze dienst betreft: • Het gebruik van sporen voor het parkeren van spoorvoertuigen tussen een aankomend treinpad en een vertrekkend treinpad, waarbij beide treinpaden een ander treinnummer hebben.[179] • Het gebruik van sporen voor het rangeren van spoorvoertuigen. • Het gebruik van infrastructuur die dienstvoorzieningen verbindt. • Het gebruik van de applicatie WLIS (zie Bijlage 23, onderdeel 5.1), nodig voor de registratie van positie en belading van goederenwagens op emplacementen. • Het gebruik van de applicatie Spoorbezettingsplan (zie Bijlage 23, onderdeel 5.1), nodig voor de inzage van het emplacementsgebruik. • Het gebruik van de ICT-dienst Behandelen en Opstellen Data en Informatie (BODI) door spoorwegondernemingen die zich bezighouden met reizigersvervoer (zie bijlage 23, onderdeel 5.2), nodig voor inzage in de benutting van opstelterreinen tot tien jaar in de toekomst (de inzage is beperkt tot de eigen gegevens van de spoorwegonderneming). • Het gebruik van de applicatie LOA-online (zie Bijlage 23, onderdeel 5.1), nodig voor het Indienen, afhandelen en vastleggen van lokale orders ten behoeve van rangeerrijwegen. • Het gebruik van de volgende voorzieningen, indien aanwezig, is inbegrepen: heuvelvoorzieningen ten behoeve van het rangeren en sorteren (en eventueel opstellen) van wagens op emplacement Kijfhoek (zie voor verdere details paragraaf 7.3.5.2.2 Rangeerheuvel Kijfhoek), openbare laad- en losplaatsen, depotvoeding, treinvoorverwarming, vulhydranten, servicepunten, rembeproevingskasten, geleiding voor in- en uitstapvoorzieningen en servicepaden en -wegen.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	Informatie over de beschikbare opstelterreinen en voorzieningen hierop is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Partnerportaal van ProRail. De dienst opstellen en rangeren wordt ook aangeboden op de verdeelsporen op het emplacement Kijfhoek en op perronsporen. Gebruik van perronsporen voor opstellen en rangeren is alleen mogelijk op die momenten dat er geen behoefte is aan het in- en uitstappen van reizigers en indien doorgaand treinverkeer mogelijk blijft.
3.1.1	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-23:59 uur. Voor de sporen op het emplacement Kijfhoek die zijn uitgerust met rangeervoorzieningen gelden aangepaste openingstijden. Zie hiervoor paragraaf 7.3.5.2.2 onderdeel 3.1.1. Op deze momenten is geen heuvelprocesleiding beschikbaar om de betreffende sporen te bedienen.
3.1.2	Technische karakteristiek	De voorziening bestaat uit één of meerdere spo(o)r(en) dat/die ingericht is/zijn om spoorvoertuigen te parkeren. Het opstelterrein omvat ook voorzieningen voor treinpersoneel om treinen te kunnen bereiken en te verlaten. Zie voor de technische karakteristiek van het emplacement Kijfhoek ook paragraaf 7.3.5.2.2.
3.1.3	Geplande wijzigingen	De geplande wijzigingen zijn opgenomen in Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten.
4. Gebruikskosten		

[179] Kopmakende treinen waarbij vanwege systeemeisen een ander treinnummer benodigd is vallen hier niet onder.

<table>
<tr><th colspan="3">Opstellen en rangeren</th></tr>
<tr><td>4.1</td><td>Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik</td><td>
De vergoeding voor de reservering van capaciteit voor opstellen en rangeren bedraagt:
<table>
<tr><th>Tarief per minuut (per spoor)</th></tr>
<tr><td>€ 0,03639 + € 0,0001742 x spoorlengte in meter</td></tr>
</table>
Op de emplacementen waar de vergoeding voor opstellen in rekening wordt gebracht op basis van de daadwerkelijk gerealiseerde opstelduur[180] wordt voor opstelperioden korter dan dertig minuten geen vergoeding in rekening gebracht. Deze vrijstelling dient ter compensatie voor perioden die worden opgesteld voor zogenoemde niet-commerciële stops. Dit betreft stops die niet door spoorwegondernemingen zijn aangevraagd in het kader van hun commerciële of logistieke proces, maar stops die door ProRail worden ingelegd in het kader van de verkeersafwikkeling.

De capaciteit van de gehele nuttige lengte[181] van het betrokken spoor in meters wordt in rekening gebracht. Uitzondering zijn gecombineerde sporen, die bestaan uit twee sporen die in elkaars verlengde liggen en onderbroken worden door een infra-element (bijvoorbeeld een wissel of een sein) of een voorziening (bijvoorbeeld een tank- of wasinstallatie) en als gevolg hiervan een fasering in de nummering bevatten (bijvoorbeeld A- en B-versie). In het geval van een gecombineerd spoor, dat voor dezelfde tijdsperiode en door één gerechtigde wordt aangevraagd, wordt de verschuldigde vergoeding berekend op basis van de volledige nuttige lengte van het gecombineerde spoor. Indien slechts één spoor van het gecombineerde spoor wordt aangevraagd en verdeeld, dan is alleen voor dit ene spoor een vergoeding verschuldigd.

Wanneer de capaciteit aan meerdere gerechtigden is verdeeld (bijvoorbeeld timesharing) wordt de vergoeding over de betrokken gerechtigden in gelijke delen aangerekend. Gerechtigden kunnen ProRail gezamenlijk verzoeken de kosten in een andere verhouding (samen 100%) in rekening te laten brengen (bijvoorbeeld bij het delen van de lengte). Dit geldt alleen voor jaardienstaanvragen en late requests die alle dagen van het dienstregelingsjaar betreffen. Bij beëindiging van het deelgebruik door één van de betrokken gerechtigden tijdens het dienstregelingsjaar, worden de volledige kosten aan de resterende betrokken gerechtigde(n) in rekening gebracht voor de resterende periode van het dienstregelingsjaar.

Als spoorwegondernemingen door incidentele werkzaamheden of calamiteiten aan of nabij de hoofdspoorwegen geen gebruik kunnen maken van het spoor waarvoor een capaciteitsrecht is verworven, dan vindt hiervoor geen verrekening plaats. Indien spoorwegondernemingen in dit geval gebruik maken van andere sporen, dan vindt geen verrekening plaats van meer- of minderkosten voor deze sporen.

Als bij conflicterende aanvragen tussen opstelcapaciteit en het onderhoudsrooster tijdens de coördinatie van de jaardienstverdeling vervangende capaciteit wordt overeengekomen, dan wordt het tarief van het gebruiksrecht gebaseerd op de oorspronkelijke aanvraag.

De vergoeding voor het gebruik van de op opstelterreinen aanwezige voorzieningen (zie de paragrafen 7.3.5.2.3 tot en met 7.3.5.2.10) zijn inbegrepen in het tarief voor het gebruik van sporen voor opstellen en rangeren. Voor het gebruik van de rangeerheuvel Kijfhoek (zie paragraaf 7.3.5.2.2) geldt een additioneel tarief per wagen. Dit tarief per geheuvelde wagen komt bovenop het tarief voor het gebruik van de (verdeel)sporen op Kijfhoek.

In geval van een TijdRuimteSlot (TRS) worden één of meerdere sporen aangevraagd en gebruikt. Zie hiervoor ook paragraaf 6.2.9 Gebruik van niet-centraal bediende gebieden. Bij een TRS wordt het tarief in rekening gebracht voor twee sporen die hiervan onderdeel uitmaken voor de volledige tijdsduur (in minuten) van het TRS, ongeacht het totale aantal sporen waaruit het TRS bestaat. Per TRS zijn hiervoor door ProRail twee sporen aangewezen. Als een TRS uit één spoor bestaat dan zal het tarief in rekening worden gebracht voor slechts dit ene specifieke spoor. Uitzondering is het TRS 'Heuveltop' op Kijfhoek waarvoor geen tarief in rekening wordt gebracht. Een overzicht van de door ProRail aangewezen sporen, 'TijdRuimteSlots (TRS) afrekensporen' is te vinden op het Partnerportaal.
</td></tr>
</table>

180 Het gaat hier om de emplacementen Botlek, Valburg, Europoort, IJsselmonde, Kijfhoek-Noord, Kijfhoek-Zuid, Maasvlakte, Maasvlakte-West, Maasvlakte West West, Pernis en Waalhaven-Zuid.

181 Zie ook paragraaf 2.3.8 *Treinlengte*.

Opstellen en rangeren		
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	Uitzonderingsregeling nihiltarief in verband met beheer (zie paragraaf 5.3 *Minimumtoegangspakket en vergoedingen*): Voor het gebruik van capaciteit voor de uitvoering van door ProRail gegeven opdrachten in verband met het beheer van de spoorweginfrastructuur wordt ten aanzien van het minimumtoegangspakket een vergoeding van nihil vastgesteld. Een aanvrager van capaciteit van opstelsporen die de nihiltariefregeling toegepast wil zien voor de categorie 2 dienst Opstellen en rangeren, moet dat in zijn capaciteitsaanvraag vermelden.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	De afnemers van de dienst zijn spoorwegondernemingen die beschikken over een geldige Toegangsovereenkomst. Het gebruik van opstelsporen met bepaalde categorieën spoorvoertuigen en/of ladingen is onderworpen aan beperkingen vanuit wet- en regelgeving met betrekking tot milieu. 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 Partnerportaal van ProRail. De gerechtigde vindt hierin alle bepalingen waaraan hij zich dient te houden. Op opstelsporen in centraal bediend gebied, voorzien van GRS- en JADE-spoorstroomloopdetectie[182], is het regime voor roestrijden van toepassing. Zie voor nadere toelichting paragraaf *6.2.6 Roestrijden* van de Netverklaring. Aanwezige looppaden mogen alleen lopend worden gebruikt voor het bereiken van spoorvoertuigen, het inspecteren van spoorvoertuigen en het betreden en verlaten van het spoorvoertuig. De spoorwegondernemingen zijn verantwoordelijk voor het veilig gebruik van looppaden. Het gebruik van perronsporen ten behoeve van opstellen van spoorvoertuigen is alleen mogelijk op die momenten dat er geen behoefte is aan het in- en uitstappen van reizigers en indien doorgaand treinverkeer mogelijk blijft.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	De dienst is beperkt tot gebruik met normaal verkeer, niet zijnde Buitengewoon Vervoer (zie paragraaf 4.7 *Buitengewoon Vervoer*).
5.3	Zelfstandig gebruik	De spoorwegonderneming kan zelfstandig gebruik maken van de toegewezen opstelsporen.
5.4	IT-systemen	N.v.t.
5.5	Gebruik van remsloffen en stopblokken	Het is niet toegestaan om stalen remsloffen te gebruiken om te voorkomen dat een opgesteld spoorvoertuig wegrolt. Uitzondering hierop vormt het gebruik van een stalen remslof die aan het spoorvoertuig is bevestigd. Ter voorkoming van het wegrollen van een opgesteld spoorvoertuig wordt gebruik gemaakt van de op het spoorvoertuig aanwezige parkeer- of handrem; als alternatief mogen houten of kunststoffen stopblokken worden gebruikt die geen ontsporingsgevaar opleveren indien deze worden overreden. Uitsluitend in het kader van het heuvelproces is voor het afremmen en tot stilstand brengen van spoorvoertuigen op rangeerheuvel Kijfhoek het gebruik van de daartoe geëigende remslof toegestaan. De officiële naam van deze remslof is 'Remslof Verdeelsporen Kijfhoek. (zie paragraaf 7.3.5.2.2 *Rangeerheuvel Kijfhoek*).
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang tot opstelterrein	Het proces voor aanvraag toegang tot en toewijzing van opstelsporen en bijbehorende voorzieningen is beschreven in paragraaf 7.3.5.3 *Capaciteitsverdeling op rangeeremplacementen en opstelterreinen* van Netverklaring. Informatie over het betreden van opstelterreinen (bijvoorbeeld over het openen van toegangspoorten/-deuren) is te vinden in *de 'Richtlijn gedragsregels op spoorwegterreinen'(RLN00300)*, te raadplegen via het Partnerportaal of via de website van ProRail. Het is mogelijk capaciteit terug te geven. Zie voor nadere informatie over dit proces paragraaf 7.3.5.3.7 *Annuleren van toegewezen capaciteit op emplacementen*.
6.2	Antwoord op het verzoek	Zie paragraaf 7.3.5.3 *Capaciteitsverdeling op rangeeremplacementen en opstelterreinen* van Netverklaring.

[182] Zie Bijlage 2 voor een toelichting op deze begrippen.

7.3.5.2.2 Rangeerheuvel Kijfhoek

Rangeerheuvel Kijfhoek		
1. Algemene informatie		
1.1	Dienst	Het gebruik van de rangeerheuvel op het emplacement Kijfhoek voor heuvelen, rangeren of opstellen. De voorziening maakt onderdeel uit van de dienst 'Opstellen en rangeren'.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De voorziening wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De rangeerheuvel op het emplacement Kijfhoek omvat de sporen 231 en 232 (noordzijdekant) tot en met de sporen 105-148 (zuidzijdekant), inclusief de hierop aanwezige rangeervoorzieningen zoals wissels, railremmen, het automatisch bijdruksysteem[183], het heuvelbesturingssysteem MSR-32 en het heuvelplansysteem Kijfdis.[184] Zie Bijlage 11 voor een schematische weergave van de noordzijde van de rangeerheuvel. De bijzonderheden voor het gebruik van rangeerheuvel Kijfhoek zijn beschreven in het document *'Lokale bijzonderheden voor vervoerders rangeerheuvel Kijfhoek*.' Dit document is in te zien via het Partnerportaal.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	De rangeerheuvel bevindt zich op het emplacement Kijfhoek. Een overzichtskaart van emplacement Kijfhoek is in te zien via het Partnerportaal.
3.1.1	Openingstijden	Reguliere openingstijden: van zondagmiddag 15:00 uur tot zaterdagmiddag 15:00 uur (zes dagen per week). Feestdagen worden als een zondag beschouwd. Wanneer men gebruik wil maken van de rangeerheuvel op de tijdstippen dat de heuvel is gesloten, dan moet uiterlijk zes weken voor uitvoering een schriftelijke aanvraag ingediend worden via het e-mailadres oss@prorail.nl.

183 Het bijdruksysteem duwt automatisch geheuvelde wagens verder op de verdeelsporen; dit systeem wordt in sommige technische documentatie ook wel 'doorzetsysteem' genoemd. Daarnaast drukt het systeem losse wagens tegen elkaar, zodat er een trein ontstaat.

184 Het systeem Kijfdis zorgt voor de noodzakelijke koppeling met het heuvelbesturingssysteem MSR-32, biedt ondersteuning bij het beheren van wagenovergangen, administreert wagens op de sporen en verzorgt de interface naar WLIS (zie Bijlage 23, onderdeel 5.1).

<table>
<tr><th colspan="3">Rangeerheuvel Kijfhoek</th></tr>
<tr><td>3.1.2</td><td>Technische karakteristiek</td><td>Het heuvelsorteerproces wordt automatisch uitgevoerd door de treinen vanaf de aankomstsporen (sporen 203-216) naar de rangeerheuvel (sporen 231 en 232) te leiden, waarbij de wagens naar de aanwezige verdeelsporen (de sporen 105-148) gesorteerd worden met behulp van zwaartekracht en de aanwezige installatie.

Het gebied waar de railremmen en sorteerwissels liggen - de verdeelzone tussen de top van de heuvel en de noordzijde van de verdeelsporen – is alleen toegankelijk voor specifiek toegelaten locomotieven. Dit is enerzijds vanwege het risico dat er schade ontstaat bij het rijden door de railremmen (aan de locomotief en/of de infrastructuur) en anderzijds vanwege het feit dat er verplicht specifieke boordapparatuur voor communicatie en beïnvloeding door het heuvelbesturingsysteem MSR-32 van ProRail in het spoorvoertuig aanwezig moet zijn. Zie voor de toelatingseisen aan deze locomotieven onderdeel 5.2 van de tabel.

De verdeelsporen zijn aan de noordzijdekant alleen toegankelijk via de verdeelzone; voor de toelatingseisen voor de locomotieven, zie onderdeel 5.2 van deze tabel. De sporen (sporen 105-148) kunnen voor het heuvelproces gebruikt worden als verdeelsporen en worden in dat geval voorzien van een remslof.

Op de verdeelsporen liggen bijdruksystemen, waardoor er specifieke procedures voor toegang tot de sporen gelden en er specifieke Arborisico’s zijn, ook als de systemen niet actief gebruikt worden. Personeel dat werkt in het heuvelgebied moet kennis hebben van de gevaren van het automatisch heuvelsysteem en de daarvoor aanwezige installaties.

Meer informatie over de technische karakteristieken is te vinden in het document ‘Lokale bijzonderheden voor vervoerders rangeerheuvel Kijfhoek’ via het Partnerportaal.</td></tr>
<tr><td>3.1.3</td><td>Geplande wijzigingen</td><td>Er zijn geen wijzigingen aan de Rangeerheuvel Kijfhoek gepland in 2027.</td></tr>
<tr><td colspan="3">4. Gebruikskosten</td></tr>
<tr><td>4.1</td><td>Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik</td><td>De vergoeding voor het gebruik van rangeerheuvel Kijfhoek bedraagt:

<table><tr><th>Tarief (per geheuvelde wagen)</th></tr><tr><td>€ 25,08</td></tr></table>
De vergoeding wordt in rekening gebracht per wagen, voor elke keer dat een wagen gebruik maakt van de rangeerheuvel.

Gebruik van de rangeerheuvel op het emplacement Kijfhoek is alleen mogelijk in combinatie met het gebruik van capaciteit van de verdeelsporen op dit emplacement, waarvoor de vergoeding voor de dienst ‘Opstellen en rangeren’ verschuldigd is zoals opgenomen in paragraaf 7.3.5.2.1 Opstellen en rangeren.</td></tr>
<tr><td>4.2</td><td>Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik</td><td>N.v.t.</td></tr>
<tr><td colspan="3">5. Gebruiksvoorwaarden</td></tr>
</table>

Rangeerheuvel Kijfhoek		
5.1	Juridische benodigdheden	ProRail stelt voorwaarden aan het gebruik van de rangeerheuvel. De belangrijkste voorwaarden worden hieronder toegelicht. Alle Spoorwegondernemingen die gebruik maken van de rangeerheuvel zijn verplicht om te zorgen dat alle activiteiten op de rangeerheuvel voldoen aan de door ProRail voorgeschreven richtlijnen voor juridische, technische en veilige uitvoerbaarheid. De voorwaarden en de (door ProRail vastgestelde) richtlijnen worden vastgelegd in de Toegangsovereenkomst. ProRail onderkent vier typen gebruikers: 1. Spoorwegondernemingen die in zelfvoorziening wagens heuvelen. 2. Spoorwegondernemingen die niet in zelfvoorziening wagens heuvelen, maar gebruik maken van spoorgebonden diensten van derden. 3. Spoorwegondernemingen/exploitanten die spoorgebonden diensten aanbieden ten behoeve van het heuvelen van wagens. 4. Spoorwegondernemingen die gebruik maken van de spoorweginfrastructuur van de rangeerheuvel van wagens, zonder gebruik te maken van heuvelfaciliteiten. Ad 1. Spoorwegondernemingen die in zelfvoorziening heuvelen voorzien zelf in locomotieven en alle middelen en processen die nodig zijn om te kunnen heuvelen. Ad 2. Spoorwegondernemingen die niet in zelfvoorziening heuvelen kunnen niet zelf voorzien in locomotieven en alle middelen en processen die nodig zijn om te kunnen heuvelen en maken gebruik van spoorgebonden diensten van derden. Deze spoorwegondernemingen zijn onverkort zelf volledig verantwoordelijk ten opzichte van ProRail voor alle processen op de dienstvoorziening die ze uitvoeren en/of inkopen, en er geldt ten aanzien hiervan geen voorbehoud voor diensten die door derden verricht worden. De verantwoordelijkheid voor alle processen moet aantoonbaar geborgd zijn in de leveringscontracten met aanbieders van de diensten. Ad 3. Spoorwegondernemingen/exploitanten die spoorgebonden diensten aanbieden op de rangeerheuvel moeten daarvoor vooraf schriftelijke toestemming van ProRail verkrijgen. ProRail kan aan deze toestemming voorwaarden verbinden met het oog op de juridische, technische en veilige uitvoerbaarheid van deze spoorgebonden dienst. Alleen door ProRail goedgekeurde diensten mogen aangeboden worden. Onderdeel van het goedkeuringsproces is, dat de aanbieder van de diensten moet aantonen dat gebruikers van deze diensten aan de door ProRail vastgestelde richtlijnen en voorwaarden voor gebruik van de dienstvoorziening kunnen voldoen. Voor dienstaanbieders die in het kader van hun dienst de beschikking krijgen over (en daarmee toegang tot) vertrouwelijke gegevens van de afnemende spoorwegonderneming (zoals bij het verwerken van bestelgegevens of bij het verwerken van gegevens in Kijfdis), geldt dat de aanbieder van de dienst een effectieve geheimhouding van deze gegevens moet realiseren richting de afnemer, bijvoorbeeld via een Non-Disclosure Agreement.

Rangeerheuvel Kijfhoek		
5.1	Juridische benodigdheden	Ad 4. Spoorwegondernemingen die gebruikmaken van de spoorweginfrastructuur van de rangeerheuvel zonder gebruik te maken van heuvelfaciliteiten hoeven niet te beschikken over specifiek toegelaten locomotieven. Bij dit type gebruik zijn de verdeelsporen enkel toegankelijk via de zuidzijde van de sporenbundels. *Veiligheid* Voor alle typen gebruikers geldt dat ProRail alleen toegang kan/mag verlenen op basis van een positieve veiligheidsbeoordeling van het integrale proces op de rangeerheuvel en voor type gebruikers 1 en 3 een specifieke technische toelating van heuvellocomotieven. Gebruikers hebben de plicht om de noodzakelijke input voor een veiligheidsdossier aan te leveren en deel te nemen in de gezamenlijke veiligheidsbeoordeling. Specifiek voor type gebruikers 2 en 3 geldt het volgende ten aanzien van de veiligheidsbeoordeling: • De afnemer van de dienst (type 2) moet vooraf aantonen dat haar integrale proces op de dienstvoorziening, inclusief de geleverde dienst, voldoende veilig is. • De aanbieder van de dienst (type 3) moet vooraf aan ProRail aantonen dat de aangeboden dienst veilig wordt uitgevoerd, voldoet aan de door ProRail gestelde voorwaarden en vereist een akkoord van ProRail. Deze voorwaarden zijn opgenomen in het document '*Lokale bijzonderheden voor vervoerders rangeerheuvel Kijfhoek*'. Dit document is toegankelijk via het Partnerportaal. Naast de verplichting vooraf een veiligheidsbeoordeling te laten uitvoeren hebben partijen de plicht om samen met ProRail de integrale veiligheid op de dienstvoorziening te monitoren. ProRail organiseert hiertoe een veiligheidsoverleg dat verplicht is voor alle gemandateerde gebruikers van de heuvel. Daarnaast zijn er strikte regels opgesteld voor het veilig uitvoeren van het heuvel- en opstelproces en het garanderen van de Arboveiligheid en vereist het werken op rangeerheuvel Kijfhoek specifieke opleidingen. Dit omdat het zowel het heuvelproces als het opstelproces op Kijfhoek afwijkt van reguliere opstel- en rangeeractiviteiten, zowel door de inhoud van het proces als door de aanwezigheid van speciale installaties en systemen in de infrastructuur. Zie voor meer informatie met betrekking tot de veiligheid op Kijfhoek het Partnerportaal. *Overig* De rangeerheuvel Kijfhoek is onderdeel van de dienst 'Opstellen en rangeren' (zie paragrafen 7.3.5 *Opstelterreinen* en 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren* van de Netverklaring). De voorwaarden die van toepassing zijn op de dienst 'Opstellen en rangeren' zijn hiermee ook van toepassing op het gebruik van de rangeerheuvel Kijfhoek. Zie voor de gebruiksinformatie rangeerheuvel Kijfhoek onderdeel 2.1.8 van Bijlage 8.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	De dienst is beperkt tot gebruik met normaal verkeer, niet zijnde Buitengewoon Vervoer (zie paragraaf 4.7 *Buitengewoon Vervoer, testtreinen en andere speciale treinen*). Het is mogelijk om op de rangeerheuvel te heuvelen met behulp van het geautomatiseerd heuvelsysteem, hetzij in zelfvoorziening, hetzij met ondersteuning van een aanbieder van spoorgebonden diensten. Het heuvelen op de rangeerheuvel te Kijfhoek is uitsluitend mogelijk met locomotieven die zijn uitgerust met apparatuur voor communicatie en beïnvloeding door het systeem MSR-32. Zie voor de specifieke toelatingseisen die gelden voor heuvellocomotieven het document '*Toelatingseisen materieel rangeerheuvel Kijfhoek*' op het Partnerportaal. Voor spoorvoertuigen die gebruikt worden voor onderhoud van de spoorweginfrastructuur en locomotieven die in uitzonderingssituaties via de heuveltop rijden, geldt dat er een specifieke toelating nodig is voor het hele gebied van de rangeerheuvel, in verband met het risico op schade (aan spoorvoertuigen en/of de infrastructuur) bij het passeren van installaties in de verdeelsporen en in het heuvelgebied. Zie voor de eisen aan dit type spoorvoertuigen eveneens het document '*Toelatingseisen materieel rangeerheuvel Kijfhoek*' op het Partnerportaal.

Rangeerheuvel Kijfhoek		
5.3	Zelfstandig gebruik	De rangeerheuvel wordt voor het heuvelproces in normaal bedrijf uitsluitend gebruikt met behulp van het automatische heuvelsysteem MSR-32. ProRail biedt onder voorwaarden de mogelijkheid tot een tijdelijke noodprocedure heuvelen met behulp van handmatige bediening van de heuvellocomotief. Deze procedure is enkel toegelaten onder specifieke omstandigheden, bijvoorbeeld bij een onvoorziene en tijdelijke storing of uitval van de verbinding tussen de wal en de boordapparatuur in de heuvellocomotief. De '*Procedure voor (tijdelijk) heuvelen met handmatige bediening van de locomotief*' is in te zien via het Partnerportaal. Er gelden beperkingen voor toegang tot de verdeelsporen via de heuvelzijde: 1. Partijen die geen gebruik maken van het heuvelproces hebben geen toegang tot het heuvelgebied. 2. Wagens en overige voertuigen die via het heuvelgebied rijden moeten voor de toelating beoordeeld zijn op geschiktheid om door het heuvelgebied te rijden. 3. Bewegingen moeten uitgevoerd worden met locomotieven die daar toegelaten zijn. De verdeelsporen kunnen ook gebruikt worden voor het opstellen van wagens die niet bij het heuvelproces betrokken zijn. In dat geval kan er alleen gerangeerd worden vanaf de zuidzijde. Voor het opstellen en rangeren van wagens op de verdeelsporen via de zuidzijde gelden geen specifieke beperkingen ten aanzien van voertuigen. Bij het gebruik van de verdeelsporen voor opstellen en rangeren mogen er geen remsloffen aan de zuidzijde van het verdeelspoor aanwezig zijn en mogen wagens niet verder geplaatst worden dan de aangegeven stopmarkering. Ook voor het opstelproces op de verdeelsporen geldt dat de (Arbo)veiligheid beïnvloed wordt door de aanwezigheid van speciale installaties in het spoor. Om medewerkers die de verdeelsporen betreden te wijzen op de bijzonderheden is de *'Instructie voor personeel bij betreden van verdeelsporen (spoor 105-148) Kijfhoek'* opgesteld. Deze instructie is te raadplegen via het Partnerportaal. De verdeelsporen kennen onderscheidende nuttige spoorlengtes voor het gebruik om te heuvelen en om op te stellen en rangeren. Deze nuttige spoorlengtes zijn te vinden op het Partnerportaal. Het vertrekken van treinen van de verdeelsporen bij normaal functioneren van de heuvel is enkel mogelijk via de zuidzijde. Uitzondering hierop zijn rangeerbewegingen van treindelen van de verdeelsporen (sporen 105-148) naar de aankomstsporen (sporen 203-216) voor een herheuveling.
5.4	IT-systemen	Voor een veilig en efficiënt gebruik van de rangeerheuvel dient tijdens de uitvoering de informatie over de treinsamenstelling, volgordeafhankelijkheid en individuele wagens tijdig en correct te worden aangeleverd. Gerechtigden dienen hierbij gebruik te maken van het systeem Kijfdis.
5.5	Gebruik van remsloffen en stopblokken	Voor de uitvoering van het geautomatiseerde heuvelproces is, in uitzondering op de algemene regel, het gebruik van een specifiek voor het heuvelproces bestaande 'Remslof Verdeelsporen Kijfhoek' verplicht, conform het '*Gebruiksvoorschrift GVS00109*' (zie het Partnerportaal). N.B. Het gebruik van deze remslof is niet toegestaan voor wagens op verdeelsporen die niet in gebruik zijn als sorteerspoor voor heuvelen, maar alleen als opstelspoor. Zie paragraaf 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren* onderdeel 5.5 voor informatie over het gebruik van remsloffen en stopblokken bij het gebruik van de spoorweginfrastructuur van de rangeerheuvel Kijfhoek voor het opstellen en rangeren zonder gebruik te maken van de heuvelfaciliteiten.
6. Capaciteitsaanvraag		

Rangeerheuvel Kijfhoek		
6.1	Aanvraag toegang tot rangeerheuvel Kijfhoek	*Aanvraag, toewijzing en annulering van rangeer-, opstel- en heuvelsporen* Het proces voor aanvraag en toewijzing van rangeer- en opstelsporen en de bijbehorende voorzieningen is beschreven in paragraaf 7.3.5.3 *Capaciteitsverdeling op rangeeremplacementen en opstelterreinen* van de Netverklaring. Capaciteitsaanvragen voor emplacement Kijfhoek en rangeerheuvel Kijfhoek dienen een aantal specifieke gegevens te bevatten. Zie hiervoor paragraaf 3.4.6 *Eisen met betrekking tot informatielevering* en Bijlage 8, onderdeel 3. Paragraaf 7.3.5.3.10 *Procedure gebruik rangeerheuvel Kijfhoek voor heuvelen* beschrijft de procedure voor het aanvragen van capaciteit voor het gebruik van de heuvelsporen. Paragraaf 7.3.5.2.2 *Rangeerheuvel Kijfhoek* onderdeel 5 Gebruiksvoorwaarden onderscheidt vier soorten gebruikers. Wanneer een partij na de start van de jaardienstverdeling 2027 een gereguleerde dienst aanbiedt ten behoeve van het heuvelen van wagens van derden, hebben deze derden hier in hun jaardienstaanvraag voor dienstregelingsjaar 2027 geen rekening mee kunnen houden. Indien er voor het gebruik van dit type dienst of diensten capaciteit nodig is gedurende het dienstregelingsjaar, kan de capaciteit op twee manieren verkregen worden: a. Middels een ad-hocaanvraag b. Door gebruik te maken van de aan de aanbiedende partij verdeelde capaciteit In de jaardienstverdeling toegekende capaciteit kan ook ingezet worden voor het gebruik maken van de dienst. Het is mogelijk capaciteit terug te geven. Annuleren van verdeelde capaciteit op de verdeelsporen – ongeacht voor heuvelen, opstellen of rangeren – kan zoals beschreven in paragraaf 7.3.5.3.10 *Procedure gebruik rangeerheuvel Kijfhoek voor heuvelen*. *Betreden van het opstelterrein* Informatie over het betreden van opstelterreinen (bijvoorbeeld over het openen van toegangspoorten/-deuren) is te vinden in de *'Richtlijn gedragsregels op spoorwegterreinen'(RLN00300)*, te raadplegen via het Partnerportaal of via de website van ProRail en - aanvullend daarop - in de L*okale bijzonderheden emplacement Kijfhoek*, zie het Partnerportaal.
6.2	Antwoord op het verzoek	Zie paragraaf 7.3.5.3 *Capaciteitsverdeling op rangeeremplacementen en opstelterreinen* van Netverklaring.

7.3.5.2.2.1 Diensten op de rangeerheuvel Kijfhoek

Er zijn geen spoorgebonden diensten van derden op de rangeerheuvel Kijfhoek[185] bij ProRail gemeld en er zijn derhalve ook geen spoorgebonden diensten op de rangeerheuvel Kijfhoek opgenomen in de '*Overzichtslijst van spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail. In lijn met het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer[186] onderzoekt ProRail de realisatie van een neutrale sorteerdienst op Kijfhoek.

7.3.5.2.3 Openbare laad- en losplaatsen

Openbare laad- en losplaatsen		
1.Algemene Informatie		
1.1	Omschrijving	Een openbare voorziening om goederen van een vrachtauto naar een trein over te slaan of omgekeerd. Hierbij wordt niet bedoeld het overpompen van vloeistoffen.
1.2	Locaties	Een landelijk overzicht van de locaties van de openbare laad- en losplaatsen is opgenomen in Bijlage 20.

185 Voor meer informatie over het juridisch kader met betrekking tot deze dienstvoorziening verwijst ProRail naar de Handreiking spoorgebonden diensten (2018) van de Autoriteit Consument en Markt (ACM), de informele zienswijze over opduwdienst Kijfhoek d.d. 9 december 2022 en de aanvulling op deze informele zienswijze d.d. 9 mei 2023. Deze documenten zijn te vinden op de website van de ACM.

186 Zie Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050.

Openbare laad- en losplaatsen		
1.3	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-23:59 uur. Een aantal locaties heeft in verband met voorschriften uit de Omgevingsvergunning beperkte openingstijden. Deze zijn terug te vinden in de Omgevingsvergunning van desbetreffende locatie (zie het Partnerportaal).
1.4	Technische karakteristiek	De voorziening omvat ten minste een verhard en direct naast een spoor gelegen terrein alsmede een toegangsweg vanaf de openbare weg geschikt voor gangbare wegvoertuigen. De beschikbare nuttige lengte van de openbare laad- en losplaatsen verschilt per locatie (zie het bestand '*Spoor- en perronlengten'* op het Partnerportaal).[187] Nadere technische informatie over een specifieke locatie kan worden opgevraagd bij ProRail, onder andere via gebruikswaardeinfo@prorail.nl (zie ook paragraaf 2.3 *Kenmerken van de spoorweginfrastructuur*).
1.5	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van de laad- en losplaatsen is inbegrepen in het tarief voor de dienst Opstellen en rangeren (zie paragraaf 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren* van de Netverklaring).

7.3.5.2.4 Depotvoeding

Depotvoeding		
1.Algemene Informatie		
1.1	Omschrijving	Een elektriciteitsaansluiting voor de voeding van niet-tractiegebonden elektrische treinsystemen.
1.2	Locaties	Informatie over de aanwezigheid van depotvoedingen op specifieke opstelterreinen is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Partnerportaal.
1.3	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-23:59 uur.
1.4	Technische karakteristiek	Er is onderscheid tussen: - Depotvoeding 230 V - Depotvoeding 400 V
1.5	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van deze dienst is inbegrepen in het tarief voor de dienst Opstellen en rangeren, zie paragraaf 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren*.
1.6	Gebruiksvoorwaarden	De depotvoeding is alleen geschikt voor het voeden van niet-tractiegebonden elektrische treinsystemen. Een niet-tractiegebonden elektrisch treinsysteem dient bestand te zijn tegen uitschakelingen en (automatische) inschakeling (herstellen) van de depotvoeding. Op een connector (wandcontactdoos) mag maximaal één verbruiker/trein aangesloten zijn. Lekstromen van de elektrische treinsystemen naar gestel/aarde ter grootte van 15 mA en meer, kunnen leiden tot uitschakeling van de depotvoeding. De depotvoeding dient conform de '*Handleiding depotvoeding*' te worden gebruikt. Deze handleiding is te vinden op het Partnerportaal.

7.3.5.2.5 Treinvoorverwarming

Treinvoorverwarming		
1.Algemene Informatie		
1.1	Omschrijving	Een elektriciteitsaansluiting voor klimatisering van spoorvoertuigen en niet-tractiegebonden elektrische treinsystemen.
1.2	Locaties	Informatie over de aanwezigheid van treinvoorverwarming op specifieke opstelterreinen is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Partnerportaal.
1.3	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-23:59 uur.

187 Laad- en losplaatsen liggen altijd in niet-centraal bediende gebieden. De nuttige lengte van het spoor op een openbare laad- en losplaats wordt gemeten van vrijbalk tot vrijbalk/stootjuk.

Treinvoorverwarming		
1.4	Technische karakteristiek	Contactdoos met 1500 V DC van de bovenleiding: - vaste wandcontactdoos, 1500 V DC - flexibele contactdoos, 1500 V DC
1.5	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van deze dienst is inbegrepen in het tarief voor de dienst Opstellen en rangeren, zie paragraaf 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren*.

7.3.5.2.6 Vulhydranten

Vulhydranten		
1.Algemene Informatie		
1.1	Omschrijving	Wateraansluitingen voor het vullen van de reservoirs van spoorvoertuigen met proceswater.
1.2	Locaties	Informatie over de aanwezigheid van vulhydranten is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Partnerportaal.
1.3	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-23:59 uur.
1.4	Technische karakteristiek	Wateraansluitingen langs opstelsporen (geen drinkwater).
1.5	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van deze dienst is inbegrepen in het tarief voor de dienst Opstellen en rangeren, zie paragraaf 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren*.
1.6	Gebruiksvoorwaarden	Het vulhydrant dient conform de '*Handleiding vulhydrant*' te worden gebruikt. Deze handleiding is te vinden op het Partnerportaal.

7.3.5.2.7 Servicepunten

Servicepunten		
1.Algemene Informatie		
1.1	Omschrijving	Nutsvoorzieningen ter ondersteuning van het inwendig reinigen van spoorvoertuigen.
1.2	Locaties	Informatie over de aanwezigheid van servicepunten op specifieke opstelterreinen is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Partnerportaal.
1.3	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-23:59 uur.
1.4	Technische karakteristiek	Servicepunten zijn kasten waarop één of meerdere nutsvoorzieningen zijn geïnstalleerd: • Koud proceswater (geen drinkwater; overal beschikbaar). • Warm proceswater (geen drinkwater; niet overal beschikbaar). • Geïntegreerd vulhydrant (geen drinkwater). • Spoelbak met rioolaansluiting. • Wandcontactdoos 230 V AC. • Wandcontactdoos 400 V AC.
1.5	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van deze dienst is inbegrepen in het tarief voor de dienst Opstellen en rangeren, zie paragraaf 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren*.

7.3.5.2.8 Rembeproevingskasten

Rembeproevingskasten		
1.Algemene Informatie		
1.1	Omschrijving	Persluchtaansluitingen voor het testen van remsystemen van spoorvoertuigen.
1.2	Locaties	Informatie over de aanwezigheid van rembeproevingskasten op specifieke opstelterreinen is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Partnerportaal.

Rembeproevingskasten		
1.3	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-23:59 uur.
1.4	Technische karakteristiek	Afnamepunt voor perslucht en luchtslangen, waarvan twee typen zijn: • Op afstand bedienbaar • Niet op afstand bedienbaar
1.5	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van deze dienst is inbegrepen in het tarief voor de dienst Opstellen en rangeren, zie paragraaf 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren*.

7.3.5.2.9 Geleiding voor in- en uitstapvoorzieningen

Geleiding voor in- en uitstapvoorzieningen		
1.Algemene Informatie		
1.1	Omschrijving	Een geleiding voor verrijdbare opstapbordessen voor het in- en uitstappen van personeel in en uit de spoorvoertuigen.
1.2	Locaties	Informatie over de aanwezigheid van voorzieningen op specifieke opstelterreinen is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Partnerportaal.
1.3	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-23:59 uur.
1.4	Technische karakteristiek	• Geleiding via verholen goot • Geleiding via buis
1.5	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van deze dienst is inbegrepen in het tarief voor de dienst Opstellen en rangeren, zie paragraaf 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren*.

7.3.5.2.10 Servicepaden en -wegen

Servicepaden en -wegen		
1.Algemene Informatie		
1.1	Omschrijving	Verharde paden en wegen langs servicesporen ten behoeve van inwendige reiniging, vullen en legen van reservoirs, inspectie en klein onderhoud van spoorvoertuigen.
1.2	Locaties	Informatie over de aanwezigheid van voorzieningen op specifieke opstelterreinen is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Partnerportaal.
1.3	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-23:59 uur.
1.4	Technische karakteristiek	Vormen van verharding: • Industrieplaten. • Asfalt. • Klinkers/straatstenen of stoeptegels. • Porfier. Servicepaden liggen overwegend op hoogte van de bovenkant van de dwarsligger en voorkomend op hoogte van de bovenkant van de spoorstaaf.
1.5	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van deze dienst is inbegrepen in het tarief voor de dienst Opstellen en rangeren, zie paragraaf 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren*.

7.3.5.2.11 Fecaliënafvoer

ProRail biedt geen specifieke faciliteiten voor fecaliënafvoertrolleys. Het gebruik van de riool-aansluitingen en elektrische laadpunten van ProRail voor fecaliënafvoertrolleys is alleen toegestaan nadat hierover specifieke afspraken met ProRail zijn gemaakt. ProRail is eigenaar van twee vaste fecaliënafvoerinstallaties voor het ledigen van gesloten toiletsystemen en het vullen met spoelwater. Deze installaties staan in Groningen en Leeuwarden en worden geëxploiteerd door Arriva. ProRail legt geen additionele vaste openbare fecaliënafvoerinstallaties aan.

7.3.5.3 Capaciteitsverdeling op rangeeremplacementen en opstelterreinen

Voor het verdelen van capaciteit op rangeeremplacementen en opstelterreinen gelden andere regels dan voor de capaciteitsverdeling van treinpaden zoals opgenomen in hoofdstuk 4.[188] De regels ten aanzien van de verdeling van capaciteit op rangeeremplacementen en opstelterreinen zijn nader uitgewerkt in de onderstaande paragrafen.

7.3.5.3.1 Uitgangspunten

a. ProRail maakt de capaciteit die beschikbaar is voor opstellen en/of rangeren uiterlijk 1 maart bekend door middel van de Sporendatabase, een catalogus met daarin informatie over de gebruikswaarde en het voorkeursgebruik van de sporen die onderdeel uitmaken van de dienst(voorziening) 'Opstellen en rangeren' (zie het Partnerportaal). 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. Voor sommige sporen heeft ProRail ook een voorkeursgebruik in de Sporendatabase opgenomen. Dit voorkeursgebruik betreft een verdieping van de gebruikswaarde en geeft aan op welke wijze het spoor - gelet op de aanwezige voorzieningen - het best gebruikt kan worden (bijvoorbeeld sporen met een depotvoeding hebben als voorkeursgebruik het opstellen van locomotieven). De informatie is afkomstig uit de applicatie Infra-Atlas.
b. ProRail houdt bij de behandeling van de verzoeken tot toegang rekening met de gebruikswaarde en het eventuele voorkeursgebruik van de sporen. Van de gebruikswaarde en het voorkeursgebruik kan worden afgeweken indien dit bijdraagt aan het zoeken naar levensvatbare alternatieven bij conflicterende aanvragen zoals bedoeld in paragraaf 7.3.5.3.5 *Proces voor het indienen van aanvragen voor de jaardienstverdeling*. Indien het zoeken naar levensvatbare alternatieven geen resultaat geeft en ProRail de prioriteringscriteria uit deze paragraaf toepast, dan geldt dat het gebruik van de aangevraagde sporen conform de gebruikswaarden een rol kan spelen.[189]
c. In de Sporendatabase zijn sporen gereserveerd voor het opstellen van spoorvoertuigen en materialen die gebruikt worden ten behoeve van beheer- en onderhoudswerkzaamheden (zie paragraaf 4.3). Deze sporen zijn aangeduid als 'Infravervoerders'.
d. ProRail reserveert één servicespoor op één van de emplacementen Amsterdam Westhaven Reizigers, Lelystad, Hoofddorp, Zaanstraat of Watergraafsmeer ten behoeve van passagiersvervoerdiensten onder het regime van open toegang in de ad-hocfase. Dit spoor is aangeduid als 'ad hoc open toegang' in de Sporendatabase. De voorwaarden voor het gebruik van dit spoor staan vermeld in het document '*Spelregels capaciteitsreservering ten behoeve van besloten reizigersvervoer in ad-hocfase'*, te vinden op het Partnerportaal.
e. Indien de fysieke capaciteit op een emplacement groter is dan de milieucapaciteit, dan is de milieucapaciteit leidend en vindt op basis hiervan coördinatie plaats.
f. Tijdelijke capaciteitsbeperkingen zoals bedoeld in paragraaf 4.3 *Tijdelijke capaciteitsbeperkingen* kunnen ook gevolgen hebben voor de toegang en het gebruik van rangeeremplacementen en opstelterreinen. Capaciteitsbeperkingen op rangeeremplacementen en opstelterreinen worden vastgesteld op grond van de in paragraaf 4.3 omschreven procedures, waarbij geldt dat spoorwegondernemingen zelf dienen te zorgen voor het verwijderen van spoorvoertuigen die opgesteld staan op de buitendienst te stellen sporen vóór het begin van de tijdelijke capaciteitsbeperking, tenzij anders is overeengekomen (en vastgelegd in de Btd-planner).
g. Voor patroonmatige capaciteitsbeperkingen op emplacementen kunnen aanvullende afspraken worden gemaakt om de consequenties voor goederen- en reizigersverkeer (bijvoorbeeld op het gebied van rangeren, opstellen, toegang tot terminals of service en onderhoud aan

---

188 Uitvoeringsverordening 2017/2177/EU geeft een nadere uitwerking van verplichtingen op het gebied van de toegang tot spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen (zoals opstelterreinen en emplacementen).

189 Indien de prioriteringscriteria 1 en 2 uit stap 5 niet tot een oplossing hebben geleid, dan stelt prioriteringscriterium 3 dat het gebruik van de aangevraagde sporen conform de gebruikswaarden zoals opgenomen in de Sporendatabase vóór gaat op gebruik dat afwijkt van de in de Sporendatabase opgenomen gebruikswaarden.

spoorvoertuigen) te beperken. Deze worden in de Btd-planner (zie Bijlage 23, onderdeel 6.1) vastgelegd.

h. Om op emplacementen geen capaciteit ongebruikt te laten kan capaciteit op één of meerdere specifiek(e) spo(o)r(en) in overeenstemming tussen ProRail en betrokken gerechtigden toegewezen worden aan meerdere gerechtigden ten behoeve van gedeeld gebruik. Daarbij kunnen gerechtigden samenwerken en één van hen als coördinerend voor de dagelijkse logistieke afstemming aanwijzen.

7.3.5.3.2 Tijdschema en proces voor de jaardienstverdeling op emplacementen

Verzoeken tot toegang tot rangeer- en opstelvoorzieningen voor de jaardienstverdeling worden gedaan via een door ProRail op het Partnerportaal beschikbaar gesteld aanvraagformulier (‘*Aanvraagformulier diensten en dienstvoorzieningen op emplacementen’*). Dit formulier kan verstuurd worden naar capaciteitsverdeling@prorail.nl. Aanvragen voor reizigersvervoer en overig vervoer niet zijnde goederenvervoer kunnen ook gedaan worden via volume-infra-inzetten (VII) in DONNA. Het verzoek dient minimaal de toegang tot een specifiek spoor voor een aan te geven tijdvak te omvatten. De maximale duur is één dienstregelingsperiode. In dit geval van 13 december 2026 t/m 11 december 2027.

Voor capaciteitsverdeling op emplacementen wordt het tijdschema van de jaardienstverdeling voor treinpaden gehanteerd. Aanvragers dienen hun verzoek voor rangeer- en opstelcapaciteit uiterlijk 14 april 2026 in te dienen (zie paragraaf 4.5.1 *Tijdschema en proces voor de jaardienstverdeling*).

Activiteit	Datum
Indienen van jaardienstaanvragen voor emplacementen:	
a. DONNA-bestand open voor inbrengen aanvragen	Wordt nader bepaald via de Tafel van Verdeling in januari 2026
b. Sluitingsdatum voor jaardienstaanvragen voor benodigde capaciteit op emplacementen	13-04-2026
c. Intake aanvragen	14 t/m 24 april 2026
Coördinatie:	
d. Start coördinatie	14-04-2026
Consultatie ontwerpdienstregeling:	
e. Ontwerpdienstregeling gereed voor consultatie	06-07-2026
f. Sluitingsdatum consultatiereacties	07-08-2026
Vaststelling van de capaciteitsverdeling voor de jaardienst:	
g. Vaststelling van de capaciteitsverdeling op emplacementen voor de jaardienst	24-08-2026

7.3.5.3.3 Tijdschema en proces voor de late-requestaanvragen op emplacementen

Een speciale categorie aanvragen zijn de late-requestaanvragen. Het betreft hier ad-hocaanvragen voor dienstregeling 2027 die na de sluitingsdatum voor de jaardienstverdeling (dus vanaf 14 april 2026*)* binnenkomen tot en met 19 oktober 2026.

De late-requestaanvragen worden in volgorde van binnenkomst verwerkt ná 24 augustus 2026. Deze aanvragen, inclusief de ad-hocaanvragen die tussen 20 oktober en 5 november 2026 worden ingediend, dienen uiterlijk na vijf werkdagen door ProRail behandeld en verwerkt te zijn. Voor ad-hocaanvragen die gedaan worden na 5 november 2026 gelden de reguliere reactietermijnen zoals in paragraaf 7.3.5.3.4 hieronder worden genoemd.

7.3.5.3.4 Tijdschema en proces voor de ad-hocaanvragen

De eerste dag van aanvragen van ad-hoccapaciteit op rangeeremplacementen en opstelterreinen is 20 oktober 2026 (de eerste dag na sluiting van de late-requestperiode).

1. Verzoeken tot toegang tot een spoor voor een aan te geven tijdvak kunnen tot vijf dagen voor uitvoering gedaan worden via:
   - Een volume-infra-inzet (VII) in DONNA
   - Een e-mailbericht aan capaciteitsverdeling@prorail.nl

   Hiervoor geldt dat behandeling van een ad-hocaanvraag binnen maximaal vijf werkdagen geschiedt, tenzij afstemming met een derde partij nodig is. Dan wordt de behandeltermijn verlengd tot maximaal twintig werkdagen.

2. In de periode van vijf dagen voor uitvoering tot aan het moment van uitvoering via:
   - Het systeem LOA-Online[190] (zie paragraaf 5.3.1 en Bijlage 23, onderdeel 5.1).
   - (Telefonisch) contact tussen de gerechtigde en de verkeersleidingspost.

   Hiervoor geldt dat de aanvraag minimaal vijftien minuten vóór uitvoering moet worden ingediend en door ProRail binnen vijftien minuten zal worden beantwoord. Worden aanvragen korter vóór uitvoering ingediend, dan spant ProRail zich in deze aanvraag op tijd af te handelen. ProRail kan in dat geval echter geen garantie geven dat de aanvraag op tijd wordt afgehandeld.

7.3.5.3.5 Proces voor het indienen van aanvragen voor de jaardienstverdeling
Het proces voor het indienen van capaciteitsaanvragen voor de jaardienstverdeling bestaat uit de volgende stappen:

Stap 1: Beoordeling van toegangsverzoeken voor opstel- en rangeervoorzieningen
ProRail beoordeelt binnen vijf werkdagen na ontvangst van een toegangsverzoek of de aanvraag volledig is. Indien onvolledig dan wordt de indiener in de gelegenheid gesteld om de aanvraag te completeren gedurende de termijn zoals genoemd in paragraaf 4.5.1 *Tijdschema en proces voor de jaardienstverdeling* tabel 4.3 punt c.

Stap 2: Integreren van alle capaciteitsaanvragen
Alle capaciteitsaanvragen per betreffende dienstvoorziening worden door ProRail geïntegreerd en afgezet tegen de beschikbaar gestelde capaciteit. In beginsel worden aanvragen toegewezen. Als er sprake is van conflicterende aanvragen wordt de coördinatieprocedure (stap 3) opgestart.

Stap 3: Coördinatieprocedure
Er wordt een coördinatiedossier opgesteld met daarin:
- Een beschrijving van het toegangsconflict (concurrentie).
- Een overzicht van alle aanvragers (in verband met een integrale, niet-discriminerende behandeling. Hierbij wordt wel rekening gehouden met de vergelijkbaarheid van de aanvraag en de dienstvoorziening).
- Informatie over het emplacement en de dienstvoorzieningen.

ProRail gaat in overleg met alle aanvragers, per betreffende dienstvoorziening (integraal), proberen de aanvragen zo goed mogelijk met elkaar in overeenstemming te brengen. ProRail kijkt daarbij of er pragmatische oplossingen mogelijk zijn om de beschikbare capaciteit maximaal te benutten. Relevante informatie over verschuivingen van lading tussen spoorwegondernemingen, aantoonbaar opportune nieuwe lading en significante wijzigingen in volumes van lading kunnen onderdeel uitmaken van het coördinatieproces.
- Indien betrokken partijen akkoord zijn wordt de oplossing vastgelegd en verdeeld.
- Indien betrokken partijen niet akkoord zijn volgt stap 4.

Stap 4: Onderzoek naar levensvatbare alternatieven

[190] Voor het aanvragen van rangeer-/opstelcapaciteit op Kijfhoek kan geen gebruik worden gemaakt van LOA-Online. Dit verloopt via telefonisch contact tussen de gerechtigde en de verkeersleidingspost.

In het geval dat de coördinatieprocedure (stap 3) niet heeft geleid tot een oplossing van het conflict gaan ProRail en de betrokken aanvragers samen op zoek naar een alternatieve dienstvoorziening die in de behoefte van de aanvragers kan voorzien (hierna: levensvatbaar alternatief). Het initiatief voor het onderzoek naar levensvatbare alternatieven ligt bij ProRail. Betrokken partijen worden hierbij wel expliciet uitgenodigd om alternatieven aan te dragen.

ProRail houdt, voor zover dat voor haar mogelijk is, bij het doen van voorstellen van mogelijke alternatieven tenminste rekening met:

- De operationele kenmerken van de alternatieve dienstvoorziening.
- De substitueerbaarheid van de fysieke en technische kenmerken van de alternatieve dienstvoorziening.
- De duidelijke gevolgen voor de aantrekkelijkheid en concurrentiepositie van de door de aanvrager geplande spoorvervoersdienst.
- De geraamde extra kosten voor de aanvrager.

Het is aan de aanvrager om te bepalen of één van de door ProRail voorgestelde levensvatbare alternatieven voor hem aanvaardbaar is. Daarbij kunnen de drie onderstaande situaties worden onderscheiden:

1. De aanvrager gaat akkoord met een voorgesteld alternatief, ProRail wijst de capaciteit toe conform het voorstel.
2. Aanvrager en ProRail bereiken geen overeenstemming over een haalbaar alternatief. ProRail wijst in dat geval de aanvraag onderbouwd af onder vermelding van de alternatieven die ProRail haalbaar acht.
3. Het onderzoek naar levensvatbare alternatieven heeft geen resultaat opgeleverd, ProRail gaat over tot conflictbeslechting volgens de prioriteringscriteria in stap 5.

Stap 5: Conflictbeslechting volgens de prioriteitscriteria voor toewijzing
Prioritering vindt plaats in volgorde van de nummering.

Algemene prioriteitscriteria
Indien er voor de aanvragers geen levensvatbare alternatieven zijn, wijst ProRail verzoeken toe volgens onderstaande prioriteitscriteria. Prioritering vindt plaats in volgorde van de nummering.

1. Opstellen van spoorvoertuigen die operationeel worden ingezet in een geplande vervoersdienst gaat boven spoorvoertuigen die niet-operationeel worden ingezet (bijvoorbeeld strategische reserves, nieuwe of defecte spoorvoertuigen, sloopmaterieel, opleidingsmaterieel, et cetera).
2. Treingerelateerd opstellen en behandelen/rangeren gaat boven niet-treingerelateerd opstellen en behandelen/rangeren. Om dit te kunnen bepalen wordt er gekeken naar het aantal:
   - Aangevraagde treinen voor de jaardienstverdeling.
   - Gerealiseerde treinen in de lopende dienstregeling.
3. Het gebruik van de aangevraagde sporen conform de gebruikswaarden, zoals opgenomen in de Sporendatabase (zie ook paragraaf 7.3.5.3.1 *Uitgangspunten* punt a) 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.[191]
4. Voor reizigerstreinen geldt dat er naar rato van het aantal bakken (rekening houdend met de lengte van de bakken) van startende beladen (eerste) reizigerstreinen wordt toegewezen.
5. Aanvragen voor kortdurend opstellen gaan boven aanvragen voor langdurig opstellen

[191] 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 rangeren zonder gebruik te maken van de rangeerheuvel (brief ACM d.d. 21 februari 2022 ACM/UIT/572134 inzake prioriteringscriteria Kijfhoek).

6. Voor goederenvervoerders geldt dat er bij de toewijzing rekening wordt gehouden met de relatie tussen treinlengte en spoorlengte. De langste sporen worden toegewezen aan de spoorwegonderneming die in een geplande vervoersdienst de langste treinen inzet.
7. Voor goederenvervoerders geldt dat opstelsporen voor locomotieven worden verdeeld naar rato van het verwachte gebruik van deze sporen.
8. Voor goederenvervoerders geldt dat een contract (het aantoonbaar beschikken over ladingpakket en/of terminalslots binnen de dienstregelingsperiode) gaat boven geen contract.
9. In de toewijzing wordt rekening gehouden met de optimalisatie van het spoorgebruik bij het rangeren, namelijk zo min mogelijk rangeerbewegingen.
10. In het kader van optimaal benutten van capaciteit wordt er, indien data beschikbaar is, gekeken naar het benuttingspercentage van de toegewezen capaciteit inclusief redenen daarvoor. Een hoger benuttingspercentage heeft voorrang op een lager benuttingspercentage

De prioriteitscriteria voor de verdeelsporen op rangeerheuvel Kijfhoek worden niet toegepast zolang er geen spoorgebonden diensten van derden op de rangeerheuvel Kijfhoek bij ProRail gemeld zijn zoals bedoeld in paragraaf 7.3.5.2.2.1 (Diensten op rangeerheuvel Kijfhoek) bij ProRail gemeld zijn [192]

Prioriteitscriteria voor de verdeelsporen op rangeerheuvel Kijfhoek
Specifiek voor toegang tot de verdeelsporen op Kijfhoek gelden de navolgende prioriteringscriteria:

1. Gebruik van verdeelsporen in combinatie met het gebruik van de rangeerheuvel gaat boven ander type gebruik van deze sporen. Hiertoe ProRail bepaalt het noodzakelijk aantal sporen voor het sorteren met gebruik van de rangeerheuvel. Dit aantal zal worden verdeeld over de aanvragen die gedaan worden voor het gebruik van de sorteerfunctie van de rangeerheuvel. Indien het noodzakelijk aantal sporen voor sorteren het aantal beschikbare sporen overstijgt, geldt dat capaciteitsaanvragen voor treinen die herkomst en/of bestemming mainport Rotterdam-Rijnmond of havenindustriële complexen van Amsterdam-IJmond en Vlissingen-Sloe hebben, voor capaciteitsaanvragen gaan voor treinen met een andere dan bovengenoemde herkomst en bestemming.

2. Bij het gebruik van de verdeelsporen ten behoeve van opstellen en rangeren waarbij geen gebruik gemaakt wordt van de sorteerfunctie van de dienstvoorziening geldt dat treingerelateerd opstellen en rangeren boven niet-treingerelateerd opstellen en rangeren gaat. Om dit te kunnen bepalen wordt er rekening gehouden met:
   - Aangevraagde treinen voor de jaardienstverdeling.
   - Gerealiseerde treinen in de lopende dienstregeling.

Stap 6: Toewijzing aan gerechtigden
Voor emplacementen vindt een ontwerptoewijzing plaats op 6 juli 2026. Deze staat open voor consultatie tot 7 augustus 2026. Op uiterlijk 24 augustus 2026 volgt de definitieve toewijzing.

Bij het toewijzen van de beschikbare capaciteit voor rangeerheuvel Kijfhoek hanteert ProRail een minimale benodigde wagenovergang van vier uur als ondergrens. De toewijzing van de toegang tot de rangeerheuvel Kijfhoek wordt vastgelegd in een basisplan. In het basisplan wordt door ProRail het geplande gebruik van de aankomst-, heuvel-, verdeel en vertreksporen vastgelegd. De capaciteit van de verdeelsporen wordt aan gerechtigden verdeeld conform het basisplan. Verdeelsporen die bij de jaardienstverdeling niet nodig blijken te zijn om te heuvelen kunnen, indien er aanvragen zijn, worden toegewezen voor enkel opstellen. Verdeelsporen worden in principe op nummer toegewezen op basis van noodzakelijke gebruikslengte. De daadwerkelijke planning op spoornummer kan op

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

dagplanniveau worden aangepast, waardoor het mogelijk is om op korte termijn spoorgebruik aan te passen als gevolg van defecten en/of onderhoud aan wissels en doorzet- en bijdruksystemen.

7.3.5.3.6 Proces voor het indienen van ad-hocaanvragen
Voor aanvragen voor opstel- en rangeercapaciteit tijdens de ad-hocverdeling geldt het First-Come-First-Servedprincipe. Hierbij is het tijdstip van de aanvraag, ongeacht de aanvraagmethode, leidend. Aanvragen die zonder conflicten in te passen zijn binnen de reeds verdeelde capaciteit worden verdeeld door ProRail. Aanvragen die niet zonder conflicten zijn in te passen binnen de reeds verdeelde capaciteit kunnen alleen worden gehonoreerd indien houders van reeds verdeelde capaciteit wijzigingen toestaan waardoor een nieuw verzoek wel conflictvrij kan worden ingepast. ProRail heeft hierbij een bemiddelende rol maar heeft geen mogelijkheden om benodigde wijzigingen, om een ad-aanvraag te honoreren, af te dwingen. ProRail geeft binnen de in paragraaf 7.3.5.3.4 *Tijdschema en proces voor de ad-hocaanvragen* genoemde termijnen uitsluitsel of een nieuw verzoek in te passen i*s.* Voor het aanvragen van TijdRuimteSlots op de stamlijn Theemsweg/Merseyweg (Botlek) geldt een aparte procedure die beschreven is in paragraaf 7.3.5.3.9 *Procedure stamlijn Theemsweg/Merseyweg (Botlek)*.

7.3.5.3.7 Annuleren van toegewezen capaciteit op emplacementen
Zodra de gerechtigde weet dat er geen gebruik gemaakt gaat worden van toegewezen capaciteit meldt de gerechtigde dit onmiddellijk aan ProRail, zodat de vrijgekomen capaciteit door een ander gebruikt kan worden. Dit geldt voor zowel langdurig toegewezen capaciteit (langdurig opstellen) als voor direct aan het treinpad gebonden capaciteit (bijvoorbeeld TijdRuimteSlots). Zie voor aanvullende informatie met betrekking tot het annuleren van een capaciteitsaanvraag voor rangeerheuvel Kijfhoek paragraaf 7.3.5.3.10 *Procedure gebruik rangeerheuvel Kijfhoek voor heuvelen*.

- Teruggave van langdurig toegewezen capaciteit kan door het sturen van een bericht naar capaciteitsverdeling@prorail.nl, waarbij het spoornummer en de volledige periode waarover de capaciteit wordt teruggegeven dienen te worden benoemd. Tevens kan - voor reizigersvervoer en overig vervoer niet zijnde goederenvervoer - capaciteit worden teruggeven door het verwijderen van een volume-infra-inzet (VII) in DONNA.

- Teruggave van direct aan een treinpad gebonden opstel- en/of rangeercapaciteit kan op vier manieren:
  - Met een TSI-path-cancellationbericht (zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad* en Bijlage 23, onderdeel 4.1).
  - Door het treinpad en de daaraan verbonden opstel- en/of rangeercapaciteit in DONNA te verwijderen (paragraaf 5.3.1 *Treinpad* en Bijlage 23, onderdeel 4.1).
  - Door een bericht te sturen naar capaciteitsverdeling@prorail.nl.
  - Via het systeem LOA-Online[193] (zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad* en Bijlage 23, onderdeel 5.1).

Wijzigingen worden zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen vijf werkdagen door ProRail verwerkt.

7.3.5.3.8 Intrekken van capaciteit op emplacementen door ProRail
Er geldt dat voor toegewezen capaciteit op emplacementen die gedurende ten minste dertig aaneengesloten dagen voor minder dan een kwart van de uren of een kwart van de totale lengte van de toegewezen sporen op het emplacement is gebruikt, de capaciteitsrechten door ProRail teruggenomen kunnen worden. Uitzondering hierop is als er maar één spoor per emplacement aan een gerechtigde toegewezen is, dan geldt alleen een kwart van de uren. Indien sprake is van overmacht dient de spoorwegonderneming dit vóór het einde van de kalendermaand zelf te melden aan ProRail. ProRail zal dan controleren of er inderdaad sprake is van overmacht.

[193] Voor het annuleren van rangeer-/opstelcapaciteit op Kijfhoek kan geen gebruik worden gemaakt van LOA-Online. Dit verloopt via telefonisch contact tussen de gerechtigde en de verkeersleidingspost.

7.3.5.3.9 Procedure stamlijn Theemsweg/Merseyweg (Botlek)
ProRail hanteert bij zowel aanvragen voor de jaardienst als bij ad-hocaanvragen voor de toegang tot de TijdRuimteSlots (TRS) van Terminal 60, Terminal 70 en Terminal 80 (stamlijn Theemsweg/ Merseyweg) de '*Normtijden Botlek Theemsweg-Merseyweg*'. Een overzicht van deze normtijden is te vinden op het Partnerportaal. Als onderdeel van deze procedure wordt de dienstregeling van de trein gekoppeld aan het TijdRuimteSlot. Bij verzoeken tot toegang tot deze TijdRuimteSlots dient zowel tijdens het capaciteitsverdeelproces (jaardienstverdeling en ad-hocverdeling) als tijdens het orderacceptatieproces de volgende informatie te worden aangeleverd:

- Het treinnummer van de aankomende en/of vertrekkende trein.
- De shuttlegegevens.
- De vertrektijd van/naar de terminal (of de slottijd).
- De te bedienen terminal.

Verzoeken tot toegang voor Terminal 60, Terminal 70 en/of Terminal 80 die afwijken van de normtijden dienen te zijn voorzien van onderbouwing en worden door ProRail beoordeeld.

7.3.5.3.10 Procedure gebruik rangeerheuvel Kijfhoek voor heuvelen
Binnen het vigerende regime van zelfvoorziening voor gebruik van de rangeerheuvel kunnen gebruikerstype 1 en 3, zoals gedefinieerd in paragraaf 7.3.5.2.2 *Rangeerheuvel Kijfhoek* onder 5.1 Juridische benodigdheden, capaciteit aanvragen voor het gebruik van de rangeerheuvel om te heuvelen door het gebruik van de twee sporen over de heuveltop (spoor 231 en 232). ProRail verdeelt de toegang tot de rangeerheuvel Kijfhoek om te heuvelen in de vorm van TijdRuimteSlots.

Indienen van een heuvelaanvraag
Capaciteitsaanvragen voor de rangeerheuvel Kijfhoek kunnen worden gedaan via het '*Aanvraagformulier voor gebruik heuvelsporen in combinatie met heuvel- en rangeervoorzieningen Kijfhoek*'. Dit formulier is te vinden op het Partnerportaal. Indien gerechtigden er de voorkeur aan geven om een eigen format te gebruiken voor het aanvragen van capaciteit voor de rijwegen, dan is gaat ProRail Capaciteitsverdeling hiermee akkoord. De aanvraag moet voorzien zijn van een aantal specifieke gegevens (zie hiervoor Bijlage 8, onderdeel 3 *Capaciteitsaanvragen emplacement Kijfhoek*) en kan worden ingediend via capaciteitsverdeling@prorail.nl. Voor het indienen van capaciteitsaanvragen tijdens de ad-hocverdeling, zie paragraaf 7.3.5.3.6 *Proces voor het indienen van ad-hocaanvragen*. De specifieke werkwijze voor het aanvragen van toegang om te heuvelen is te vinden in het document '*Capaciteitsverdeling rangeerheuvel Kijfhoek (heuveltopsporen 231 en 232)*' op het Partnerportaal.

Prioriteitscriteria voor heuvelaanvragen
In geval van conflicterende aanvragen tijdens de jaardienstverdeling volgt ProRail de stappen conform paragraaf 7.3.5.3.5 *Proces voor het indienen van aanvragen voor de jaardienstverdeling* voor het verdelen van capaciteit van het gebruik van de heuveltop in de vorm van TijdRuimteSlots en hanteert hierbij de volgende specifieke prioriteitscriteria, die in volgorde van nummering worden toegepast:

1. Heuvelbewegingen van treinen met wagens voor een vertrektrein gaan voor heuvelbewegingen van treinen met wagens die langdurig op Kijfhoek verblijven.
2. Heuvelbewegingen van treinen met wagens voor vertrektreinen die als eerste een vertrektijd hebben krijgen prioriteit, zolang de periode tussen de heuvelbeweging en het moment van vertrek voldoet aan de eerdergenoemde ondergrens.
3. In de toewijzing wordt rekening gehouden met de optimalisatie van het spoorgebruik bij de planning van de heuvelbewegingen.
4. In het kader van optimaal benutten van capaciteit wordt er rekening gehouden met eventuele onderbenutting van (een deel van) de volledig toegewezen capaciteit in het verleden (inclusief de redenen hiervoor).

Wijzigen of annuleren van een heuvelaanvraag
Het teruggeven van capaciteit voor rijwegen via de sporen over de heuveltop (sporen 231 en 232) kan door het sturen van een bericht naar capaciteitsverdeling@prorail.nl. De wijziging wordt dan zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen vijf werkdagen door ProRail verwerkt. Bij een aanvraag tot wijziging van een heuvelaanvraag dient de spoorwegonderneming aan te geven of dit ook een

wijziging voor het gekoppelde TijdRuimteSlot (als volume-infra-inzet) tot gevolg heeft. Bij annulering van een heuvelaanvraag gaat ProRail er zonder tegenbericht vanuit dat tevens de gekoppelde volume-infra-inzet geannuleerd wordt.

7.3.5.3.11 Ondersteunende systemen

In onderstaande tabel zijn de ICT- en informatiediensten weergegeven die bedoeld zijn voor het afhandelen van orderaanvragen voor rangeerbewegingen, registreren van beladingsgegevens en ter ondersteuning van activiteiten op rangeeremplacementen en opstelterreinen. De tweede kolom van deze tabel geeft in een korte omschrijving de functionaliteit weer. De derde kolom van deze tabel omvat een verwijzing naar de bijlage voor een uitgebreide toelichting.

Deze diensten worden beschikbaar gesteld als onderdeel van de dienst 'Treinpad' (zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad*) en van de dienst 'Opstellen en rangeren' (zie paragraaf 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren*).

Naam	Functie	Voor toelichting zie
Als onderdeel van de dienst 'Treinpad' en de dienst 'Opstellen en rangeren'		
LOA-Online	Indienen, afhandelen en vastleggen van lokale orders ten behoeve van rangeerrijwegen.	Bijlage 23 – 5.1
Spoorbezettingsplan	Inzicht in de bezetting van de emplacementen, evenals de planning voor de komende zestien uur.	Bijlage 23 – 5.1
Kijfdis	Kijfdis is het heuvelplansysteem voor de rangeerheuvel op het emplacement Kijfhoek.	Bijlage 23 – 5.1
WLIS	Registratie van treinsamenstellingsgegevens alsmede de registratie van positie en lading vanen de positie en lading van goederenwagens op emplacementen.	Bijlage 23 – 5.1

Voor een overzicht van de ondersteunende systemen die gebruikt worden voor de capaciteitsverdeling, zie paragraaf 4.5.4.3 *Ondersteunende systemen*.

7.3.6 Onderhoudsdiensten en -voorzieningen[194]

Op een aantal door ProRail beheerde emplacementen zijn voorzieningen voor onderhoud en reparatie van spoorvoertuigen aanwezig. Deze voorzieningen worden beheerd door gespecialiseerde revisie- en onderhoudsbedrijven. Onderhoudsdiensten kunnen eveneens worden geleverd door deze dienstverleners. Een overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen is te vinden op de website van ProRail.

Voor het uitvoeren van noodherstel en (spoed)reparaties zijn in paragraaf 6.2.7 *Noodherstel en reparaties aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur* nadere procedures opgenomen. De sporen waarop noodherstel en (kleine) reparaties aan spoorvoertuigen dienen te worden uitgevoerd, de zogenoemde reparatiesporen, zijn terug te vinden op het Partnerportaal.

194 Het betreft hier de voorzieningen zoals bedoeld in Bijlage II, categorie 2 onder e van de Richtlijn 2012/34/EU. De speciale dienstvoorzieningen voor groot onderhoud die uitsluitend zijn bestemd voor hogesnelheidstreinen of andere typen rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn zijn hiervan uitgezonderd (en opgenomen in paragraaf 5.5.4 *Speciale onderhoudsdiensten en -voorzieningen*).

7.3.7 Andere technische diensten en voorzieningen

7.3.7.1 Monitoring spoorvoertuigen

ProRail heeft met het oog op het veilig gebruik van de spoorweginfrastructuur op strategische locaties monitoringssystemen geïnstalleerd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen twee typen monitoringsystemen:

- Hotboxdetectie meet de temperatuur van wielen en aspotten van passerende spoorvoertuigen. Indien een drempelwaarde wordt overschreden, dan wordt de machinist gewaarschuwd. De volgende drempelwaarden zijn van toepassing op Hotboxdetectie:
  - Voor een aspot 90°C (warmmelding) en 110°C (heetmelding).
  - Voor een wiel 290°C (warmmelding) en 375°C (heetmelding).
- WILD (Wheel Impact Load Detection, voorheen Quo Vadis[195]) meet diverse krachten die wielen op de spoorstaaf uitoefenen (zie ook paragraaf 3.4.1 *Eisen met betrekking tot spoorvoertuigen*). Indien een drempelwaarde wordt overschreden, dan wordt de machinist gewaarschuwd. De volgende drempelwaarden zijn hierop van toepassing:
  - 550 kN piekkracht.
  - 30 ton aslast (32,5 ton voor het tracé Zee-Zevenaar).
  - 2,33 ratio scheve belading.

In geval van overschrijding van één van de drempelwaarden, moet de aanwijzing van de treindienstleider door de machinist worden opgevolgd.

Hotboxdetectie en WILD zijn geen veiligheidssystemen maar risico-reducerende systemen ten behoeve van een veilig spoorverkeer. Dat wil zeggen dat een baanvak niet buiten dienst wordt genomen voor spoorverkeer indien een dergelijk systeem niet meer functioneert. De verantwoordelijkheid voor de deugdelijkheid en veiligheid van wielen en aspotten, voor het niet overschrijden van toegestane aslasten en voor het juist beladen van wagens berust bij de spoorwegondernemingen. Deze risicoreducerende systemen laten de aansprakelijkheidsverdeling tussen beheerder en spoorwegondernemingen wat betreft de deugdelijkheid en het juiste gebruik van spoorwegmaterieel door spoorwegondernemingen onverlet.

Het is mogelijk om uit bovengenoemde systemen op verzoek rapportages te genereren met meetgegevens van specifieke spoorvoertuigen of treinen. Deze dienst wordt aangeboden als aanvullende dienst (zie paragraaf 5.5.2 *Levering van aanvullende informatie* en Bijlage 23 onderdeel 11.1). Een rapportage van gemeten hoge waarden wordt standaard aan alle spoorwegondernemingen geleverd.

7.3.7.2 Technische diensten en voorzieningen van derden[196]

Door gespecialiseerde dienstverleners worden andere technische diensten en voorzieningen geleverd. Een overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen is te vinden in de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.

7.3.8 Zeehaven- en binnenhavendiensten en -voorzieningen

Spoorgerelateerde zeehaven- en binnenhavenvoorzieningen zijn aanwezig bij gespecialiseerde dienstverleners. ProRail biedt hiervoor geen diensten en dienstvoorzieningen aan. Een overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en voorzieningen is te vinden in de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden'* op de website van ProRail.

195 WILD meet onder andere gewichten, Hotboxdetectie temperaturen, Met de applicatie Quo Vadis worden nu enkel nog de meetgegevens van beide andere systemen opgeslagen, verwerkt en gedistribueerd.

196 Met inbegrip van schoonmaak- en wasvoorzieningen.

7.3.9 Hulp- en ondersteuningsdiensten en -voorzieningen

ProRail beschikt over een afdeling Incidentenbestrijding. Diensten en andere informatie in het kader van calamiteitenafhandeling zijn beschreven in paragraaf 5.3.1 over de dienst '*Treinpad'* onder punt n en paragraaf 6.2.8 over *Incidentmanagement Rail*.

ProRail biedt verder geen separate hulp- en ondersteuningsvoorzieningen aan. Een overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen is te vinden in de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.

7.3.10 Tankinstallaties

7.3.10.1 Algemene informatie

ProRail biedt op een aantal locaties tankinstallaties aan voor het innemen van brandstof in locomotieven en treinstellen. In Bijlage 21 zijn de locaties van de tankinstallaties weergegeven. De contractuele voorwaarden voor gebruik van de tankinstallaties worden overeengekomen in de Toegangsovereenkomst voor de dienst 'Tankinstallaties'.

7.3.10.2 Tankinstallaties

Tankinstallaties		
1. Algemene informatie		
1.1	Dienst	De tankinstallatie is een dienstvoorziening die behoort tot categorie 2 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De dienst betreft de toegang tot en het gebruik van tankinstallaties. Een tankinstallatie is een voorziening voor het innemen van brandstof[197] in locomotieven en treinstellen. (Voor de levering van brandstof zie tabel 'Levering van brandstof' onder deze tabel).
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	Zie Bijlage 21.
3.1.1	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-23:59 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	De tankinstallaties zijn beschikbaar in drie configuraties, zie Bijlage 21 van de Netverklaring: • Uitgerust voor (uitsluitend) tanken via de afleverinstallatie die deel uitmaakt van de tankinstallatie. • Uitgerust voor tanken via de afleverinstallatie die deel uitmaakt van de tankinstallatie én voor tanken vanuit een tankauto ('mobiel tanken'). • Uitgerust voor (uitsluitend) tanken vanuit een tankauto ('mobiel tanken'). De tankinstallaties met afleverinstallatie bieden elk ten minste twee afleverings-aansluitingen, één laag-debiet-aansluiting met een vulpistool en één hoog-debiet-aansluiting met een morsvrije koppeling volgens STANAG-3756 (1") met elektrische overvulbeveiliging.
3.1.3	Geplande wijzigingen	De geplande wijzigingen zijn opgenomen in Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en -studieprojecten.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van de tankinstallaties met afleverinstallatie wordt door ProRail in rekening gebracht bij de exploitant van die tankinstallatie. De vergoeding voor het gebruik van de tankinstallaties zonder afleverinstallatie is inbegrepen in het tarief voor de dienst Opstellen en rangeren (zie paragraaf 7.3.5.2.1 van Netverklaring).

[197] Wanneer in deze tabel over 'brandstof' wordt gesproken wordt hiermee diesel en HVO bedoeld.

Tankinstallaties		
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	De afnemers van de dienst zijn spoorwegondernemingen die beschikken over een geldige Toegangsovereenkomst. Gebruik van de tankinstallatie vindt plaats met inachtneming van de regels voor de milieubelastende activiteit tanken van spoorvoertuigen en eventuele maatwerkvoorschriften. • Gebruik op een andere wijze dan waarvoor de installatie volgens Bijlage 21 van de Netverklaring is ingericht (voor tanken via de afleverinstallatie en/of voor tanken uit een tankauto) is niet toegestaan. • Bij de tankinstallaties die met een afleverinstallatie zijn uitgerust is het tanken via de afleverinstallatie van de tankinstallatie uitsluitend mogelijk op basis van een overeenkomst tussen de spoorwegonderneming en de exploitant van de tankinstallatie(s). De exploitant is, op basis van een overeenkomst met ProRail, verplicht om de levering van brandstoffen via die installaties op niet-discriminerende wijze aan te bieden aan alle spoorwegondernemingen. VIVENS kan u informeren over de diverse exploitanten. De exploitant van de tankinstallatie(s) kan aanvullend voorwaarden stellen omtrent het gebruik van de tankinstallatie(s), met betrekking tot bijvoorbeeld vooraanmelding en tijdvakken waarin aflevering kan plaatsvinden. • De voorwaarden met betrekking tot bodembescherming zijn opgenomen in paragraaf 2.4.2.4 *Bodembescherming* van Netverklaring.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	De spoorvoertuigen beschikken over de juiste vulmonden voor het innemen van brandstof.
5.3	Zelfstandig gebruik	De tankinstallatie is zelfstandig te gebruiken door medewerkers van de spoorwegondernemingen.
5.4	IT-systemen	N.v.t.

Tankinstallaties		
5.5	Voorwaarden voor mobiel tanken (tanken zonder het gebruik van een tankplaat)	1. Het is de spoorwegonderneming toegestaan om te tanken op andere plaatsen dan de daarvoor ingerichte plaatsen bedoeld in Artikel 12 van de Algemene Voorwaarden (zie ook Bijlage 21 voor de locaties), in de volgende gevallen: a. Zelfrijdende werktreinen, aanwezig en actief voor de uitvoering van werkzaamheden op de spoorwegen, die door de aard van de spoorwerkzaamheden niet in staat zijn om een van de door de beheerder aangewezen plaatsen, zoals bedoeld in Artikel 12 van de Algemene Voorwaarden te bereiken (zie ook Bijlage 21 voor de locaties). b. Niet zelfrijdende werktuigen, aanwezig en actief voor de uitvoering van werkzaamheden op de spoorwegen, die worden ingezet op een bouwplaats. c. Als de tankinstallatie waar een geplande tankbeurt zou plaatsvinden, gestoord is of door stremming van de spoorweginfrastructuur niet kan worden bereikt. 2. Bij toepassing van de uitzonderingen gelden de volgende voorwaarden: a. Voor aanvang van de werkzaamheden met de werktreinen en werktuigen moet de brandstoftank van de werktreinen en werktuigen geheel zijn gevuld. b. Bij het tanken van een werktuig is het niet van belang of het werktuig direct wordt voorzien van brandstof of dat de brandstof wordt getankt in een aggregaat teneinde het werktuig te voorzien van elektriciteit. c. Bij het tanken op andere plaatsen dan de plaatsen bedoeld in Artikel 12 van de Algemene Voorwaarden (zie ook Bijlage 21 voor de locaties), moet een combinatie van voorzieningen en maatregelen bodembeschermende 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 30[198] worden toegepast. Voor het doen van een melding dient gebruikt te worden gemaakt van het BBT-document[199] '*Bodembescherming: combinaties van voorzieningen en maatregelen*' (BB-CVM[200]). Indien tanken plaatsvindt op een emplacement dient overeenkomstig de daartoe gestelde regels en de eventueel gestelde maatwerkvoorschriften te worden gehandeld.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Het gebruik van de tankinstallaties is gekoppeld aan de capaciteitstoewijzing van het betreffende spoor waarlangs de voorziening is gelegen. Het proces voor aanvraag toegang tot en toewijzing van dit spoor is beschreven in paragraaf 7.3.5.3 *Capaciteitsverdeling op rangeeremplacementen en opstelterreinen* van de Netverklaring.

7.3.10.3 Levering van brandstof

De dienst brandstoflevering wordt uitgevoerd door VIVENS. Zie voor meer informatie over de levering van brandstof de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden*' op de website van ProRail.

198 PGS 30: Richtlijn voor het veilig vullen, opslaan, afleveren van vloeibare brandstoffen in en vanuit bovengrondse tanks en het verwijderen van bovengrondse opslagtanks.
199 Best Beschikbare Technieken voor bodembescherming
200 BodemBescherming, Combinaties van Voorzieningen en Maatregelen

Bijlage 1 Algemene overzichtskaart met netwerkconfiguratie (paragraaf 2.2.1)



In aanvulling op de in de overzichtskaart op de vorige bladzijde vermelde spoorwegen, zijn de volgende spoorwegen aangewezen als hoofdspoorweg:[201]

- 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.[202]

Locatie	Naam stamlijn
Haven van Rotterdam	Waalhaven
Haven van Rotterdam	Eemhaven
Haven van Rotterdam	Pernis
Haven van Rotterdam	Botlek
Haven van Rotterdam	Europoort
Haven van Rotterdam	Maasvlakte
Haven van Amsterdam	Westelijk Havengebied
Haven van Amsterdam	Hemhaven
Haven van Amsterdam	Houtrakpolder
Moerdijk	Industrieschap
Utrecht	Industrieterrein Lage Weide
Delfzijl	stamlijn Havenschap
Dordrecht	Zeehaven
Dordrecht	Industrieterrein De Staart
Maastricht	Beatrixhaven
Roodeschool	Eemshaven
Vlissingen	Sloehaven
Zwijndrecht	Groote Lindt
Oosterhout	Industrieterrein Weststad
Roosendaal	Industrieterrein
Alphen aan den Rijn	Industrieterrein Rijnhaven
Born	Franciscushaven
Axel	Axelse Vlakte
Venlo	Tradeport
Almelo	Dollegoor
Almelo	Bedrijvenpark Twente
Oss	Elzenburg

De infrastructuurgegevens van stamlijnen zijn ook in het Register van Infrastructuur (RINF) te vinden.

[201] Bijlage 1 alsmede bijlage 2 onderdeel a bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.
[202] Bijlage 2 onderdeel b bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

Bijlage 2 Lijst van begrippen

Naam begrip	Definitie
Ad-hocaanvraag	Capaciteitsaanvraag voor spoorweginfrastructuur ten behoeve van vervoer en voor beheer, als ook voor het afhandelen van verstoringen in de vorm van mutaties op het verdelingsplan dat binnen de ad-hocfase actueel is. *Toelichting:* Dit zijn aanvullingen op de definitieve capaciteitsverdeling die is vastgelegd na afronding van het proces voor de jaardienstverdeling.
Alternatief vervoerplan	De aangepaste dienstregeling en de inzet van treinvervangend vervoer als gevolg van tijdelijke capaciteitsbeperkingen
Alternatieve dienstregeling	De aangepaste dienstregeling ten tijde van (één of meer) tijdelijke capaciteitsbeperkingen.
Aslast	Aslast is het gewicht (in tonnen) per as van een spoorvoertuig, inclusief belading.
Baanvak	Een baanvak is een opeenvolging van aaneengesloten dienstregelpunten en vrije banen, beginnend en eindigend in een dienstregelpunt. *Toelichting:* De begrippen baanvak en traject worden in de praktijk doorgaans beide en soms ook door elkaar gebruikt.
Besloten personenvervoer	Besloten personenvervoer is personenvervoer per trein, niet zijnde openbaar vervoer (zie Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur).

<table>
<tr><th>Naam begrip</th><th>Definitie</th></tr>
<tr><td>Betuweroute</td><td>Onder de goederenspoorweg Betuweroute wordt verstaan:
• de spoorweg Maasvlakte – Kijfhoek – Zevenaar en de daaraan gelegen emplacementen;
• met inbegrip van de emplacementen Feijenoord en IJsselmonde en de sporen die die emplacementen verbinden met de genoemde spoorweg;
• met inbegrip van de stamlijnen die verbonden zijn aan de bedoelde emplacementen.
De begrenzing van de sporen die onderdelen van de Betuweroute verbinden met het conventionele net en de HSL ligt ter plaatse van de punten zoals vermeld in onderstaande tabel:
<table>
<tr><th>Locatie</th><th>spoor-ID</th><th colspan="2">in verbinding</th><th>punt</th></tr>
<tr><td>IJsselmonde</td><td>EF</td><td>Brdv</td><td>Rtst</td><td>km 42.000</td></tr>
<tr><td></td><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></td><td>267e</td><td>Rtz</td><td>IJsm</td><td>sein 960</td></tr>
<tr><td></td><td>266c</td><td>Rtz</td><td>IJsm</td><td>sein 962</td></tr>
<tr><td>Zwijndrecht</td><td>57</td><td>Zwd</td><td>Kfh</td><td>km 33.700</td></tr>
<tr><td></td><td>67</td><td>Kfhz</td><td>Zwd</td><td>sein 1380</td></tr>
<tr><td></td><td>68</td><td>Kfhz</td><td>Zwd</td><td>sein 1382</td></tr>
<tr><td></td><td>69</td><td>Kfhz</td><td>Zwd</td><td>sein 1384</td></tr>
<tr><td>Meteren</td><td>CC</td><td>BRMet</td><td>Gdm</td><td>km 147.000</td></tr>
<tr><td></td><td>DD</td><td>Gdm</td><td>BRMet</td><td>km 247.000</td></tr>
<tr><td></td><td>EE</td><td>BRMet</td><td>Zbm</td><td>km 346.600</td></tr>
<tr><td></td><td>FF</td><td>Zbm</td><td>BRMet</td><td>km 346.600</td></tr>
<tr><td>Elst</td><td>KK</td><td>CUP</td><td>Nm</td><td>km 290.000</td></tr>
<tr><td></td><td>HH</td><td>CUP</td><td>Est</td><td>km 190.000</td></tr>
<tr><td></td><td>GG</td><td>Est</td><td>CUP</td><td>km 190.000</td></tr>
<tr><td>Zevenaar</td><td>ZN</td><td>BRValo</td><td>Zv</td><td>km 107.200</td></tr>
<tr><td></td><td>ZM</td><td>BRValo</td><td>Zv</td><td>km 107.200</td></tr>
<tr><td></td><td>KL</td><td>Zv</td><td>BRValo</td><td>km 107.200</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>Bijdruksysteem Kijfhoek</td><td>Het bijdruksysteem op rangeerheuvel Kijfhoek duwt automatisch geheuvelde wagens verder op de verdeelsporen; dit systeem wordt in sommige technische documentatie ook wel ‘doorzetsysteem’ genoemd. Daarnaast drukt het systeem losse wagens tegen elkaar, zodat er een trein ontstaat.</td></tr>
<tr><td>Buffertekort</td><td>Tekort aan tijd/ te weinig speling om vertragingen op te vangen.</td></tr>
<tr><td>Buiten dienst (buitendienststelling)</td><td>Een buiten dienst gesteld gebied (spoor) is een tijdelijke infra-onttrekking bedoeld voor het uitvoeren van werkzaamheden. De betreffende infra is gedurende de buitendienststelling niet beschikbaar voor treinverkeer.</td></tr>
<tr><td>Buitengewoon Vervoer</td><td>Buitengewoon Vervoer is vervoer waarbij afmetingen, gewicht of aard van de lading of het spoorvoertuigtype bijzondere technische of exploitatieve maatregelen vergen en waarvoor een regeling Buitengewoon Vervoer vereist is.</td></tr>
<tr><td>Capaciteitsverde-lingsdocument</td><td>Het document waarin aan een gerechtigde door ProRail de in de jaardienst verdeelde capaciteit kenbaar wordt gemaakt. Dit document (meestal is dit een brief met bijlagen) is te vinden op het Logistiek Portaal op de individuele partnerpagina van de gerechtigde</td></tr>
</table>

Naam begrip	Definitie
Capaciteitsovereen-komst	Een capaciteitsovereenkomst is een toegangsovereenkomst waarin alleen de capaciteit waarop de gerechtigde aanspraak kan maken, is vastgelegd zonder recht op toegang en gebruik van de spoorweginfrastructuur. *Toelichting:* Een capaciteitsovereenkomst kan worden gesloten met een partij die volgens de wet gerechtigd is tot het sluiten van een toegangsovereenkomst (bijvoorbeeld een provincie die vervoerconcessies verleent, of een verlader), maar die niet beschikt over een bedrijfsvergunning.
Centraal bediend gebied	Een centraal bediend gebied is een gebied op de spoorweginfrastructuur waarbinnen de samenhang van rijweginstelling en spoorbezetting vanuit één systeem wordt bewaakt en waar de bediening van individuele infraobjecten en de rijweginstelling plaatsvindt vanuit één centraal punt.
Conventionele net	Het conventionele net (1500 V DC) omvat de door ProRail beheerde spoorwegen met uitzondering van de HSL (25 kV AC) en de Betuweroute (25 kV AC).
Dienstregeling	*Als onderdeel van het capaciteitsverdeelproces* De dienstregeling betreft de gegevens over alle geplande bewegingen van treinen en spoorvoertuigen (zie artikel 1 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur). Een dienstregeling voorziet in een overzicht van het geplande railverkeersproduct (terugkerende treinpaden) van alle spoorwegondernemingen in termen van vertrek-, doorkomst- en aankomsttijden van treinen op dienstregelpunten. Een dienstregeling heeft altijd een bepaalde geldigheid. *Toelichting:* Het ontwerp van een dienstregeling wil zeggen dat er een plan wordt gemaakt waarmee het treinverkeer op het spoorwegnetwerk voor een vaste periode is geregeld. De bijbehorende processen en activiteiten om tot het plan te komen vallen niet onder de definitie dienstregeling. *In generieke betekenis* De planning naar tijd en plaats van een vervoerdienst Tijdschema voor openbaar vervoer / Aankomst- en vertrektijdentabel
Dienstvoorziening	De installatie, inclusief terrein, gebouw en uitrusting, die in haar geheel of gedeeltelijk speciaal is ingericht voor het verrichten van een of meer diensten als bedoeld in Richtlijn 2012/34/EU, bijlage II, punten 2 tot en met 4.
Emplacement	Een emplacement is een gebied van de spoorweginfrastructuur dat bestemd en ingericht is om treinen te doen stoppen, beginnen, eindigen, inhalen, kruisen, opstellen of rangeren en voorzien van ten minste één wissel. In artikel 39 van de Regeling spoorverkeer wordt een emplacement als volgt aangeduid: tot een emplacement behoren: a. alle sporen, aangeduid met een cijfer; de spoorgedeeltes van het wisselcomplex; c. alle aan de sporen als bedoeld sub a en b grenzende sporen tot een maximale afstand van 200 meter voor het toegangssein van dat emplacement of tot de maximale afstand voor het toeleidende sein zoals aangegeven in de Netverklaring (zie paragraaf 7.3.5.1 *Algemene informatie*).
First- Come-First-Served-principe	Als meerdere partijen dezelfde capaciteit aanvragen krijgt de partij die het eerste de aanvraag heeft ingediend de capaciteit toegewezen.
Functiehandhavings-werken	Projecten ten behoeve van groot onderhoud aan of vernieuwing van de bestaande infrastructuur.
Functiewijzigings-werken	Nieuwbouwprojecten, aanleg van nieuwe infrastructuur.
Fysieke spoor- of perronlengte	De doorlopende lengte van een spoor of een perron tussen de twee bepalende buitenste grenspunten (zie RLN00446).

Naam begrip	Definitie
Gebruiksbeperking	Een gebruiksbeperking is een afwijking van de normale gebruikswaarde van de spoorweginfrastructuur. Gebruiksbeperkingen kunnen onder meer voorkomen uit beperkingen van/op de infrastructuur, maar ook uit milieu- of veiligheidseisen. Enkele voorbeelden: Tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB's) Toelatingsnormen en vervoersregelingen • Materieel-spooruitsluiting • Materieel-wisseluitsluiting • Belastingbeperking • Beperking stroomafname • Beperking Omgevingsvergunning • Vervoersbeperking • Geluidbeperking
Gebruiksvergoeding	De term 'gebruiksvergoeding' is het verzamelbegrip voor de diverse vergoedingen die spoorwegondernemingen aan ProRail betalen in verband met de diensten die zij van ProRail afnemen voor het verwerven van capaciteitsrechten en de toegang tot en het gebruik van de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur en voorzieningen, alsmede de daarbij te leveren diensten. Gebruiksvergoeding bestaat uit de volgende elementen: 1. De vergoeding voor het minimumtoegangspakket (categorie 1 diensten)[203], eventueel aangevuld met een heffing als bedoeld in artikel 62 lid 2 en 6 onder a[204] en b[205] Spoorwegwet. 2. De vergoeding van categorie 2, 3 en 4 diensten (voor zover deze worden aangeboden door ProRail).[206] 3. Heffingen, kortingen, bijtelling dan wel aftrek als bedoeld in artikel 62, lid 6, onder c, d[207], e, f en g Spoorwegwet.
GeoPublicatie	De publicatie van geo-informatie. Deze informatie is vervolgens te gebruiken door andere ICT-systemen, waarbij een nadruk ligt op geografische visualisatie.
Gerechtigde	Volgens de Spoorwegwet is een gerechtigde een natuurlijk persoon of een rechtspersoon die bevoegd is tot het sluiten van een toegangsovereenkomst en een kaderovereenkomst met ProRail. Zie voor een nadere duiding artikel 57 van de Spoorwegwet en paragraaf 3.2.1 *Vereisten voor het aanvragen van capaciteit* van de Netverklaring.
Gevaarlijke stoffen	Gevaarlijke stoffen zijn stoffen, die door hun eigenschappen in geringe hoeveelheid al gevaar opleveren voor mens, dier of milieu, zoals bedoeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.
Goederencorridor	Een goederencorridor is een door de EU aangewezen reeks baanvakken gelegen op het grondgebied van meer lidstaten om een efficiënter goederenvervoer per spoor te bevorderen.
GSM-R	GSM-R is het draadloze telecommunicatienetwerk voor de spoorsector. *Toelichting:* GSM-R wordt gebruikt als communicatiemedium zowel spraak (machinist en treindienstleider) als data (tussen de beveiligingssystemen aan wal en in de trein) maar ook voor andere spoorgerelateerde voice- en datacommunicatiebehoeftes.
Halteren	Het stoppen van een trein op een halte of een station.
Heuvelen	Heuvelen is een techniek die toegepast wordt op rangeerheuvel Kijfhoek ten behoeve van het sorteren van goederenwagens naar bestemming. Wagens worden over de rangeerheuvel geduwd/gedrukt om vervolgens door de zwaartekracht door te rollen naar een verdeelspoor.

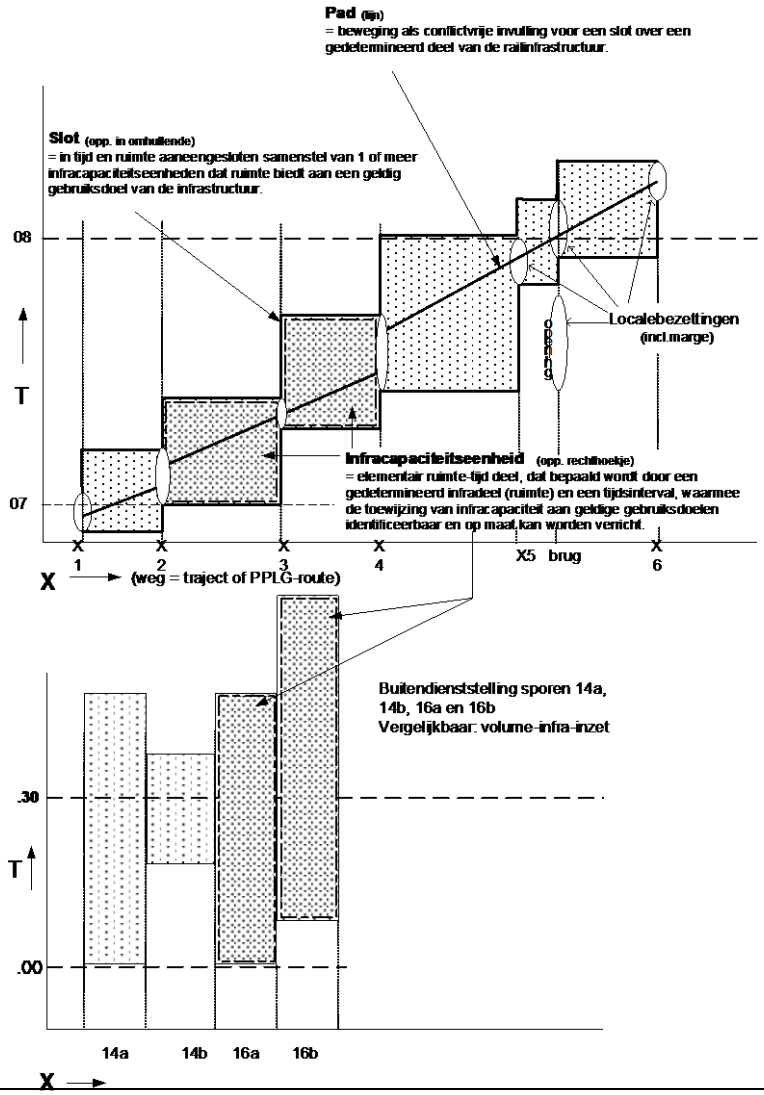
203 Bijlage II, punt 1, bij Richtlijn 2012/34/EU.
204 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.
205 Uitvoeringsverordening 2015/429 tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder.
206 Bijlage II, punt 2, 3 en 4 bij Richtlijn 2012/34/EU. Categorie 2 diensten betreffen de (toegang tot) dienstvoorzieningen en tot de diensten verleend in die voorzieningen, categorie 3 diensten betreffen aanvullende diensten, categorie 4 diensten betreffen ondersteunende diensten.
207 Besluit HSL-heffing.

Naam begrip	Definitie
ICT- en informatiediensten	Applicaties, simulatiediensten, datastromen, publicaties, rapportages, portalen en andere ICT-systemen of tooling die door ProRail of andere leveranciers van spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen worden aangeboden aan gerechtigden. *Aanvullende toelichting:* Dit kunnen daadwerkelijk categorie 1 of 4 diensten zijn in de zin van Richtlijn 2012/34/EU. Indien het om categorie 1 diensten gaat dat geval zijn ze onderdeel van het minimumtoegangspakket, als het categorie 4 betreft of behoren ze tot de ondersteunende diensten en wordt een vergoeding in rekening gebracht. Het kan echter ook gaan om systemen of applicaties die wél relevant zijn voor gerechtigden, maar die juridisch gezien niet gedefinieerd zijn als dienst. Voor deze systemen diensten wordt geen vergoeding in rekening gebracht.
Incidentele tijdelijke capaciteits-beperkingen	Incidentele tijdelijke capaciteitsbeperkingen (TCR) zoals bedoeld in artikel 8 van Annex VII van Richtlijn 2012/34/EU. Het betreft dan een tijdelijke infra-onttrekking ten behoeve van bijvoorbeeld groot onderhoud, vernieuwing of nieuwbouw, derdenwerken of beheeractiviteiten als systeemtests. *Synoniem* Incidente onttrekking (IO)
Kinematisch referentieprofiel	Referentieprofiel van spoorvoertuigen vermeerderd met schommel-, rol- en slingerbewegingen.
Knooppunt	Een knooppunt is een dienstregelpunt of een verzameling (naburige) dienstregelpunten waarbinnen enkele logistieke- en plannings-technische processen van de treindienst zich in één geheel concentreren respectievelijk worden afgehandeld. Er zijn drie soorten knooppunten: • infraknooppunt: proces = planning, verdeling en vrijgeven van infra. Een infraknooppunt is een knooppunt, waar minimaal drie vrije banen samenkomen. • materieelknooppunt: proces = planning en uitvoering van materieelbehandelingen en rangeren. • personeelknooppunt: proces = planning en besturing van de personeelsdiensten.
KPI	Een KPI (Key Performance Indicator of Kritische Prestatie Indicator) is een ratio tussen ambitie en realisatie van een te leveren prestatie. *Toelichting* Het is een managementinstrument.
Late request	Late-Requestaanvragen zijn de aanvragen die na de sluitingsdatum voor de jaardienstverdeling binnenkomen. Deze aanvragen worden op volgorde van binnenkomst gehonoreerd indien de capaciteit nog beschikbaar is nadat de definitieve capaciteitsverdeling voor de jaardienst in augustus heeft plaatsgevonden.
Linehaul	Rechtstreekse verbinding voor goederenvervoer tussen twee knooppunten of terminals.
Macrotopologie	De macrotopologie is de weergave van het netwerk van de spoorweginfrastructuur op het niveau van dienstregelpunten (stations, haltes, aansluitingen, bruggen enzovoort) en de vrije banen. Hierin fungeren de dienstregelpunten als knopen en de vrije banen als de takken. Hierin is een extra verfijning aan te brengen door de takken (hier de vrije banen) nader te preciseren tot de afzonderlijke vrijebaansporen. Deze verfijning is voor sommige plannings- en capaciteitsverdelingsfuncties nuttig wegens het iets verhoogde detailniveau, ter voorkoming van conflictsituaties. Zie ook de definitie van ‘vrije baan’.
Maximum snelheid materieel	Een door de aanvrager in te vullen waarde van hoe snel de aangevraagde trein technisch maximaal kan rijden, waarbij rekening gehouden wordt met de trekkracht, het materieel en de lading. In TSI TAF/TAP heet dit veld TrainMaxSpeed en geeft de maximaal mogelijk snelheid van het materieel in kilometers per uur aan. Deze waarde staat los van welke snelheid op de infrastructuur mogelijk is of is toegestaan.

Naam begrip	Definitie
Memor/Krokodil	Een ouder treinbeïnvloedingssysteem dat in gebruik is in Frankrijk, Luxemburg en op twee Belgisch-Nederlandse grensbaanvakken.
Monocultuur	Van monocultuur is sprake als er minder dan twee keer per uur op spoorniveau spoorvoertuigen met onbesproken detectiekwaliteit rijden: VIRM/VIRMm, ICMm3/4, DDZ, E-loc met rijtuigen. Combinaties met andere typen treinstellen en goederentreinen geven in het algemeen onvoldoende garantie dat de detectiekwaliteit behouden blijft in verslechterende omstandigheden, zoals in de bladvalperiode.
Naiade	Naiade is het bronsysteem waarin geografische en functionele gegevens van spoorobjecten worden beheerd.
Netwerkconfiguratie	De netwerkconfiguratie (macrotopologie) is de weergave van het netwerk van de spoorweginfrastructuur op het niveau van dienstregelpunten (stations, haltes, aansluitingen, bruggen, enzovoort) en de vrije banen. Hierin fungeren de dienstregelpunten als knopen en de vrije banen als de takken.Hierin is een extra verfijning aan te brengen door de takken (hier de vrije banen) nader te preciseren tot de afzonderlijke vrijebaansporen. Deze verfijning is voor sommige plannings- en capaciteitsverdelingsfuncties nuttig wegens het iets verhoogde detailniveau, ter voorkoming van conflictsituaties. Zie ook de definitie van ‘vrije baan’.
Niet-centraal bediend gebied	Een niet centraal bediend gebied (NCBG) is een gebied op de spoorweginfrastructuur waarbinnen de bediening van individuele infraobjecten en de rijweginstelling lokaal plaatsvindt onder de supervisie van de treindienstleider met minimale bevoegdheid.
Normale dienstregeling	De dienstregeling die op het niveau van terugkerende paden in een dienstregelingsperiode wordt uitgewerkt.
Nuttige perronlengte	De maximale doorlopende lengte van een perron waaraan een trein in normale omstandigheden moet stoppen om passagiers te laten in- en uitstappen, rekening houdend met een passende stoptolerantie. Normale exploitatie betekent dat er geen sprake is van verstoord treinverkeer (namelijk normale adhesie, werkende seinen, alle systemen functioneren naar behoren).Meer informatie over nuttige spoor- en perronlengten is te vinden op het Partnerportaal.
Omgrenzingsprofiel spoorvoertuigen (OPS)	Het maximaal toelaatbare ruimtebeslag van een spoorvoertuig - inclusief ruimtebeslag van spoorvoertuigen in bogen - dat op geen enkel moment overschreden mag worden, tenzij sprake is van een Buitengewoon-Vervoer-regeling. Dit omgrenzingsprofiel is bepaald met de kinematische methode conform NEN-EN15273-3 en voor het van toepassing zijnde referentieprofiel.
Openbaar vervoer	Voor eenieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling (met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig). (Zie Wet personenvervoer 2000).
Opstellen	Parkeren: op een spoorwegemplacement laten stilstaan van een trein of spoorvoertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van reizigers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen.
Opstelspoor	Een opstelspoor is een spoor bedoeld voor het opstellen (zie paragraaf 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren*) van spoorvoertuigen.
Overloop	Een overloop is een voorziening om op een vrije baan van spoor te wisselen via (minimaal twee) wissels. *Toelichting:* De toepassing van een overloop is de Infratechnische Voorziening voor Onderhoud, deze wordt in de vervoersplanning gezien als een dienstregelpunt.
Pad	Een pad is een beweging als uitvoerbare invulling voor een slot. Volgens Richtlijn 2012/34/EU is een treinpad: de capaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden. *Synoniem:* Treinpad
Patroonmatige capaciteits-beperkingen	Capaciteit die aangevraagd is met het oog op (reguliere) onderhoudswerkzaamheden zoals bedoeld in artikel 53 van Richtlijn 2012/34/EU. *Synoniem* Wekelijkse Onttrekkingen (WO) en inspecties.

Naam begrip	Definitie
Perronspoor	Spoor langs het perron. **Spoor** Een spoor is een ononderbroken, benaamd deel van een spoortak, eenduidig begrensd door daarvoor geldige spoorgrenzen en bedoeld als van- of naar-locatie voor een beweging, dan wel als opstelplaats voor spoorvoertuigen. **Perron** Een perron is een verhoging langs het spoor bij een station of halte, waar reizigers in en uit kunnen stappen en/of waar goederen kunnen worden aangenomen en afgeleverd.
Plannormen	De *plannormen* en de *Donna Lokale Bijzonderheden* vormen samen het kader (of de basis) voor het maken van een logistieke dienstregeling. Het is een set van technische mogelijkheden en al dan niet tijdelijke gebruiksbeperkingen waarmee een dienstregelingsconstructie wordt opgebouwd binnen de gebruiksmogelijkheden van de beschikbare infra, om daarmee een veilige en stabiele dienstregeling te realiseren. Deze zogenaamde plannormen en lokale bijzonderheden gelden voor alle fases van de capaciteitsverdeling. De plannormen zijn beschreven in het document *'Normen voor een veilige en uitvoerbare dienstregeling*'. Dit document en het document *'Donna Lokale bijzonderheden*' zijn te vinden op het Partnerportaal en waar mogelijk geïntegreerd in de systemen die gebruikt worden voor het maken van een dienstregeling. Voorbeelden van planelementen waarvoor plannormen gelden zijn; buffertekort, rijden, halteren, opvolgen, overstappen of keren.
PreAccepted Offer	Term afkomstig uit de TSI TAF/TAP die inhoudt dat bij aanvraag van capaciteit een infrastructuurbeheerder eerst een aanbod doet (concept-treinpad) dat vervolgens door de gerechtigde moet worden goedgekeurd.
Pre Arranged Paths (PAP)	Van tevoren geregelde treinpaden op internationale goederencorridors (Rail Freight Corridors). Ten behoeve van het internationale goederenvervoer doen de Europese infrastructuurbeheerders gezamenlijk een aanbod van van tevoren internationaal geharmoniseerde treinpaden. De PreArranged Paths worden gepubliceerd op de website van de corridororganisatie waarvoor ze zijn bedoeld.
Prestatieregeling	Een regeling inzake de wederkerige prestaties van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming; een vergoedingssysteem kan daarvan deel uitmaken.
Productstap	Verzoeken 'van spoorwegondernemingen en overheden tot logistieke ontwikkelingen worden door ProRail vertaald in zogenoemde productstappen. Enkele voorbeelden van productstappen zijn: 1. Frequentieverhogingen 2. Met ander/nieuw materieel rijden op trajecten 3. Met langer materieel rijden 4. Sneller rijden op trajecten
Programmatie/ programmeren	Na de ontvangst van de jaardienstaanvragen start de fase van programmatie en coördinatie voor de jaardienstverdeling. Programmeren en coördineren wil zeggen dat wanneer er conflicterende capaciteitsaanvragen zijn, ProRail deze oplost en hierover overeenstemming te bereiken met betrokken gerechtigden. Het resultaat van de programmatie en coördinatie wordt vastgelegd in een ontwerpdienstregeling die aan gerechtigden ter consultatie wordt aangeboden.
Rangeren	Rangeren is het uitvoeren van een rangeerbeweging. Rangeren: op een spoorwegemplacement splitsen of opnieuw samenvoegen van treinen, dan wel in een bepaalde volgorde op een spoor of naar andere sporen manoeuvreren (zie Besluit spoorverkeer artikel 29). **Rangeerbeweging** Een rangeerbeweging is een beweging zonder oogmerk van vervoer, waarbij de restrictie geldt dat geen vrije baan wordt bereden, dus binnen de grenzen van een emplacement of materieelknooppunt.
Rangeerrijweg	Een door een spoorwegonderneming aangevraagd treinpad voor rangeerbewegingen.
Referentieprofiel	Met behulp van referentieprofielen kunnen de maximale afmetingen (ofwel het maximum constructieprofiel) van een voertuig worden berekend. De referentieprofielen zijn internationaal vastgesteld (zie de TSI-INF).

Naam begrip	Definitie
Remslof Verdeelsporen Kijfhoek	De Remslof Verdeelsporen Kijfhoek is een alleen op de verdeelsporen van Kijfhoek in gebruik zijnde remslof van het type ‘Stangen – Hemmschuhe’, het zogenoemde ‘Zwitsers model’ (zie het ‘*Gebruiksvoorschrift Remslof Verdeelsporen Kijfhoek GVS00109*’ op het Partnerportaal).
Reizigersverkeerluwe periode	Zie verkeerluwe periode.
RNE	RailNetEurope is een Europees samenwerkingsverband van infrastructuurbeheerders op het gebied van capaciteitsverdeling en operatie. Binnen RNE worden onder andere de internationale dienstregelingsaanvragen gecoördineerd en afgestemd. (www.rne.eu)
Rode Meetgebied	De maximale extra vrije ruimte voor lading buiten het omgrenzingsprofiel. Het Rode Meetgebied is bepaald in artikel 10 lid 2 sub a Besluit spoorverkeer en vastgelegd in Bijlage 12 van deze Netverklaring.
Rolling planning	Gereserveerde capaciteit in bandbreedtes voor een bepaald tijdsvenster of in de vorm van systeempaden die aangevraagd kunnen worden met in achtneming van specifieke aanvraagtermijnen.

Naam begrip	Definitie
Slot	Een slot is een in tijd en ruimte aaneengesloten samenstel van één of meer infracapaciteitseenheden, dat ruimte biedt aan een geldig infragebruiksdoel van de spoorweginfrastructuur. *Synoniem:* TijdRuimteSlot *Toelichting* (figuur): 
Spooraansluiting	Een spooraansluiting is een aansluiting van het terrein van één bedrijf door middel van een spoor en een wissel aan de hoofdspoorweginfrastructuur.
Spoorwegonderne-ming	Spoorwegonderneming als bedoeld in artikel 3, onderdeel 1, van richtlijn 2012/34/EU, alsmede iedere andere onderneming die gebruik maakt of beoogt te maken van de spoorweg en daarvoor de beschikking heeft over tractie. [208] *Synoniem:* Vervoerder
Spoor- en baanvakgeometrie	Spoor- en baanvakgeometrie is de ligging van sporen en baanvakken uitgedrukt in meetkundige termen.

[208] Artikel 1 Spoorwegwet.

Naam begrip	Definitie
Spoorse Partners	Aanduiding die binnen de applicatie GMS wordt gebruikt voor spoorwegondernemingen en andere gerechtigden.
Stamlijn	Een stamlijn is het spoor en de wissels, waarop meer spooraansluitingen zijn aangesloten ter ontsluiting van een bedrijvenpark aan de hoofdspoorweg.
Standaard goederenpad	Het minimumbedieningsniveau voor standaard goederenvervoer. Dit is het vervoer van goederen per trein, waarbij de trein gebruik kan maken van een standaard pad waarvan de snelheid, lengte en acceleratiekarakteristiek zijn opgenomen in de Netverklaring (Bijlage 22 *Standaard goederenpaden*). Ten behoeve het voorbehouden van capaciteit tijdens de jaardienstverdeling moeten de standaard goederenpaden worden geraamd conform artikel 13 lid 3 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.
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.
Statisch referentieprofiel	Referentieprofiel van spoorvoertuigen waarbij niet alle bewegingen van het voertuig worden uitgerekend, maar wordt gekozen voor een aantal variabelen vaste waarden. De berekening van de afmetingen wordt hiermee vereenvoudigd, maar ook minder accuraat. *Synoniem* Laadprofiel
Storing	Niet- of niet juist werkende functionaliteit van de spoorweginfrastructuur.
Systeempad	Een systeempad is een treinpad dat gemaakt is op basis van parameters en bedoeld is voor een bepaald soort trein. Er zijn systeempaden voor standaard goederenvervoer, maar ook voor bijvoorbeeld besloten personenvervoer of de Eurostar.
Tafel van Verdeling	De Tafel van Verdeling is het operationele overleg tussen aanvragers van capaciteit voor de betreffende jaardienst (eerstvolgende jaardienst) en houders van capaciteit (vigerende jaardienst). Aan de Tafel van Verdeling nemen partijen deel met een Toegangsovereenkomst of Capaciteitsovereenkomst. Aan de Tafel van Verdeling worden door (logistieke) vakdeskundigen van ProRail en spoorwegondernemingen processen en operationele issues besproken die verband houden met de verdeling van de capaciteit op het spoor. Zie ook Overleg of consultatie | ProRail.
Tafel van Vergroting	De Tafel van Vergroting is een afstemmingsoverleg over functiewijzigingen aan de spoorinfrastructuur en logistieke knelpunten. Plannen voor deze wijzigingen worden eerst geconsulteerd bij gerechtigden alvorens er een definitief project van te maken. Zie ook Overleg of consultatie | ProRail
Tankinstallatie	Een tankinstallatie is een installatie waarmee spoorvoertuigen op een milieuverantwoorde wijze van brandstof kunnen worden voorzien. Vaste tankinstallaties zijn tevens bedoeld voor de opslag van brandstof.
Terugkerende paden	Onder terugkerende paden verstaat ProRail paden die minimaal acht weken op hetzelfde tijdstip per verkeersdag (kalenderdag) worden aangevraagd.
TijdRuimteSlot	*Synoniem*: zie slot
Toegangsovereen-komst	Een toegangsovereenkomst is een overeenkomst tussen ProRail en een gerechtigde over het gebruik van capaciteit en bevat in ieder geval bedingen over: a. De door ProRail te bieden kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur; b. De vergoeding. *Toelichting:* Zie artikel 59 van de Spoorwegwet Zie ook: Capaciteitsovereenkomst.
Tonmetergewicht	Een tonmetergewicht is het gewicht in tonnen dat een trein gemiddeld per strekkende meter weegt.
Traject	Verbinding tussen twee plaatsen met betrekking tot voer- of vaartuigen die die weg geregeld afleggen.
Treinpad	*Synoniem:* zie pad
Treinkarakteristieken	Treinkarakteristieken zijn de specifieke kenmerken van een trein, zoals het soort tractie, het gewicht, de lengte, het soort spoorvoertuig en het aantal eenheden. Deze gegevens zijn nodig voor het ontwerp van de dienstregeling.

Naam begrip	Definitie
Verdeelzone	De zone op rangeerheuvel Kijfhoek waar de verdeelsporen te vinden zijn. Verdeelsporen zijn de sporen waar wagens naar toe rollen die geheuveld zijn, om te kunnen worden gesorteerd. Zie de afbeelding in Bijlage 11.
Verkeersdag	Eén van de dagen in een week, zijnde maandag, dinsdag, woensdag, donderdag, vrijdag, zaterdag of zondag.
Verkeersgebruik	Verkeersgebruik is het gebruik van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur voor verkeer. Dit in tegenstelling tot het gebruik van de infrastructuur voor beheer. *Toelichting:* Verkeer is te onderscheiden in rijdend en stilstaand verkeer. Beheer is het maken, onderhouden en vernieuwen van de spoorweginfrastructuur. Binnen de spoorbranche: • Rijdend gebruik is het rijden van de trein, in- en uitstappen resp. laden en lossen, rangeerhandelingen ten behoeve van het samenstellen van treinen. Stilstaand gebruik is het opstellen en verzorgen van spoorvoertuigen: inspecties, bevoorrading verbruiksmaterialen, hygiënische verzorging in- en uitwendig, kleine herstellingen.
Verkeersleiding	Het ProRail bedrijfsonderdeel bestaande uit Verkeersregie, Treindienstleiding en Incidentenbestrijding. Verkeersregie Organisatie van mensen en systemen, die gericht is op het: • Toedelen en verdelen van capaciteit in de operationele fase. • Verstrekken van informatie van deze toedeling. • Evalueren van de afhandeling van verstoring. • (Her)verdelen van capaciteit gedurende de bijsturingsfase op netwerkniveau (dienstregeling en infra-onttrekkingen). • Aanspreekpunt en loket zijn voor spoorwegondernemingen en assetmanagement gedurende de bijsturingsfase op netwerkniveau. Treindienstleiding Organisatie van mensen en systemen, die gericht is op het: • Zorgen voor spoorwegveiligheid. • Vrijgeven van infracapaciteit aan spoorwegondernemingen. • Bij verschil tussen gevraagde en beschikbare rijwegen het procesplan rijwegen opnieuw vaststellen en hierover informatie verstrekken. • Bij een calamiteit het nemen van de juiste maatregelen en vervolgens melding maken van de calamiteit. Incidentenbestrijding Organisatie van mensen en systemen, die gericht is op het: • Voorkomen, evalueren en afhandelen van calamiteiten op of rond het spoor.
Verkeersluwe periode	Met een verkeersluwe periode worden zowel voor goederen- als reizigersverkeer officiële feestdagen en de tussenliggende dag tussen een officiële feestdag en een weekeind bedoeld. Voor reizigersvervoer vallen hier de schoolvakanties ook nog onder.
Vervoer	Het gebruik van capaciteit waarbij daadwerkelijk passagiers of lading wordt vervoerd.
Videoschouwtrein	Een speciale trein die is uitgerust met videoapparatuur en lasers en waarmee de wisselgeometrie geïnspecteerd wordt.
Volume-infra-inzet	Het bezet houden van een samenhangend geheel van infradelen voor langere, soms nader te bepalen tijd (meestal op emplacementen).
Volumereservering	Een reservering van capaciteit voor treinpaden die niet planbaar zijn tijdens de jaardienstverdeling. Deze capaciteitsreservering wordt pas inhoudelijk verwerkt tijdens de fase van de ad-hocverdeling op grond van de vastgestelde prioriteringsregels. *Synoniem* Capaciteitsreservering
Vrijbalk	Een vrijbalk, ook wel vrije-ruimte merk of vrije-ruimte balk, is een witte stenen balk die ligt tussen de twee sporen die van of naar een wissel leiden. Het is de aanduiding tot waar spoorvoertuigen geplaatst kunnen worden zonder in aanraking te komen met spoorvoertuigen op het andere spoor.

Naam begrip	Definitie
Vrije baan	Een vrije baan is een gebied dat twee dienstregelpunten of twee primaire procesleidingsgebieden (PPLG´s) met elkaar verbindt. *Toelichting* Binnen een vrije baan is voor een beweging geen afslagmogelijkheid; er bevinden zich geen door de Procesleider Rijwegen bedienbare wissels. Een vrije baan bestaat uit één of meer vrije-baansporen. Er zijn twee zienswijzen op het vrije baan-begrip (zie ook "Macrotopologie"): • De PPLG-zienswijze: hier zijn de PPLG´s de knopen, en is een vrije baan een verbindende pijp zonder afslagmogelijkheid. • De Dienstregelpunt-zienswijze: onderkent meer knopen dan de PPLG-zienswijze; daarin zijn de dienstregelpunten de knopen, zodat een iets fijnmaziger netwerk ontstaat. *PPLG = Primair Procesleidingsgebied*

Verkorting	Betekenis
ACM	Autoriteit Consument & Markt
API	Een API, of Application Programming Interface, is een set regels en specificaties die het mogelijk maakt voor verschillende software-applicaties om met elkaar te communiceren en gegevens uit te wisselen.
ATB	Automatische treinbeïnvloeding
ATBEG	Automatische treinbeïnvloeding eerste generatie
ATBNG	Automatische treinbeïnvloeding nieuwe generatie
ATB-Vv	Automatische treinbeïnvloeding verbeterde versie
ATB-e	Automatische treinbeïnvloeding eenvoudig
AUP	Alternatief uurpatroon
AVV/GCU	Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen/General Contract of Use for Wagons
Bal	Besluit activiteiten leefomgeving
Bbl	Besluit bouwwerken leefomgeving
B2B-account	Om veilige samenwerking op het gebied van cybersecurity te kunnen garanderen heeft ProRail ervoor gekozen om gebruik te gaan maken van MultiFactoruthenticatie op basis van een Microsoftaccount (zogenoemde. Microsoft Entra ID's) voor de toegang tot de ICT- en informatiediensten die ProRail aanbiedt. De term die ProRail hiervoor gebruikt luidt 'toegang op basis van een business-to-businessaccount' (afgekort B2B-account).
BB-CVM	BodemBescherming, Combinaties van Voorzieningen en Maatregelen, zie de site van Rijkswaterstaat.
BBT	Best Beschikbare Technieken voor bodembescherming, zie de site van Rijkswaterstaat.
BLEVE(-vrij)	Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion, benaming van een type explosie dat zich kan voordoen als bijvoorbeeld een propaan- of LPG-tank bezwijkt. Deze aanduiding wordt gebruikt in relatie tot treinen met gevaarlijke stoffen. Bij de samenstelling van deze treinen moet een bepaalde combinatie van gevaarlijke stoffen voorkomen worden, zodat er er bij beschadiging van wagons geen ontploffingsgevaar kan ontstaan.
BP	Buiten profiel
BTD	Buitendienststelling
BUTA	BuitenTermijnAanvraag
BV	Buitengewoon Vervoer
CBG	Centraal bediend gebied
CCS (TSI)	Command Control Signalling, Europese regelgeving voor subsystemen besturing en seingeving. Zie Verordening 2016/919/EU.
CER	Community of European Railway and Infrastructure Companies
CIS	Charging Information System, een systeem van RNE voor informatie over vergoedingen.

Verkorting	Betekenis
CIT	International rail Transport Committee
CUI	Uniform Rules concerning the Control of Use of Infrastructure in International Rail traffic, ofwel de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer
DAS	Driver Advisory System (rijadviessysteem voor machinisten)
ECM	Entity in charge of maintenance. De Entity in charge of maintenance is er verantwoordelijk voor dat de voertuigen waarvan zij het onderhoud moet verrichten, in veilige staat zijn. Zie de website van de ILT.
ECMT	European Capacity Management Tool (ECMT) van RailNetEurope biedt een gecentraliseerd overzicht van het capaciteitsaanbod en de capaciteitsmodellen van spoorlijnen en routes. Zie voor meer informatie onderdeel 4.2.2 van Bijlage 23).
EOV	(Kosten voor) Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing.
ERTMS	European Rail Traffic Management System. ERTMS is het Europese gestandaardiseerde beveiligingssysteem voor het treinverkeer. *Toelichting:* Zie ook de begrippen ETCS en GSM-R. ERTMS kent 3 niveaus (levels): 1. Puntsgewijze treinbeveiliging met vaste blokken en conventionele treindetectie. Deze is qua functionaliteit vrijwel gelijk met ATB-NG. 2. Cabinesignalering gebaseerd op radiocommunicatie, conventionele treindetectie, vaste blokken. 3. Cabinesignalering gebaseerd op radiocommunicatie, de trein geeft zelf zijn positie door, vaste of bewegende blokken.
ESBS	Eerstvolgend Stoptonend Bediend Sein.
ESB-adapter	Een ESB-adapter is een softwarecomponent binnen een Enterprise Service Bus (ESB) die verantwoordelijk is voor de communicatie en gegevensuitwisseling tussen verschillende systemen en applicaties.
ESC	ETCS System Compatibility: ETCS-systeemcompatibiliteit (zie ook ETCS)
ESC-check	Check op ETCS-systeemcompatibiliteit
ETCS	European Traffic Control System. ETCS is een onlosmakelijk onderdeel van ERTMS en heeft betrekking op de signalering, zowel naast het spoor als in de cabine.
EU	Europese Unie
EVA	EnergieVerzamelApplicatie
GBO	Grensbaanvakovereenkomst
GEVI	Gevaarsindentificatienummer, een getal dat wordt gebruikt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor ter indicatie van het gevaar.
GMS	Generieke MMI (MMI = Mens Machine Interface) voor Spoorse partners van ProRail. Dit systeem vormt één portaal voor eindgebruikers waarbinnen diverse functionaliteiten gericht op de operatie (zoals WLIS en het Orderportaal) kunnen worden opgestart en afgehandeld.
GPS	Global Positioning System
GPRS	General Packet Radio Service, een techniek in het GSM-netwerk die het mogelijk maakt om meer en sneller informatie te verzenden en te ontvangen.
GRS-spoorstroomloop	General-Railway-Signalling-spoorstroomloop - laagfrequente spoorstroomloop type GRS.
GSM-R	Global System for Mobile Communications for Railways.
GTI	Goederen Treinen Inchecken
IAM	Informatie Aan Machinisten, publicatie
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
ICM	International Contingency Management ofwel Internationale Bijsturing
IDM	IdentityManagementapplicatie om toegang te krijgen tot de ProRailapplicaties. (ProRail is voornemens om IDM in 2027 te vervangen door een ander Access Managementsysteem).
INF (TSI)	Infrastructure, Infrastructuur. Europese regelgeving voor het subsysteem infrastructuur. Zie verordening 1299/2014/EU.
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IO	Incidentele onttrekking

Verkorting	Betekenis
JADE-spoorstroomloop	Toonfrequente spoorstroomloop fabricaat Alstom
Kijfdis	Kjifhoek Dispensatiesysteem. Kijfdis zorgt voor de noodzakelijke koppeling met het heuvelbesturingssysteem MSR-32, biedt ondersteuning bij het beheren van wagenovergangen, administreert wagens op de sporen en verzorgt de interface naar WLIS.
KMC (ERTMS)	(ERTMS) KeyManagementCentre: uitgifte van ERTMS communicatie-encryptiesleutels. Deze sleutels zijn nodig om met een spoorvoertuig te kunnen rijden op baanvakken die zijn voorzien van ETCS/ERTMS Level 2 of hoger.
KPI	Key Performance Indicator of Kritische Prestatie Indicator
LOA-Online	Lokale OrderAanvraag Online, applicatie
Loc & Pas (TSI)	Rolling stock — locomotives and passenger rolling stock. Europese regelgeving voor het subsysteem 'rollend materieel — locomotieven en reizigerstreinen'. Zie verordening 1302/2014/EU.
LTSA	Langetermijn Spooragenda
LUD	Landelijk Uitgedunde Dienstregeling
Mba	Milieubelastende acitiveit
MSR-32	Heuvelbesturingssysteem voor rangeerheuvel Kijfhoek.
MTPS	Materieel- en Treinpositie Service
NCBG	Niet centraal bediend gebied
Noise (TSI)	Geluid. Europese regelgeving voor het subsysteem 'rollend materieel - geluidsemissies' op bestaande goederenwagons. Zie verordening 2019/774/EU.
OBU	On Board Unit
OCCR	Operationeel Controle Centrum Rail
OPE (TSI)	Traffic Operation and management, Exploitatie en verkeersleiding. Zie Uitvoeringsverordening 2019/773/EU.
OSS (BV)	One-Stop-Shop (Buitengewoon Vervoer). Alle Europese infrastructuurbeheerders hebben een One-Stop-Shop. De One-Stop-Shops zorgen gezamenlijk voor de (afstemming over de) capaciteitsverdeling voor internationaal treinverkeer.
OvD-I	Officier van Dienst Incidenten
OvD-R	Officier van Dienst Rail (Algemeen Leider)
PCS	Path Coordination System, een systeem van RailNetEurope voor het aanvragen en afstemmen van internationale dienstregelingen.
PGS 30	Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 30; Richtlijn voor het veilig vullen, opslaan, afleveren van vloeibare brandstoffen in en vanuit bovengrondse tanks en het verwijderen van bovengrondse opslagtanks.
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PPLG	Primair procesleidinggebied
PREI	ProRail ERTMS Integratielab
PRL	Procesleiding rijwegen (systeem)
PRM (TSI)	Persons with reduced mobility, Toegankelijkheid. Europese regelgeving voor toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit. Zie verordening 1300/2014/EU.
PTCL	ProRail Test Control Log. Hiermee kunnen in de toekomst meer testscenario's worden afgewikkeld in het ProRail ERTMS Integratielab.
PSSSL	Prikspanningspoorstroomloop
PZB/Indusi	Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB), Induktive Zugsicherung (Indusi): een treinbeïnvloedingssysteem dat onder andere wordt toegepast in Duitsland
RD-gegevens	Rijksdriehoeksgegevens
RIC (1)	Reglement voor het wederzijds gebruik van rijtuigen en bagagewagens in internationaal verkeer
RIC (2)	Railinfracatalogus, applicatie van ProRail waarin eigen regelgeving, bestemd voor opdrachtnemers, wordt beheerd en ontsloten.
RICS-code	Railway Interchange Coding System, is een 4 digit code die wordt gebruikt in diverse applicaties om een spoorwegonderneming te identificeren. Deze Company code wordt uitgegeven door UIC, zie https://uic.org/support-activities/it/rics voor meer informatie.

Verkorting	Betekenis
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (Nederlands:Reglement betreffende het internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen). Her Europese verdrag voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor.
RID-wagen	Wagens waaraan specifieke kwaliteits--/constructie-eisen worden gesteld in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen.
RINF	Register van Infrastructuur
Ris	Regeling indienststelling spoorverkeer
RIV	Reglement voor het wederzijds gebruik van goederenwagens in internationaal verkeer
RNE	RailNetEurope
ROD	Regionaal Ontluchtende Dienstregeling
SFERA	SFERA staat voor 'Smart communications For Efficient Rail Activities' en is een Europese (technische) norm van de UIC (International Union of Railways) die is ontworpen om de communicatie tussen spoorwegbeheerders en vervoerders te standaardiseren. Het doel is om de uitwisseling van informatie, zoals treinritten, infrastructuurgegevens en operationele informatie efficiënter en betrouwbaarder te maken.
STM	Specifieke Transmissie Module. Een Specifieke TransmissieModule (STM) is treinapparatuur die informatie uit een conventioneel lokaal beveiligingssysteem converteert naar voor het ETCS begrijpelijke informatie. *Toelichting:* Voor Nederland is de STM-ATB relevant, voor de grensovergang met België de STM-Memor en voor Duitsland de STM-PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung).
STS	Stoptonend sein
STT	Specialist Techniek en Transport (ProRail Incidentenbestrijding).
SW(-dossier)	SpoorWeb(dossier)
TAD	Treinafhandelingsdocument
TAF/TAP (TSI)	Telematic Application for Freight / Telematic Application for Passengers, Europese regelgeving voor telematicatoepassingen voor het goederen- en reizigersvervoer. Zie Verordening 1305/2014/EU en Verordening 454/2011/EU.
TCL	Test Control Logging
TEN-T	Trans-Europese Transportnetwerken. Verordening 1679/2024/EU schrijft voor dat transportverbindingen in Europa aan bepaalde eisen voldoen en geharmoniseerd zijn.
TEV	Tractie-energievoorziening
TIS	Trein InformatieSysteem, een systeem van RNE voor inzicht in de actuele uitvoering van de dienstregeling van internationale reizigerstreinen en nationale en internationale goederentreinen
TNR	Treinnummerlijst
TRS	TijdRuimteSlot
TSB	Tijdelijke snelheidsbeperking
TSI	Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit
TTR	Time Table Redesign: herontwerp van het capaciteitsverdelingsproces op Europees niveau
(Pre-)VAB-proces	Proces van aanpassingen van het verkeer als gevolg van beheer (werkzaamheden, buitendienststellingen). ProRail voert regie over aanpassingen in de treindienst als gevolg van buitendienststellingen. • In het PreVAB-proces wordt vanaf circa 28 weken voor uitvoering een alternatief uurpatroon ontworpen. • In het VAB-proces wordt vanaf acht weken voor uitvoering de detailuitwerking van treinpaden als gevolg van een tijdelijke capaciteitsbeperkingen (incidentele onttrekkingen) uitgewerkt op basis van het alternatieve uurpatroon.
VBS	Veiligheidsbeheersysteem
VII	Volume-infra-inzet, één van de manieren waarop verzoeken tot toegang tot rangeer- en opstelvoorzieningen voor de jaardienstverdeling kunnen worden gedaan.
VIVENS	Coöperatief Verenigd Inkoop en Verbruik van Energie op het Nederlandse Spoorwegnet U.A. (uitgesloten aansprakelijkheid)

Verkorting	Betekenis
VSG	Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen
VSM	Versperringsmaatregel
VOS	Verkeersleiding Ondersteunend Systeem
WILD	Wheel Impact Load Detection (voorheen Quo Vadis). Dit systeem meet de kracht die een wiel op de spoorstaaf uitoefent.
WLIS	Wagenlading InformatieSysteem
WO	Wekelijks onderhoud / Wekelijkse onttrekking
WVK	Wegwijzers voor krachtvoertuigpersoneel, publicatie
ZBO	(Een publiekrechtelijk) Zelfstandig Bestuursorgaan met eigen rechtspersoonlijkheid

- Een overzicht van de verkortingen van geografisch gerelateerde infra, waaronder dienstregelpunten en stationsnamen, kan geraadpleegd worden op het Partnerportaal van ProRail (‘*BID00011 – Lijst van Verkortingen’*).
- Een uitgebreid overzicht van door ProRail gehanteerde begrippen is eveneens te vinden op het Partnerportaal (‘*BID00009 - Begrippenlijst “Spoorse Begrippen*”). Let op dat deze begrippenlijst uitsluitend een informatief doel heeft; er kunnen geen rechten aan worden ontleend.

Op de website van RailNetEurope is een uitgebreide Engelstalige begrippenlijst te raadplegen met begrippen die gerelateerd zijn aan de Netverklaring (‘*RNE Glossary of Terms Related to NSs and CIDs*’). Let op de disclaimer in deze begrippenlijst, waarin wordt benadrukt dat de definities uitsluitend bestemd zijn voor informatieve doeleinden.

Bijlage 3 Consultatie (paragraaf 1.5.3)

De Netverklaring 2027 is door ProRail opgesteld na overleg met de gerechtigden en andere belanghebbenden. In deze bijlage is het proces van consultatie beschreven over de Netverklaring 2027, 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 2027.

Start van consultatie
De ontwerp-Netverklaring 2027 is op 29 augustus 2025 beschikbaar gesteld aan:
- Alle spoorwegondernemingen die op dat moment actief waren op de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur.
- Alle bestuursinstanties die bevoegd zijn tot het verlenen van concessies voor openbaar vervoer per trein.
- De Autoriteit Consument & Markt (ACM).
- Andere belanghebbende partijen, waaronder partijen in de spoorgoederenketen (zoals havenbedrijven, verladers, operators en materieelonderhoudsbedrijven).

Deze gerechtigden ontvingen per e-mail een nieuwsbrief met daarin een verwijzing naar de aanbiedingsbrief, de ontwerp-Netverklaring 2027 en de '*Overzichtslijst spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van derden'*. Tevens is ter vergelijking een document bijgevoegd waarin de verschillen tussen de ontwerp-Netverklaring 2027 en de Netverklaring 2026 zijn gemarkeerd. Daarnaast zijn gerechtigden op 8 april 2025 uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst over de voorgenomen wijzigingen in de ontwerp-Netverklaring 2027. Tijdens deze bijeenkomst zijn gerechtigden in de gelegenheid gesteld inhoudelijke vragen te stellen en konden zij suggesties doen ter verbetering van het proces en de inhoud.

Vragen en opmerkingen van gerechtigden en overige belanghebbenden
Gerechtigden en belanghebbenden hebben tot en met 10 oktober 2025 de gelegenheid gekregen om schriftelijk te reageren op de (wijzigingen in de) ontwerp-Netverklaring 2026. ProRail heeft inhoudelijke reacties ontvangen van NS, Arriva, Train Charter Services, Qbuzz, DB Cargo, RTB Cargo, RailGood, Provincie Overijssel en Alstom.

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 2027. Alle inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van de ontwerp-Netverklaring 2027 zijn verantwoord in het overzicht.

Alle inzenders die schriftelijk gereageerd hebben, hebben van ProRail het overzicht ontvangen van alle vragen en opmerkingen die de gerechtigden en andere belanghebbenden hebben ingezonden, met de reactie van ProRail daarbij. ProRail stelt het overzicht op verzoek ook voor andere gerechtigden beschikbaar.

Bijlage 4 Klachten- en geschillenregelingen (paragraaf 1.3.3)

1. Algemene klachten- en geschillenregeling

Artikel 1.

1. Indien een partij meent dat de andere partij de Toegangsovereenkomst of de Capaciteitsovereenkomst niet of niet juist nakomt en getracht is om het vermeende al dan niet nakomen van de Toegangsovereenkomst of de Capaciteitsovereenkomst door mondeling overleg met de wederpartij te verhelpen, kan deze partij een schriftelijke klacht indienen bij de persoon van de wederpartij die verantwoordelijk is voor dat deel van de uitvoering van de Toegangsovereenkomst of de Capaciteitsovereenkomst waarop de klacht betrekking heeft. Bij ProRail wordt een klacht ingediend bij de afdeling Accountmanagement.
2. Na ontvangst van de klacht als bedoeld in het vorige lid reageert de ontvangende partij schriftelijk binnen veertien dagen met, indien de klacht gegrond wordt geacht, een voorstel ter oplossing van de klacht waarbij tevens aangegeven wordt binnen welke termijn de klacht opgelost wordt.
3. Een klacht is naar tevredenheid afgehandeld indien beide partijen instemmen met de gekozen oplossing van de klacht.
4. Indien een klacht niet naar tevredenheid wordt opgelost is sprake van een geschil indien zulks schriftelijk aan de wederpartij gemeld wordt. In de schriftelijke melding van het geschil wordt het geschil en de ontstaansgeschiedenis van het geschil omschreven waarbij wordt aangegeven wat de standpunten van beide partijen met betrekking tot het geschil zijn. Bij ProRail wordt het geschil ingediend bij de afdeling Accountmanagement.
5. De partij die de melding als bedoeld in het vorige lid ontvangen heeft, dient binnen vijf werkdagen na ontvangst daarvan het geschil in behandeling te nemen.
   Afhandeling van geschillen geschiedt bij ProRail op het niveau van afdelingsmanagement en bij de Gerechtigde op een daartoe door de Gerechtigde gekozen managementniveau. Indien partijen ervoor kiezen kan een geschil aan een ander managementniveau worden voorgelegd.
6. Een geschil wordt afgesloten indien beide partijen kunnen instemmen met de gekozen oplossing.
7. Indien sprake is van een klacht en/of geschil spannen beide partijen zich in om tot een oplossing van de klacht en/of het geschil te komen.

Artikel 2.

1. Alle geschillen, met uitzondering van de geschillen als bedoeld in de geschillenregeling capaciteitsverdeling, welke mochten ontstaan naar aanleiding van de Toegangsovereenkomst of de Capaciteitsovereenkomst en die niet op grond van Artikel 1 van deze Algemene Klachten- en Geschillenregeling minnelijk geschikt kunnen worden, worden beslecht overeenkomstig Artikel 29 van de Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst.
2. Deze klachten- en geschillenregeling laat het recht van partijen onverlet om in spoedeisende zaken een geschil direct aanhangig te maken bij de daartoe in Artikel 29 van de Algemene Voorwaarden aangewezen instantie.

Artikel 3.

1. Indien een belanghebbende meent, dat ProRail hem oneerlijk heeft behandeld, gediscrimineerd of anderszins heeft benadeeld omtrent de toegang tot de spoorweginfrastructuur en -diensten of bij de vaststelling van de Netverklaring, in het bijzonder bij de verwerking van de zienswijze, die hij naar aanleiding van het ontwerp van de Netverklaring aan ProRail heeft kenbaar gemaakt, kan deze belanghebbende een schriftelijke klacht indienen bij de afdeling Accountmanagement van ProRail. Klachten die zien op de in artikel 58 lid 5 Spoorwegwet genomen onderdelen dienen uiterlijk binnen twee weken na de publicatie van de Netverklaring of van een wijziging van de betreffende onderdelen van de Netverklaring te worden ingediend.
2. Na ontvangst van de klacht als bedoeld in het vorige lid reageert ProRail schriftelijk binnen veertien dagen met, indien de klacht gegrond wordt geacht, een voorstel ter oplossing van de klacht waarbij tevens aangegeven wordt binnen welke termijn de klacht opgelost wordt.
3. Een klacht is naar tevredenheid afgehandeld indien klager en ProRail instemmen met de gekozen oplossing van de klacht.
4. Indien een klacht niet naar tevredenheid wordt opgelost is sprake van een geschil indien zulks schriftelijk aan ProRail gemeld wordt. In de schriftelijke melding van het geschil wordt de het geschil en de ontstaansgeschiedenis van het geschil omschreven waarbij wordt aangegeven wat de standpunten van beide partijen met betrekking tot het geschil zijn.
5. ProRail dient binnen vijf werkdagen na ontvangst van de melding als bedoeld in het vorige lid het geschil in behandeling te nemen.
6. Een geschil is opgelost indien beide partijen kunnen instemmen met de gekozen oplossing.

7. Indien sprake is van een klacht en/of geschil spannen beide partijen zich in om tot een oplossing van de klacht en/of het geschil te komen.

Artikel 4.

1. Alle geschillen omtrent de toegang tot de spoorweginfrastructuur en -diensten of omtrent de Netverklaring, welke niet op grond van artikel 3 minnelijk geschikt kunnen worden, kunnen, met inachtneming van het bepaalde in artikel 58 lid 5 Spoorwegwet, overeenkomstig artikel 71, lid 1 Spoorwegwet worden voorgelegd aan de ACM.
2. Deze klachten- en geschillenregeling laat het recht van partijen onverlet om in spoedeisende zaken een geschil direct aanhangig te maken bij de daartoe in artikel 71, lid 1 Spoorwegwet aangewezen ACM.

2. Klachten- en geschillenregeling stationsportfolio

Artikel 1.

1. Indien een partij meent dat de andere partij enige overeenkomst afgesloten met ProRail en/of NS Stations, betreffende de toegang tot een dienstvoorziening dan wel de levering van een dienst in die dienstvoorziening als bedoeld in artikel 18 van het Besluit implementatie Richtlijn 2012/34/EU, niet of niet juist nakomt en getracht is om het vermeende al dan niet nakomen van die overeenkomst door mondeling overleg met de wederpartij te verhelpen, kan deze partij een schriftelijke klacht indienen via het contactformulier van ProRail en NS Stations: https://stations.nl/contact.
2. Na ontvangst van de klacht als bedoeld in het vorige lid reageert de ontvangende partij schriftelijk binnen tien werkdagen met, indien de klacht gegrond wordt geacht, een voorstel ter oplossing van de klacht waarbij tevens aangegeven wordt binnen welke termijn de klacht opgelost wordt.
3. Een klacht is naar tevredenheid afgehandeld indien beide partijen instemmen met de gekozen oplossing van de klacht.
4. Indien een klacht niet naar tevredenheid wordt opgelost is sprake van een geschil indien zulks schriftelijk aan de wederpartij gemeld wordt. In de schriftelijke melding van het geschil wordt het geschil en de ontstaansgeschiedenis van het geschil omschreven waarbij wordt aangegeven wat de standpunten van beide partijen met betrekking tot het geschil zijn.
5. De partij die de melding als bedoeld in het vorige lid ontvangen heeft, dient binnen vijf werkdagen na ontvangst daarvan het geschil in behandeling te nemen. Afhandeling van geschillen geschiedt bij ProRail en NS Stations bij het management van ProRail respectievelijk van het management NS Stations en bij de Spoorwegonderneming op een daartoe door de spoorwegonderneming gekozen managementniveau. Indien partijen ervoor kiezen kan een geschil aan een ander managementniveau worden voorgelegd.
6. Een geschil wordt afgesloten indien beide partijen kunnen instemmen met de gekozen oplossing.
7. Indien sprake is van een klacht en/of geschil spannen beide partijen zich in om tot een oplossing van de klacht en/of het geschil te komen.

Artikel 2.

1. Indien een belanghebbende meent dat ProRail en/of NS Stations hem oneerlijk heeft behandeld, gediscrimineerd of anderszins heeft benadeeld met betrekking tot het doen van een aanbod voor toegang tot dienstvoorzieningen en/of de levering in die dienstvoorziening, vallend onder het stationsportfolio (als bedoeld in artikel 18 van het Besluit implementatie Richtlijn 2012/34/EU), kan deze belanghebbende een schriftelijke klacht indienen bij de Directie van NS Stations en/of de Raad van Bestuur ProRail.
2. Na ontvangst van de klacht als bedoeld in het vorige lid reageert de ontvangende partij schriftelijk binnen tien werkdagen met, indien de klacht gegrond wordt geacht, een voorstel ter oplossing van de klacht waarbij tevens aangegeven wordt binnen welke termijn de klacht opgelost wordt.
3. Een klacht is naar tevredenheid afgehandeld indien de belanghebbende en de ontvangende partij instemmen met de gekozen oplossing van de klacht.
4. Indien een klacht niet naar tevredenheid wordt opgelost is sprake van een geschil indien zulks schriftelijk aan de wederpartij bij de klacht gemeld wordt. In de schriftelijke melding van het geschil wordt het geschil en de ontstaansgeschiedenis van het geschil omschreven waarbij wordt aangegeven wat de standpunten van beide partijen bij de klacht met betrekking tot het geschil zijn.
5. De partij die de melding als bedoeld in het vorige lid ontvangen heeft, dient binnen vijf werkdagen na ontvangst daarvan het geschil in behandeling te nemen.
6. Een geschil wordt afgesloten indien beide partijen bij de klacht kunnen instemmen met de gekozen oplossing.
7. Indien sprake is van een klacht en/of geschil spannen beide partijen bij de klacht zich in om tot een oplossing van de klacht en/of het geschil te komen.

Artikel 3.

1. Alle geschillen betreffende het stationsportfolio als bedoeld in artikel 18 van het Besluit Implementatie Richtlijn 2012/34/EU, welke mochten ontstaan naar aanleiding van een of meer tussen de Spoorwegonderneming en NS Stations gesloten overeenkomsten of een met ProRail gesloten Toegangsovereenkomst betreffende de in het stationsportfolio aangeboden diensten, worden beslecht door de daartoe bevoegde burgerlijke rechter te Rotterdam indien deze geschillen niet in der minne geschikt kunnen worden door Partijen zelf dan wel een door Partijen daartoe benoemde commissie waarin elk der Partijen een gelijk aantal leden benoemt en die beproeft of tussen Partijen een minnelijke schikking tot stand kan komen, tenzij er met de spoorwegonderneming een (huur) overeenkomst is gesloten, waarin een andere wijze van geschilbeslechting is overeengekomen.
2. In afwijking van het vorige lid kunnen partijen bij een met NS Stations gesloten overeenkomst of een met ProRail gesloten Toegangsovereenkomst nader overeenkomen dat de in dit lid bedoelde geschillen worden beslecht overeenkomstig het alsdan geldende reglement van het Nederlands Arbitrage Instituut. Het scheidsgerecht, dat beslist naar de regelen des rechts, kan uit één of drie arbiters bestaan. De plaats van arbitrage is Utrecht.
3. Deze geschillenregeling laat artikel 71 Spoorwegwet onverlet.

Bijlage 5 Model-Toegangsovereenkomst en Algemene Voorwaarden (paragraaf 3.3)

1. Model-Toegangsovereenkomst

De model-Toegangsovereenkomst 2027 sluit aan op het aanbod van diensten in de Netverklaring die door ProRail worden geleverd. De model-Toegangsovereenkomst 2027 is vanaf 1 juli 2026 in twee versies te raadplegen via de website van ProRail:

- Een model-Toegangsovereenkomst 2027, te sluiten tussen ProRail en de gerechtigde gekwalificeerd als spoorwegonderneming.
- Een model-Capaciteitsovereenkomst 2027, te sluiten tussen ProRail en de gerechtigde niet gekwalificeerd als spoorwegonderneming.

2. Algemene Voorwaarden

Inhoudsopgave

Titel I. Algemene bepalingen 175

Artikel 1. Definities 175
Artikel 2. Toegangsovereenkomst, Algemene Voorwaarden en Operationele Voorwaarden 175
Artikel 3. Wijzigingsprocedure Toegangsovereenkomst, Operationele Voorwaarden en/of Algemene Voorwaarden 176
Artikel 4. Vernietiging bepalingen 176

Titel II. Informatie en geheimhouding 176

Artikel 5. Informatieverstrekking 176
Artikel 6. Geheimhouding 177

Titel III. Rechten en verplichtingen van Beheerder en Gerechtigden 178

Artikel 7. Toegang tot en gebruik van Spoorwegen door Spoorwegonderneming 178
Artikel 8. Toegang tot en gebruik van Informatiediensten 179
Artikel 9. Verdeling van capaciteit 179
Artikel 10. Gebruik Spoorvoertuigen door Spoorwegonderneming 180
Artikel 11. Milieu en veiligheid 181
Artikel 12. Overslaan vloeistoffen ten behoeve van het laten rijden van Spoorvoertuigen 182
Artikel 13. Maatregelen voor herstel van het treinverkeer 182
Artikel 14. Medewerking van Spoorwegonderneming 182
Artikel 15. Betreden Spoorwegen 182
Artikel 16. Controle en aanwijzingen 183

Titel IV. Aansprakelijkheid 183

Artikel 17. Algemene bepalingen met betrekking tot aansprakelijkheid 183
Artikel 18. Aansprakelijkheid Beheerder jegens Spoorwegonderneming 184
Artikel 19. Aansprakelijkheid Spoorwegonderneming jegens Beheerder 185
Artikel 20. Onderlinge aansprakelijkheid Spoorwegondernemingen 186
Artikel 21. Toerekenbaar tekortschieten 187
Artikel 22. Beperking aansprakelijkheid, verjaring en overmacht 188

Titel V. Financiële bepalingen 188

Artikel 23. Vergoedingen 188
Artikel 24. Betalingsvoorwaarden 189

Titel VI. Opschorting en beëindiging Toegangsovereenkomst 190

Artikel 25. Opschorting Toegangsovereenkomst 190
Artikel 26. Beëindiging door Beheerder 190
Artikel 27. Beëindiging door Gerechtigde 190
Artikel 28. Schadevergoeding bij beëindiging Toegangsovereenkomst 191
Artikel 29. Toepassingsbereik, toepasselijk recht en beslechting geschillen 191

(definitieve versie 29 mei 2026)

Titel I. Algemene bepalingen

Artikel 1. Definities

Voor de toepassing van de Algemene Voorwaarden wordt verstaan onder:

1. “(Aanvullende) vergunning voor indienststelling”: de vergunning zoals bedoeld in artikel 123a, eerste lid, Spoorwegwet.
2. “Algemene Voorwaarden”: deze algemene voorwaarden.
3. “Bedrijfsprestatiegegevens”: de door een Partij in het kader van de uitvoering van de Toegangsovereenkomst verkregen waarden en gegevens inzake betrouwbaarheid, beschikbaarheid, operationele kwaliteit, veiligheid, gezondheid en omgevingsimpact van processen en systemen die specifiek gaan over de prestaties van de de andere Partij.
4. “Bedrijfsvergunning”: de vergunning als bedoeld in artikel 28 Spoorwegwet.
5. “Behandelingskosten”: extra bureau- en communicatiekosten, administratiekosten ter afhandeling van het Schadegeval, kosten van herplanning van de bedrijfsproductie en de kosten van personeel dat extra benodigd is gedurende de tijd dat het schadeveroorzakend voorval de normale bedrijfsproductie belemmert.
6. “Beheerder”: de houder van een concessie zoals bedoeld in artikel 16, eerste lid Spoorwegwet,of de instantie die in Nederland bij wet is aangewezen als infrastructuurbeheerder als bedoeld in artikel 3 lid 2 van richtlijn 2012/34/EU
7. “Concessie”: de concessie als bedoeld in artikel 16, eerste lid Spoorwegwet.
8. “CUI”: de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer (CUI – Aanhangsel E bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF), Tractatenblad 2011, 277 d.d. 28 december 2011) zoals geldend.
9. “Derde”: elke andere natuurlijke – en/of rechtspersoon dan Beheerder, Gerechtigde dan wel hun Hulppersonen.
10. “Gebruiksvergoeding”: de vergoeding zoals bedoeld in artikel 62, eerste lid, Spoorwegwet.
11. “Gerechtigde”: een gerechtigde als bedoeld in artikel 57 Spoorwegwet, zijnde de wederpartij van Beheerder bij de Toegangsovereenkomst.
12. “Hulppersoon”: de ondergeschikte of andere natuurlijke – en/of rechtspersoon, van wier diensten Gerechtigde of Beheerder gebruik maakt als bedoeld in boek 6 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW).
13. “Inzetcertificaat”: het certificaat als bedoeld in artikel 36, vierde lid, Spoorwegwet, zoals dit luidde op 19 juli 2008.
14. “Netverklaring”: de geldende netverklaring als bedoeld in artikel 58 Spoorwegwet, inclusief de Aanvullingen op die Netverklaring die zijn bekendgemaakt tot en met de dag vóór de dag van ondertekening van de Toegangsovereenkomst.
15. “Informatiediensten”: informatiediensten behorende tot het minimumtoegangspakket alsmede informatiediensten als zodanig aangeduid de Netverklaring.
16. “Partij”: Beheerder of Gerechtigde.
17. “Partijen”: Beheerder en Gerechtigde.
18. “Schadegeval”: een schade of een reeks van schades als gevolg van één en dezelfde oorzaak.
19. “Spoorvoertuig”: een voertuig bestemd voor het verkeer over spoorwegen.
20. “Spoorwegen”: spoorwegen en daartoe behorende spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 1 Spoorwegwet in beheer bij Beheerder, alsmede andere infrastructurele voorzieningen die gerelateerd zijn aan het spoorverkeer en in beheer bij Beheerder, omschreven in de Netverklaring paragraaf 2.2.1.
21. “Spoorwegonderneming”: de Gerechtigde, voor zover deze handelt als spoorwegonderneming als bedoeld in artikel 1 Spoorwegwet.
22. “Spoorwegwet”: wet van 23 april 2003 houdende nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Staatsblad 2003, 264) zoals geldend.
23. “Toegangsovereenkomst”: de overeenkomst, inclusief de daarbij behorende bijlagen, als bedoeld in artikel 59 Spoorwegwet.
24. “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.
25. “Veiligheidscertificaat”: het certificaat als bedoeld in artikel 32 Spoorwegwet.
26. “Voertuigvergunning”: de vergunning zoals bedoeld in artikel 26k van de Spoorwegwet.
27. “Wet personenvervoer 2000”: wet van 6 juli 2000, houdende nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Staatsblad 2000, 314) zoals geldend.

Artikel 2. Toegangsovereenkomst en Algemene Voorwaarden

1. De contractuele rechtsverhouding tussen Partijen betreffende de toegang tot en het gebruik van de Spoorwegen is schriftelijk vastgelegd in de Toegangsovereenkomst en de Algemene Voorwaarden.

2. Door Partijen overeengekomen aanvullingen en/of afwijkingen op de Algemene 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 en Algemene Voorwaarden.

Artikel 3. Wijzigingsprocedure Toegangsovereenkomst en Algemene Voorwaarden

1. Eventuele wijzigingen van de Algemene Voorwaarden vinden plaats via de consultaties en publicaties van de (aanvullingen op de) Netverklaring.
2. Een verzoek tot tussentijdse wijziging van de Toegangsovereenkomst (waaronder Algemene 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.
3. Partijen spannen zich in om uiterlijk binnen dertig kalenderdagen na ontvangst van een wijzigingsvoorstel zoals vermeld in lid 2 tot overeenstemming te komen.
4. Tussentijdse wijziging van de Toegangsovereenkomst (waaronder Algemene Voorwaarden) kan uitsluitend plaatsvinden door middel van een door Partijen ondertekende schriftelijke aanvulling op de Toegangsovereenkomst.
5. Indien krachtens wet- of regelgeving, de Concessie of gerechtelijke of arbitrale uitspraak de Toegangsovereenkomst (waaronder de Algemene Voorwaarden) tusseqntijds dient 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.
6. In spoedeisende gevallen kan bij toepassing van het voorafgaande lid het in dit lid voorgeschreven overleg en voorstel tot wijziging achterwege blijven. Indien hieraan toepassing gegeven wordt, geeft Beheerder achteraf een toelichting.

Artikel 4. Vernietiging bepalingen

Bij een rechtens onaantastbare vernietiging van één of meerdere bepalingen uit de Toegangsovereenkomst dan wel de Algemene Voorwaarden door een daartoe bevoegde instantie, dien(en)t deze bepaling(en) te worden vervangen door een bepaling of bepalingen die zoveel mogelijk overeenkom(en)t met de oorspronkelijke bedoeling van Partijen. Vernietiging van één of meerdere bepalingen tast de geldigheid van de overige bepalingen niet aan.

Titel II. Informatie en geheimhouding

Artikel 5. Informatieverstrekking

1. Partijen stellen elkaar in kennis van elke gebeurtenis die nakoming van de essentiële verplichtingen uit de Toegangsovereenkomst zou kunnen verhinderen, waaronder in elk geval moet worden verstaan iedere relevante wijziging, schorsing en intrekking van de Concessie van Beheerder dan wel het Veiligheidscertificaat en/of de Bedrijfsvergunning van Spoorwegonderneming.
2. Partijen komen in de Toegangsovereenkomst overeen op welke wijze (waaronder mede begrepen tijdstip en frequentie) Spoorwegonderneming de gegevens levert als bedoeld in paragraaf 3.4.6 van de Netverklaring alsmede welke overige informatie en/of gegevens zij elkaar leveren in het kader van de uitoefening van hun werkzaamheden.

3. Partijen informeren elkaar tijdig indien zij over andere informatie dan bedoeld in het vorige lid beschikken en waarvan zij weten of in redelijkheid behoren te weten dat Gerechtigde dan wel Beheerder deze informatie nodig heeft voor het naar behoren uitvoeren van de Toegangsovereenkomst. Deze verplichting ziet in ieder geval ook op alle relevante veiligheidsinformatie als bedoeld in artikel 4 van Verordening (EU) Nr. 1078/2012.
4. Indien één der Partijen schade lijdt als gevolg van gedragingen van een Derde of een Hulppersoon verlenen Partijen elkaar, indien mogelijk en voor zover redelijkerwijs te verlangen, medewerking bij het achterhalen van de identiteit van deze Derde of Hulppersoon.
5. Gerechtigde verstrekt aan Beheerder om niet informatie die Beheerder nodig heeft:
   a. voor het opstellen van een ontwerp-geluidbelastingkaart als bedoeld in artikel 7 van richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, *PbEG* 2002, L 189, met betrekking tot de geluidsbelasting vanwege de hoofdspoorwegen;
   b. om de voor Nederland geldende verplichtingen na te leven van Verordening (EU) nr. 2018/643 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 april 2018 betreffende de statistieken van het spoorvervoer, *PbEG* 2018, L 112;
   c. voor het opstellen van het verslag van de monitoring als bedoeld in artikel 10.42b van het Omgevingsbesluit.
6. Partijen dragen er zorg voor dat persoonsgegevens, welke ter uitvoering van de Toegangsovereenkomst worden verstrekt, alleen worden verwerkt in overeenstemming met relevante wet- en regelgeving waaronder (maar niet beperkt tot) de (U)AVG.

Artikel 6. Geheimhouding

1. Algemene bepalingen met betrekking tot geheimhouding
   a. Partijen zijn verplicht tot geheimhouding van de gegevens die volgens de bepalingen van dit artikel als vertrouwelijk zijn aangemerkt, tenzij sprake is van een uitzondering als genoemd in lid 2 en lid 3 van dit artikel of van schriftelijke toestemming van de betrokken Partij(en).
   b. Onder vertrouwelijke gegevens wordt verstaan:
      i. gegevens die Partijen uitwisselen ten behoeve van het sluiten van kaderovereenkomsten;
      ii. gegevens die Partijen uitwisselen ten behoeve van de (voorbereiding van) capaciteitsaanvragen voor de jaardienst tot aan de vaststelling van de capaciteitsverdeling als bedoeld in paragraaf 4.5.1 van de Netverklaring en ten behoeve van de capaciteitsaanvragen ad-hoc als bedoeld in paragraaf 4.5.2 en 4.5.3 van de Netverklaring;
      iii. gegevens over de verschuldigde en betaalde Gebruiksvergoeding;
      iv. gegevens over de actuele treindienstafwikkeling van goederentreinen, waaronder real-time informatie, storingen, vertragingen en prognoses;
      v. gegevens over de samenstelling en de lading van goederentreinen en de locatie van goederentreinen op emplacementen;
      vi. de Bedrijfsprestatiegegevens,
      vii. gegevens in het kader van incidenten en ongevallen als bedoeld in artikel 3 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn 2016/798/EU;
      viii. andere gegevens die in de Toegangsovereenkomst en/of Netverklaring expliciet als vertrouwelijke gegevens zijn aangemerkt;
      ix. alle andere gegevens die op grond van wet- en regelgeving eveneens als vertrouwelijke gegevens zijn aangemerkt, waaronder (maar niet beperkt tot) de (U)AVG.
   c. Partijen nemen passende maatregelen voor de bescherming van vertrouwelijke gegevens die zijn opgenomen in informatiesystemen.
   d. Partijen gebruiken de vertrouwelijke gegevens alleen voor de doeleinden waarvoor zij werden verstrekt en verstrekken die vertrouwelijke gegevens niet aan Derden.
   e. Partijen verplichten hun Hulppersonen tot naleving van de tussen Partijen geldende geheimhoudings-verplichtingen.
   f. Partijen delen geen vertrouwelijke gegevens in openbare Artificiële Intelligentie (AI), tenzij specifiek overeengekomen.
   g. Na beëindiging van de Toegangsovereenkomst blijven de verplichtingen ingevolge dit artikel bestaan.

2. Uitzonderingen op geheimhouding van vertrouwelijke gegevens als genoemd onder het eerste lid:
   a. Bedrijfsprestatiegegevens die openbaar moeten worden gemaakt als bepaald in bindende (inter)nationale wet- en regelgeving en artikel 5 lid 5 van de Algemene Voorwaarden.
   b. Vertrouwelijke gegevens kunnen zonder toestemming van de andere Partij dan wel van de rechthebbende aan een Derde worden verstrekt en door deze gebruikt worden indien daartoe op grond van een wettelijke regeling een verplichting bestaat of indien dit in een in kracht van gewijsde gegane gerechtelijke of arbitrale uitspraak bepaald is.
   c. Beheerder kan geanonimiseerde vertrouwelijke gegevens delen met Gerechtigden en Derden indien anonimisering mogelijk is. Voordat vertrouwelijke gegevens geanonimiseerd door Beheerder aan een Derde worden verstrekt, wordt schriftelijk toestemming gevraagd aan betreffende Gerechtigde(n).

d. Beheerder is gerechtigd andere Gerechtigden die deze Algemene Voorwaarden aanvaarden, alsmede beheerders van aansluitende spoorweginfrastructuur, hun (internationale) samenwerkingsverbanden toegang te geven tot informatie over de door Gerechtigde aangevraagde capaciteit, als bedoeld in artikel 6 lid 1 onder b sub ii van deze Algemene Voorwaarden, op voorwaarde dat zij deze informatie als vertrouwelijk behandelen.
e. Beheerder is gerechtigd informatie met betrekking tot de actuele treindienstafwikkeling als bedoeld in artikel 6 lid 1 onder b sub iv van dit artikel als vertrouwelijke informatie te leveren aan andere spoorwegondernemingen die deze Algemene Voorwaarden aanvaarden, alsmede aan beheerders van aansluitende spoorweginfrastructuur en hun (internationale) samenwerkingsverbanden, en op voorwaarde dat zij deze informatie vertrouwelijk behandelen aan havenbedrijven, direct aangrenzende railterminals, exploitanten van bedrijfsaansluitingen en operators.
f. Beheerder is gerechtigd om de waarden van de informatie- en prestatie-indicatoren zoals bedoeld in de Spoorwegwet of de Concessie beschikbaar te stellen. Beheerder is niet gerechtigd om bij deze waarden behorende achterliggende gegevens te verstrekken, omdat het bedrijfsvertrouwelijke gegevens betreft en Spoorwegonderneming deze gegevens tevens als vertrouwelijk in de zin van artikel 6 lid 1 onder b van dit artikel aanmerkt.
g. Beheerder is gerechtigd informatie over de afwikkeling van het treinverkeer beschikbaar te stellen aan zijn Hulppersonen, uitsluitend ten behoeve van gebruik in het kader van de tussen Beheerder en zijn Hulppersoon gesloten overeenkomst tot het uitvoeren van werkzaamheden met betrekking tot het beheer van de Spoorwegen voor zover die Hulppersoon die informatie behoeft in het kader van aan hem door Beheerder opgedragen werkzaamheden voor het beheer van de Spoorwegen. Voor de toepassing van dit artikel wordt Infraspeed Maintenance B.V. aangemerkt als Hulppersoon van de Beheerder.
h. Beheerder is gerechtigd vertrouwelijke gegevens in het kader van incidenten en ongevallen te delen indien en voor zover het gestelde in de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen Verordening 1078/2012/EU en/of de Veiligheidsrichtlijn 2016/798/EU Beheerder daartoe verplicht.

3. 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 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 treindienstafwikkeling en/of Bedrijfsprestatiegegevens via informatiesystemen van Beheerder beschikbaar komen bij beheerders van aansluitende spoorweginfrastructuur en bij andere Gerechtigden die deze Algemene Voorwaarden aanvaarden.

Titel III. Rechten en verplichtingen van Beheerder en Gerechtigden

Artikel 7. Toegang tot en gebruik van Spoorwegen door Spoorwegonderneming

1. Gerechtigde heeft, uitsluitend indien en voor zover hij bevoegd is op te treden als Spoorwegonderneming, toegang tot de Spoorwegen en het recht tot gebruik daarvan onder de voorwaarden en op de wijze als bepaald in:
   a. de toepasselijke nationale en internationale wettelijke bepalingen en de daaruit voortvloeiende aan Beheerder opgelegde voorschriften en in kracht van gewijsde gegane gerechtelijke en/of arbitrale uitspraken;
   i. de Toegangsovereenkomst.
2. Voorafgaand aan de ondertekening van de Toegangsovereenkomst heeft Spoorwegonderneming de hierna vermelde documenten aan Beheerder overgelegd:
   a. een geldige Bedrijfsvergunning of elk gelijkwaardig document als bedoeld in artikel 30, eerste lid, Spoorwegwet;
   b. een geldig Veiligheidscertificaat;
   c. een bewijs dat is voldaan is aan het gestelde in artikel 55 Spoorwegwet.

   Spoorwegonderneming doet onverwijld, doch in elk geval binnen 5 werkdagen, schriftelijk melding aan Beheerder van elke gebeurtenis die de geldigheid van de genoemde documenten beperkt of beëindigt. Spoorwegonderneming meldt Beheerder schriftelijk elke wijziging in haar aansprakelijkheidsverzekering 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.
4. Partijen dragen er zorg voor dat hun Hulppersonen voor zover zij betrokken zijn bij de uitvoering van de Toegangsovereenkomst, daaromtrent voldoende geïnstrueerd zijn en dat zij over de daarvoor benodigde kennis en vaardigheden beschikken. Hulppersonen die blijken niet te beschikken over de benodigde kennis

en vaardigheden worden –al dan niet op verzoek van een der Partijen- onverwijld van de aan hen opgedragen werkzaamheden ontheven.
5. Spoorwegonderneming is jegens Beheerder verantwoordelijk voor gedragingen van afzenders en geadresseerden als bedoeld in het vervoerrecht die werkzaamheden (doen) verrichten op openbare laad- en losplaatsen en/of emplacementen voor zover Spoorwegonderneming in staat is om de gedragingen feitelijk dan wel juridisch te beïnvloeden.
6. Indien door gedragingen als bedoeld in het vorige lid schade wordt veroorzaakt, is Spoorwegonderneming hiervoor slechts aansprakelijk als de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan het gedrag van een Derde en Spoorwegonderneming feitelijk en/of juridisch in staat was om de schadeveroorzakende gebeurtenis te vermijden en de gevolgen daarvan te verhinderen. Deze bepaling laat de aansprakelijkheid van geadresseerden en afzenders voor de door hen te verrichten activiteiten op deze openbare laad- en losplaatsen en/of emplacementen onverlet.

Artikel 8. Toegang tot en gebruik van Informatiediensten

1. Beheerder voert de door haar te verrichten werkzaamheden in verband met toegang tot en gebruik van Informatiediensten uit volgens de in de Toegangsovereenkomst opgenomen niveaus van dienstverlening, of laat deze door een Hulppersoon uitvoeren.
2. Indien de verplichtingen uit hoofde van het eerste lid niet volgens de overeengekomen niveaus van dienstverlening kunnen worden nagekomen, stelt Beheerder Gerechtigde daarvan onverwijld op de hoogte en stelt hij al het redelijke in het werk om alsnog aan de overeengekomen niveaus van dienstverlening te voldoen.
3. Gerechtigde zal de in verband met de in het eerste lid door Beheerder ter beschikking gestelde programmatuur en apparatuur naar behoren behandelen en uitsluitend gebruiken voor het doel waarvoor zij door Beheerder ter beschikking zijn gesteld en deze inhoudelijk niet aanpassen. Indien hiervoor handleidingen of instructies door Beheerder beschikbaar zijn gesteld, dient Gerechtigde en/of diens Hulppersonen deze onverkort toe te passen.
4. Werkzaamheden die Beheerder dient te verrichten als gevolg van gebreken en/of stagnatie van programmatuur en/of apparatuur door onzorgvuldig gebruik, door gebruik afwijkend van de door Beheerder gegeven instructies of door gebruik anders dan door Partijen overeengekomen maken geen onderdeel uit van deze Toegangsovereenkomst.
5. Het intellectueel eigendomsrecht van door Beheerder in verband met toegang tot en gebruik van de Informatiediensten aan Gerechtigde verstrekte programmatuur berust bij Beheerder. Het intellectueel eigendomsrecht van de gegevens die in verband met toegang tot en gebruik van die Informatiediensten door Beheerder aan Gerechtigde worden geleverd berust bij Beheerder. Door middel van de Toegangsovereenkomst verstrekt Beheerder aan Gerechtigde een licentie om de hiervoor bedoelde programmatuur en gegevens voor de overeengekomen Informatiediensten te gebruiken op de door Beheerder voorgeschreven wijze.
6. Het vermenigvuldigen en/of openbaar maken en/of commercieel exploiteren van door Beheerder in verband met toegang tot en gebruik van Informatiediensten geleverde programmatuur en apparatuur, dan wel gebruik door of ten behoeve van derden of andere diensten of systemen van Gerechtigde en/of diens Hulppersonen is zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Beheerder niet toegestaan.

Artikel 9. Verdeling van capaciteit

1. Beheerder draagt zorg voor de verdeling van capaciteit conform de daartoe in de Netverklaring, hoofdstuk 4 en paragraaf 7.3.5.3 en in de Toegangsovereenkomst opgenomen procedures en met inachtneming van het gestelde in het besluit als bedoeld in artikel 61, eerste lid, en artikel 67 van de Spoorwegwet.
2. Voor zover de capaciteit in de vorm van paden wordt verdeeld, worden zulke paden voor maximaal de duur van één jaardienstdienstregelingperiode verdeeld.
3. In het geval dat de Gerechtigde een aan hem verdeelde capaciteit overeenkomstig richtlijn 2012/34/EU, artikel 38, eerste lid, overdraagt aan een spoorwegonderneming en daarvan schriftelijk kennis geeft aan de Beheerder, worden alle tussen Gerechtigde en Beheerder overeengekomen rechten en verplichtingen met betrekking tot de overgedragen capaciteit onherroepelijk beëindigd, met uitzondering van de ten tijde van de overdracht bestaande betalingsverplichtingen in verband met de overgedragen capaciteit. Beheerder en Spoorwegonderneming aan wie de capaciteit is overgedragen aanvaarden de overgedragen capaciteit onder de tussen Spoorwegonderneming en Beheerder gesloten Toegangsovereenkomst, tenzij Spoorwegonderneming binnen vijf werkdagen schriftelijk aan Beheerder meldt, de overgedragen capaciteit niet te aanvaarden.
4. Het is Spoorwegonderneming niet toegestaan de met haar overeengekomen capaciteit over te dragen aan een Derde.
5. In geval van nood en indien dit absoluut noodzakelijk is ten gevolge van een storing of een op korte termijn dreigende storing die de Spoorwegen tijdelijk onbruikbaar maakt volgens de procedure als bedoeld in paragraaf 4.3.2.3.2, 4.3.2.3.3 en 4.3.2.3.4 van de Netverklaring, vervalt de verdeelde capaciteit. In geval van een op korte termijn dreigende storing dient Beheerder deze concreet aan te duiden en te motiveren dat herstel op korte termijn noodzakelijk is om te voorkomen dat daadwerkelijk een storing optreedt die de veilige

berijdbaarheid van de Spoorwegen en/of een ongestoord verloop van het treinverkeer zou kunnen aantasten. Beheerder spant zich in om capaciteit voor een omleidingsroute te verdelen.

6. Indien Gerechtigde gedurende een periode van tenminste een maand, te weten 30 aaneengesloten dagen (startend op elke willekeurige datum) binnen één jaardienstregeling voor minder dan de in de Netverklaring paragraaf 4.8.3 of paragraaf 7.3.5.3.8 te noemen drempelwaarde de desbetreffende verdeelde capaciteit heeft gebruikt, levert Gerechtigde dan wel trekt Beheerder de desbetreffende verdeelde capaciteit in gedurende de resterende looptijd van die jaardienstregeling, tenzij dit te wijten is aan niet economische redenen buiten de wil van Gerechtigde. Beheerder neemt hierbij een termijn van twee weken in acht.
7. Beheerder behoudt zich het recht voor verdeelde capaciteit te onttrekken of te wijzigen:
   a. op last van het bevoegd overheidsgezag dan wel ter voorkoming van een dergelijke last indien de last schriftelijk aan Beheerder is medegedeeld voor een voldoende concreet aangeduide situatie; Als rechtsmiddelen open staan, zal Beheerder deze zo nodig gebruiken. Hierbij raadpleegt Beheerder betrokken Gerechtigde(n) tijdig
   b. in het belang van de openbare orde;
   c. naar aanleiding van een melding als bedoeld in artikel 7, tweede lid, van deze Algemene Voorwaarden dan wel na ontvangst van het besluit van de minister tot intrekking van de in artikel 7 tweede lid vermelde documenten of indien een geldig verzekeringsbewijs in de zin van artikel 55 Spoorwegwet niet kan worden overgelegd door Spoorwegonderneming. Beheerder zal verdeelde capaciteit pas onttrekken of wijzigen nadat Beheerder mededeling heeft gedaan aan Gerechtigde dat en op welke grond onttrekking of wijziging plaatsvindt;
   d. voor zover het capaciteit betreft die verdeeld is ten behoeve van de uitvoering van diensten voor personenvervoer per trein, maar Gerechtigde niet langer overeenkomstig de Wet personenvervoer 2000 of een openbaredienstcontract als bedoeld in artikel 2 sub i van Verordening 1370/2007 gerechtigd is die diensten te verrichten.
8. Indien Beheerder gebruik maakt van de bevoegdheid bedoeld in het vorige lid, spant Beheerder zich in om de nadelige gevolgen daarvan zoveel als mogelijk in duur en omvang voor Gerechtigde te beperken. Indien Beheerder van de bevoegdheid bedoeld in het vorige lid gebruik wenst te maken ter voorkoming van een last van een bevoegd gezag, zal hij daarover vooraf overleg voeren met Gerechtigde.

Artikel 10. Gebruik Spoorvoertuigen door Spoorwegonderneming

1. Beheerder is gerechtigd in verband met de aan Beheerder op grond van de relevante nationale en internationale wettelijke bepalingen opgelegde voorschriften en/of de uitvoering van de Concessie en/of een gerechtelijke dan wel arbitrale uitspraak een aanvullende beoordeling van (herstelde) Spoorvoertuigen uit te voeren ten aanzien van die aspecten die in het onderzoek voor het Inzetcertificaat, de (Aanvullende) vergunning voor indienststelling of de Voertuigvergunning buiten beschouwing zijn gebleven.
2. Beheerder kan naar aanleiding van de in het eerste lid bedoelde aanvullende beoordeling aanwijzingen geven en/of voorwaarden en/of beperkingen verbinden aan het gebruik van Spoorwegen of het gebruik van Spoorwegen door de betreffende Spoorvoertuigen uitsluiten. Het resultaat van de beoordeling wordt schriftelijk aan Spoorwegonderneming meegedeeld.
3. Tot de in het tweede lid bedoelde voorwaarden en beperkingen kunnen onder andere behoren:
   a. het stellen van een herbeoordelingstermijn;
   b. een herbeoordeling bij wijziging van het Spoorvoertuig;
   c. het (tijdelijk) toepassen van een klassenindeling;
   d. het (tijdelijk) toepassen van redelijkerwijs noodzakelijke maatregelen aan de infrastructuur op kosten van Spoorwegonderneming.
4. Spoorwegonderneming stelt aan Beheerder de gegevens beschikbaar met betrekking tot identificatie en inzetmogelijkheden en –beperkingen van de door Spoorwegonderneming ingezette Spoorvoertuigen.
5. Op eerste verzoek van Beheerder toont Spoorwegonderneming van het door haar te gebruiken Spoorvoertuig een geldige EG-keuringsverklaring en/of, voor spoorvoertuigen zoals bedoeld in artikel 122a Spoorwegwet, een geldig Inzetcertificaat en/of een ontheffing als bedoeld in artikel 26k, vijfde lid Spoorwegwet of in artikel 46 Spoorwegwet zoals dit luidde tot 1 april 2012, een (Aanvullende) vergunning voor indienststelling of een Voertuigvergunning.
6. De verantwoordelijkheid van Spoorwegonderneming voor een Spoorvoertuig dat Spoorwegonderneming heeft aangebracht, vervalt als een andere spoorwegonderneming dat voertuig vervoert of verplaatst, of aan Beheerder schriftelijk heeft medegedeeld de verantwoordelijkheid voor het voertuig over te nemen.
7. Indien Spoorwegonderneming, behoudens een verkregen ontheffing als bedoeld in artikel 26k, vijfde lid, van de Spoorwegwet, het verbod als bedoeld in artikel 26k, eerste lid, van de Spoorwegwet overtreedt of niet in het bezit is van een geldig Inzetcertificaat, een (Aanvullende) vergunning voor indienststelling, een Voertuigvergunning en/of Spoorwegen niet gebruikt overeenkomstig de beoordeling als bedoeld in dit artikel, is Beheerder gerechtigd Spoorwegonderneming terstond het gebruik van het desbetreffende Spoorvoertuig op Spoorwegen te ontzeggen en daadwerkelijk te beëindigen. De hiermee verband houdende kosten komen voor rekening van Spoorwegonderneming. Beheerder is eveneens gerechtigd tot gebruiksontzegging ten aanzien van Spoorvoertuigen die voor wat betreft de aspecten waarop zij in het kader van de toelating zijn beoordeeld, niet meer voldoen aan de daarbij toepasselijke technische specificaties. Zulke Spoorvoertuigen

mogen, indien verblijvend op de Spoorwegen, uitsluitend na verkregen toestemming van Beheerder en onder daarbij te stellen voorwaarden worden verplaatst door Spoorwegonderneming, onder verantwoordelijkheid van Spoorwegonderneming.

Artikel 11. Milieu en veiligheid

1. Spoorwegonderneming die van een door Beheerder beheerde emplacement gebruik maakt en daar een vergunningplichtige activiteit uitvoert, mag dat alleen doen binnen de kaders van een voor die activiteit afgegeven Omgevingsvergunning. Spoorwegonderneming moet Beheerder in de gelegenheid stellen om vooraf te beoordelen of voorgenomen activiteiten op emplacementen passen binnen de verplichtingen van de Spoorwegwet, de Omgevingswet en de toepasselijke Omgevingsvergunning, voor zover die verplichtingen ProRail raken. 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 2.4 en bijlage 9 van de Netverklaring vermelde gebruiksbeperkingen en –voorschriften in acht.
3. Spoorwegonderneming past een milieuzorgsysteem toe dat de naleving van gebruiksbeperkingen en –voorschriften vanwege aan Beheerder verleende omgevings- en gebruiksvergunningen ondersteunt. Spoorwegonderneming stelt de in dat milieuzorgsysteem opgenomen gegevens beschikbaar voor Beheerder. Spoorwegonderneming aanvaardt dat Beheerder die naleving ook anderszins controleert met methoden die op niet-discriminerende wijze een representatief beeld van de beschouwde situatie geven.
4. Indien het gevaar bestaat dat schade door Spoorwegonderneming aan Spoorwegen en/of het milieu wordt toegebracht of reeds is toegebracht en/of de veiligheid van Derden en/of het spoorwegverkeer in gevaar komt of reeds is gekomen door Spoorwegonderneming, dient Spoorwegonderneming zodra zij hiermee bekend is, Beheerder daarvan zo spoedig mogelijk in kennis te stellen. De in kennisstelling laat de wettelijke en contractuele verplichtingen van Spoorwegonderneming onverlet.
5. Beheerder is bevoegd om op grond van relevante nationale en internationale wettelijke bepalingen, de daaruit voortvloeiende aan Beheerder opgelegde voorschriften en gerechtelijke en/of arbitrale uitspraken te bepalen, dat op Spoorwegen of op een gedeelte daarvan, door Beheerder aangewezen spoorgebonden bedrijfsprocessen van Spoorwegonderneming niet, dan wel uitsluitend op door hem daarvoor aangewezen plaatsen en/of onder door hem te geven voorwaarden en/of met gebruikmaking van de daarvoor ter plaatse aanwezige voorzieningen, mogen worden uitgevoerd.
   Onder bedrijfsprocessen wordt onder meer verstaan:
   a. in- en uitwendige reiniging van Spoorvoertuigen;
   b. beproeving van Spoorvoertuigen;
   c. innemen van brandstoffen;
   d. opstellen van Spoorvoertuigen;
   e. afvoer van afval van bedrijfsprocessen en van afval uit Spoorvoertuigen;
   f. het plegen van inspectie, onderhoud en/of herstellingen aan Spoorvoertuigen.
6. Spoorwegonderneming onthoudt zich van handelen dat overschrijding van de krachtens de Omgevingswet geldende geluidproductieplafonds of overtreding van de van belang zijnde voorschriften behorende bij de krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht dan wel de Omgevingswet geldende Omgevingsvergunningen tot gevolg heeft.
7. Bij dreigende overschrijding van de in het vorige lid bedoelde geluidproductieplafonds of dreigende overtreding van de in vorige lid bedoelde voorschriften, kan Beheerder aanwijzingen geven aan Spoorwegonderneming.
8. Indien het bevoegd gezag dat is belast met het toezicht op de naleving van een aan Beheerder volgens wettelijk voorschrift verleende vergunning of een voor het gebruik van de Spoorwegen geldend wettelijk voorschrift, een overtreding vaststelt van het bij die vergunning of dat wettelijk voorschrift bepaalde en daarvan schriftelijk kennis geeft aan Beheerder, stelt Beheerder, bij een vermoeden dat die overtreding feitelijk is begaan door Spoorwegonderneming, Spoorwegonderneming zo spoedig mogelijk en in ieder geval binnen drie werkdagen na het ontstaan van dat vermoeden schriftelijk in kennis van de ontvangst van die kennisgeving.
9. Spoorwegonderneming en Beheerder treden in overleg met betrekking tot de in de kennisgeving omschreven overtreding zoals bedoeld in het achtste lid en het mogelijk daartegen te voeren verweer.
10. Indien Spoorwegonderneming van oordeel is dat een ander dan Spoorwegonderneming de in het achtste lid bedoelde overtreding feitelijk begaan heeft of dat de overtreding in het geheel niet begaan is, deelt zij dat binnen tien werkdagen na ontvangst van de in kennisstelling schriftelijk en gemotiveerd mede aan de Beheerder. Constateringen van het bevoegd gezag die de Beheerder tot de zijne maakt gelden als bewijs van niet naleving van de voorschriften als bedoeld in dit artikel, tenzij Spoorwegonderneming in haar schriftelijk reactie aan Beheerder ten behoeve van verweer door Beheerder die constateringen uitdrukkelijk en gemotiveerd weerspreekt.
11. Spoorwegonderneming vergoedt de aan Beheerder opgelegde boete dan wel de door Beheerder verbeurde dwangsom ter zake van een overtreding als bedoeld in het achtste lid, tenzij Beheerder nagelaten heeft

verweer te voeren tegen die boete of dwangsom in gevallen waarin Spoorwegonderneming Beheerder verzocht had dit te doen en/of nagelaten heeft Spoorwegonderneming in de gelegenheid te stellen verweer te voeren tegen die boete of dwangsom.

12. Spoorwegonderneming stelt aan Beheerder tijdig de nodige gegevens beschikbaar om verweer te kunnen voeren met betrekking tot de in de kennisgeving omschreven overtreding zoals bedoeld in het achtste lid. Beheerder behoudt zich het recht voor, af te zien van in het voeren van verweer indien verweer evident zinloos is dan wel Spoorwegonderneming Beheerder niet van de benodigde gegevens voorziet in welke gevallen Spoorwegonderneming de verbeurde dwangsom of de opgelegde boete aan Beheerder vergoedt. Beheerder informeert Spoorwegonderneming over het verloop van het ingestelde verweer.
13. De kosten van het verweer ter zake van overtredingen zoals bedoeld in het achtste lid komen ten laste van Spoorwegonderneming, met uitzondering van gevallen waarin Beheerder medebelanghebbend is bij het verweer vanwege de mogelijke uitwerking op de gebruiksmogelijkheden van de Spoorwegen of waarin Partijen in overleg zijn overeengekomen verweer te voeren tegen de kwalificatie van de geconstateerde feiten als overtreding en daarbij een andere kostenverdeling zijn overeengekomen.
14. In het geval dat Spoorwegonderneming door bevoegd gezag wordt aangesproken op een mogelijke overtreding van een bij vergunning dan wel bij of krachtens wet bepaald voorschrift, en Spoorwegonderneming het vermoeden heeft dat die overtreding feitelijk is begaan door Beheerder, treden Partijen in overleg, waaronder over het voeren van verweer en kosten.

Artikel 12. Overslaan vloeistoffen ten behoeve van het laten rijden van Spoorvoertuigen

Het is Spoorwegonderneming uitsluitend toegestaan voor het milieu schadelijke vloeistoffen ten behoeve van de tractie van Spoorvoertuigen en het in werking stellen en hebben van werktuigen, over te slaan op de daartoe bestemde en door Beheerder aangewezen plaatsen, zoals genoemd in paragraaf 7.3.10 en bijlage 21 van de Netverklaring (tankinstallaties).

Artikel 13. Maatregelen voor herstel van het treinverkeer

1. Bij een verstoring van het treinverkeer stellen Partijen alles wat redelijkerwijs verwacht kan worden in het werk om zo spoedig mogelijk de verstoring op te heffen en de nadelige gevolgen daarvan zoveel als mogelijk te beperken.
2. Met het oog hierop kan Beheerder onder andere treinen ophouden, langzamer of sneller laten doen rijden, omleiden, inleggen of paden opheffen. Beheerder past daarbij de regelingen zoals vermeld in paragraaf 6.3 van de Netverklaring toe.
3. Indien Beheerder in gevallen zoals bedoeld in het tweede lid en in artikel 9, zevende lid van deze Algemene Voorwaarden een vervangend treinpad aanbiedt, is de Gebruiksvergoeding voor het vervangende pad niet hoger dan die voor het oorspronkelijke treinpad.

Artikel 14. Medewerking van Spoorwegonderneming

1. Op aanwijzing van Beheerder is Spoorwegonderneming gehouden tot het verlenen van bijstand bij het opheffen van een verstoring ongeacht de oorzaak daarvan. Indien naar het oordeel van Beheerder noodzakelijk, stelt Spoorwegonderneming hem daarvoor geschikt materieel en/of daartoe geschikte ondergeschikte Hulppersonen ter beschikking.
2. De kosten van de in het eerste lid bedoelde bijstand die worden gemaakt door Spoorwegonderneming die de verstoring niet zelf heeft veroorzaakt, komen ten laste van Beheerder.
3. Voor zover een verstoring voor rekening en risico van Spoorwegonderneming komt, is Spoorwegonderneming gehouden om de in het tweede lid bedoelde kosten en andere kosten die Beheerder ter opheffing van de verstoring heeft moeten maken, op eerste verzoek aan Beheerder te vergoeden.
4. Indien de bijstand verlenende Spoorwegonderneming, diens Hulppersoon of een Hulppersoon van Beheerder, 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, diens Hulppersoon of een Hulppersoon van Beheerder, 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 Partij voor wiens rekening en risico de verstoring komt. De Partij voor wiens rekening en risico de storing komt vrijwaart, indien noodzakelijk, de andere bij de verstoring betrokken partijen voor aanspraken tot schadevergoeding van deze Derde(n).
6. Spoorwegonderneming is gehouden tot deelname aan de calamiteitenorganisatie overeenkomstig de in de Toegangsovereenkomst vastgelegde regelingen zoals vermeld in paragraaf 6.2.8 van de Netverklaring.

Artikel 15. Betreden Spoorwegen

1. Voor zover Spoorwegonderneming (Hulp)personen toestaat de Spoorwegen te betreden, geschiedt dit voor risico van Spoorwegonderneming.

2. Spoorwegonderneming draagt er zorg voor dat de in het eerste lid bedoelde (Hulp)personen voldoende geïnstrueerd zijn met het oog op het ordentelijk en veilig betreden van de Spoorwegen.
3. Hulppersonen van Spoorwegonderneming die werkzaam zijn op Spoorwegen dienen zich via dienstkaart of schriftelijke opdracht te kunnen legitimeren als Hulppersoon van Spoorwegonderneming.

Artikel 16. Controle en aanwijzingen

1. Beheerder is gerechtigd om, met het oog op de door hem uit te voeren taken en zijn verantwoordelijkheden ingevolge toepasselijke nationale en internationale wettelijke bepalingen, de daaruit voortvloeiende aan Beheerder opgelegde voorschriften en in kracht van gewijsde gegane gerechtelijke en/of arbitrale uitspraken, controles uit te voeren en/of noodzakelijke aanwijzingen te geven aan (de Hulppersoon van) Spoorwegonderneming die deze aanwijzingen onverwijld dient op te volgen. In de Toegangsovereenkomst worden de functionarissen van Beheerder aangeduid aan wie de uitoefening van de hier bedoelde bevoegdheid toekomt.
2. De bevoegdheid van Beheerder als bedoeld in het eerste lid kan uitsluitend worden gebruikt met het oog op de bescherming van Spoorwegen, het voorkomen dan wel beheersen van hinder die andere gebruikers van Spoorwegen en de omgeving ondervinden en het veilig en doelmatig gebruik van Spoorwegen.
3. De controles en aanwijzingen dienen de normale bedrijfsvoering van Spoorwegonderneming zo min mogelijk te hinderen en, indien mogelijk, voor Spoorwegonderneming op de minst bezwarende wijze worden uitgevoerd respectievelijk gegeven. Beheerder heeft uitsluitend toegang tot de voor controle relevante Spoorvoertuigen, installaties en uitrustingen van Spoorwegonderneming.
4. Spoorwegonderneming is gehouden gevolg te geven aan de aanwijzingen die Beheerder op grond van het eerste lid geeft. Bij het niet onverwijld opvolgen van een rechtmatig gegeven aanwijzing als bedoeld in deze Algemene Voorwaarden, verbeurt Spoorwegonderneming een direct opeisbare boete van € 1.000,- voor de eerste overtreding, € 2.500,- voor de tweede overtreding en € 5.000,- voor elke volgende overtreding per jaardienstregeling, onverminderd het recht van Beheerder om schadevergoeding te vorderen. Indien een serie van overtredingen bestaat uit het niet opvolgen van één en dezelfde aanwijzing, dan is het recht van Beheerder om een direct opeisbare boete per overtreding te vorderen beperkt tot maximaal € 25.000,- voor die serie van overtredingen. In spoedeisende gevallen wordt uitgegaan van het vermoeden van de rechtmatigheid van de aanwijzing. Indien achteraf blijkt dat de aanwijzing niet rechtmatig gegeven is, vervalt de door het niet opvolgen van de aanwijzing op grond van dit lid gegeven contractuele boete van rechtswege.
5. Indien Spoorwegonderneming geen gevolg geeft aan een door Beheerder gegeven aanwijzing en het direct opvolgen van de aanwijzing door Beheerder noodzakelijk wordt geacht in verband met het voorkomen van schade, dreigend gevaar, beëindigen van een onrechtmatige situatie, overlast en/of spoedige herstel van het treinverkeer als bedoeld in artikel 13, eerste lid, van deze Algemene Voorwaarden, kan Beheerder de uit de aanwijzing voortvloeiende handelingen en/of werkzaamheden voor rekening en risico van Spoorwegonderneming zelf uitvoeren.

Titel IV. Aansprakelijkheid

Artikel 17. Algemene bepalingen met betrekking tot aansprakelijkheid

1. Het bepaalde in CUI, titel III, is van overeenkomstige toepassing op de Toegangsovereenkomst gesloten tussen Spoorwegonderneming en Beheerder, voor zover daarvan in deze titel IV van de Algemene Voorwaarden niet is afgeweken.
2. De in deze titel IV omschreven beperkingen van de aansprakelijkheid van een Partij zijn niet van toepassing, indien de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van die partij, geschied hetzij met de opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zal voortvloeien.
3. Beheerder en Spoorwegonderneming zijn aansprakelijk voor hun Hulppersonen.
4. Elke vordering van Hulppersonen van Spoorwegonderneming wegens aansprakelijkheid jegens Beheerder met betrekking tot door Beheerder veroorzaakte schade, alsmede elke vordering van Hulppersonen van Beheerder wegens aansprakelijkheid jegens Spoorwegonderneming met betrekking tot door Spoorwegonderneming veroorzaakte schade kan, ongeacht de rechtsgrond, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en beperkingen van de Algemene Voorwaarden.
5. De Behandelingskosten zijn gerelateerd aan het schadebedrag, dat voor de bepaling van de hoogte van de Behandelingskosten bestaat uit de in artikel 18, eerste lid, onderdelen a, b en c en artikel 19, eerste lid, onderdelen a, b en c genoemde schadeposten, en wel zoals in navolgende tabel is aangegeven:

Schadebedrag	Behandelingskosten
van € 0,-- tot € 100.000,--	2,5% van het schadebedrag
van € 100.000,-- tot € 250.000,--	2,0% van het schadebedrag
van € 250.000,-- tot € 1.000.000,--	1,5% van het schadebedrag
van € 1.000.000,-- tot € 5.000.000,--	1,0% van het schadebedrag

van € 5.000.000,--	werkelijke kosten

In gevallen dat de schade uitsluitend vermogensschade omvat kunnen de Behandelingskosten bepaald worden op basis van werkelijk gemaakte kosten. Daarbij worden de administratiekosten ter afhandeling van het Schadegeval aan de hand van de volgende tabel vastgesteld, waarbij de referentieschade bestaat uit extra bureau- en communicatiekosten, kosten van herplanning van de bedrijfsproductie en de kosten van personeel dat extra benodigd is gedurende de tijd dat het schadeveroorzakend voorval de normale bedrijfsproductie belemmert:

Referentieschade			administratiekosten
€ 5.000,--	Tot	€ 10.000,--	€ 350,--
€ 10.000,--	Tot	€ 30.000,--	€ 375,--
€ 30.000,--	Tot	€ 50.000,--	€ 475,--
€ 50.000,--	Tot	---------	1% van de referentieschade

6. Indien aansprakelijkheid voor het Schadegeval prompt zonder discussie wordt erkend en prompt betaling van de schade volgt, worden de administratiekosten beperkt tot 50% van de in bovenstaande tabel genoemde bedragen.

Artikel 18. Aansprakelijkheid Beheerder jegens Spoorwegonderneming

1. Beheerder is jegens Spoorwegonderneming aansprakelijk:
   a. voor personenschade, te weten dood, verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel;
   b. voor zaakschade, te weten vernieling of beschadiging van roerende en onroerende zaken;
   c. voor vermogensschade

   waarvan de oorzaak in de Spoorwegen ligt en toegebracht aan Spoorwegonderneming of haar Hulppersonen gedurende het gebruik van de Spoorwegen.
   Tenzij in de Toegangsovereenkomst anders is overeengekomen geldt dezelfde aansprakelijkheid ook bij het gebruik van door Beheerder beheerde dienstvoorzieningen en bij door Beheerder geleverde diensten, met inachtneming van het zesde lid ten aanzien van de daar genoemde diensten en/of software.
2. De in het eerste lid bedoelde aansprakelijkheid voor vermogensschade is beperkt tot uitsluitend de hierna te noemen schadecomponenten, steeds onder de daarbij per component vermelde voorwaarden en met uitdrukkelijke uitsluiting van omzet- en winstderving:
   a. voor de vermogensschade bestaande uit schadevergoedingen die Spoorwegonderneming verschuldigd is aan wederpartijen bij haar vervoerovereenkomsten of aan andere Derden:
      - uitsluitend de schadevergoedingen die Spoorwegonderneming op grond van de wettelijke, Europeesrechtelijke of verdragsrechtelijke regelgeving en binnen de grenzen en voorwaarden van die regelgeving gehouden is uit te keren aan wederpartijen bij haar vervoerovereenkomst(en) of aan andere Derden;
   b. voor de vermogensschade bestaande uit de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten van berging en bereddering met inbegrip van de kosten van tijdelijke faciliteiten voor het daarbij betrokken personeel, uit de kosten van deskundigen, uit Behandelingskosten en uit de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten voor de vaststelling van de aansprakelijkheid en de omvang van de schade:
      - alle daarvoor gemaakte kosten;
   c. voor de vermogensschade bestaande uit de kosten van vervangend vervoer alsmede de Behandelingskosten, evenwel uitsluitend in het geval dat door een aan Beheerder Toerekenbare oorzaak 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 ten behoeve van de direct bij het schadeveroorzakend voorval betrokken reizigers en goederenzendingen:
      - de kosten van vervangend vervoer voor die reizigers en goederenzendingen, waarbij onder ‘direct bij het schadeveroorzakend voorval betrokken reizigers en goederenzendingen’ wordt verstaan de reizigers en/of de goederenzendingen die gebruik maken van een Spoorvoertuig dat bij het schadeveroorzakend voorval is betrokken alsmede de reizigers en de goederenzendingen die gebruik maken van Spoorvoertuigen die een zelfde mate van hinder ondervinden van het schadeveroorzakend voorval in die zin dat de gevolgen voor de betrokken reizigers en/of goederenzendingen in die Spoorvoertuigen dezelfde zijn en op dezelfde manier zijn verholpen. De kosten van railvervangend vervoer worden berekend tot de eerstvolgende locatie dat weer gebruik kan worden gemaakt van vervoer per trein, dan wel tot een andere locatie waarvandaan weer gebruik kan worden gemaakt van vervoer per trein indien deze kosten lager zijn.

e. voor de vermogensschade bestaande uit de kosten van tijdelijke vervanging van een spoorvoertuig dat als het gevolg van het schadeveroorzakend voorval tijdelijk of blijvend niet inzetbaar is:
   - uitsluitend de in redelijkheid gemaakte kosten van huur van een spoorvoertuig gedurende de periode waarin Spoorwegonderneming in redelijkheid geen ander spoorvoertuig ter beschikking heeft om het geplande vervoer uit te voeren.

3. Beheerder is van de in het eerste lid bedoelde aansprakelijkheid ontheven:
   a. in geval van personenschade en vermogensschade voortvloeiend uit de door Spoorwegonderneming krachtens de Uniforme Regelen CIV verschuldigde schadevergoeding:
      1. indien de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door omstandigheden buiten de bedrijfsuitoefening van Beheerder, die Beheerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen;
      2. voor zover de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan schuld van de persoon die de schade heeft geleden;
      3. indien de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan het gedrag van een Derde, dat Beheerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen;
   b. in geval van zaakschade en vermogensschade voortvloeiend uit de door Spoorwegonderneming krachtens de Uniforme Regelen CIM verschuldigde schadevergoeding, wanneer de schade is veroorzaakt door schuld van Spoorwegonderneming of door een opdracht van Spoorwegonderneming die niet aan Beheerder kan worden toegerekend of door omstandigheden die Beheerder niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen;
   c. in geval van andere vermogensschade dan hiervoor bij sub a en b bedoeld:
      1. wanneer de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door schuld van Spoorwegonderneming of door een opdracht gegeven door Spoorwegonderneming die niet Toerekenbaar is aan Beheerder;
      2. wanneer de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door omstandigheden, zoals overmacht of het gedrag van een Derde die Beheerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon voorkomen.
4. Beheerder is niet aansprakelijk voor schade die Spoorwegonderneming lijdt vanwege een door Beheerder op grond van de Toegangsovereenkomst rechtmatig en met inachtneming van het bepaalde in artikel 16 van de Algemene Voorwaarden gegeven aanwijzing en voor de gevolgen van toepassing van artikel 9, vijfde lid, van de Algemene Voorwaarden.
5. Spoorwegonderneming dient geen verzoeken tot schadevergoeding in bij Beheerder voor vergoedingen kleiner dan € 5.000,- per Schadegeval, met uitzondering van de gevallen:
   a. waarin Beheerder aansprakelijk is op de voet van artikel 6:175 BW;
   b. waarin de schade ontstaat bij het in welke vorm dan ook aan Beheerder Toerekenbaar overtreden van een van overheidswege aan het gebruik van Spoorwegen verbonden voorschrift;
   c. als bedoeld in lid 2 onder de letter a, uitsluitend ten aanzien van uit te keren schadevergoedingen aan wederpartijen bij haar vervoerovereenkomst(en) op grond van CIM en/of titel 8.18 BW en waarvan de oorzaak ligt in de Spoorwegen;

   en met dien verstande dat vergoeding van overige vermogensschade als bedoeld in lid 2 onder de letter a, alleen wordt verzocht voor zover die vermogensschade groter is dan € 5.000,- per Schadegeval.
6. Beheerder is aansprakelijk voor schade die voortvloeit uit niet tijdig, inhoudelijk incorrect en/of onvolledig geleverde informatie in het kader van een door Beheerder geleverde Informatiedienst en/of software, voor zover deze schade het gevolg is van het toerekenbaar niet-voldoen door Beheerder aan de overeengekomen niveaus van dienstverlening voor de desbetreffende informatielevering, als bedoeld in artikel 8 lid 1 van deze Algemene Voorwaarden.
   Beheerder is echter niet aansprakelijk:
   a. voor indirecte schade, daaronder begrepen gevolgschade, gederfde winst, gemiste besparingen en schade door bedrijfsstagnatie;
   b. voor zover de schade hoger is dan het bedrag dat Partijen in de Toegangsovereenkomst als tegenprestatie voor de desbetreffende informatiedienstverlening zijn overeengekomen.

Artikel 19. Aansprakelijkheid Spoorwegonderneming jegens Beheerder

1. Spoorwegonderneming is ten opzichte van Beheerder aansprakelijk:
   a. voor personenschade, te weten dood, verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel;
   b. voor zaakschade, te weten vernieling of beschadiging van roerende en onroerende zaken;
   c. voor vermogensschade

   toegebracht aan Beheerder of zijn Hulppersonen gedurende het gebruik van Spoorwegen door de gebruikte Spoorvoertuigen of door de vervoerde personen of goederen.
   Tenzij in de Toegangsovereenkomst anders is overeengekomen geldt dezelfde aansprakelijkheid ook bij gebruik van door Beheerder beheerde dienstvoorzieningen en bij door Beheerder geleverde diensten.

2. De in het eerste lid bedoelde aansprakelijkheid voor vermogensschade is beperkt tot uitsluitend de hierna te noemen schadesoorten, steeds onder de daarbij vermelde voorwaarden en met uitdrukkelijke uitsluiting van schade door omzet- en winstderving:
   a. voor de vermogensschade bestaande uit schadevergoedingen die Beheerder verschuldigd is aan Derden:
      - uitsluitend de schadevergoedingen die Beheerder op grond van de nationale en/of communautaire wetgeving of het internationale recht en binnen de grenzen en voorwaarden van die wetgeving of dat recht gehouden is uit te keren aan Derden;
   b. voor de vermogensschade bestaande uit de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten van berging en bereddering met inbegrip van de kosten van tijdelijke faciliteiten voor het daarbij betrokken personeel, uit de kosten van deskundigen, uit Behandelingskosten en uit de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten voor de vaststelling van de aansprakelijkheid en de omvang van de schade:
      - alle daarvoor gemaakte kosten;
   c. voor de vermogensschade, uitsluitend in het geval dat door een aan Spoorwegonderneming Toerekenbare oorzaak het verkeer over de Spoorwegen of een gedeelte daarvan gedurende een tijdvak van tenminste acht aaneengesloten uren gerekend vanaf het begin van het optreden van die oorzaak niet of slechts gedeeltelijk kon plaatsvinden:
      - de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten van annulering en herplanning van werkzaamheden die gepland waren uitgevoerd te worden gedurende de tijd dat het schadeveroorzakend voorval de normale bedrijfsproductie belemmert en die Toerekenbaar aan dat voorval geen doorgang konden vinden, alsmede de Behandelingskosten.
3. Spoorwegonderneming is van de in het eerste lid bedoelde aansprakelijkheid ontheven:
   a. in geval van personenschade:
      1. indien de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door omstandigheden buiten de bedrijfsuitoefening van Spoorwegonderneming, die Spoorwegonderneming, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan zij de gevolgen niet kon verhinderen;
      2. voor zover de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan schuld van de persoon die de schade heeft geleden;
      3. indien de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan het gedrag van een Derde, dat Spoorwegonderneming, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan zij de gevolgen niet kon verhinderen;
   b. in geval van zaakschade, wanneer de schade is veroorzaakt door schuld van Beheerder of door een opdracht van Beheerder die niet aan Spoorwegonderneming kan worden toegerekend of door omstandigheden die Spoorwegonderneming niet kon vermijden en waarvan zij de gevolgen niet kon verhinderen;
   c. in geval van vermogensschade:
      1. wanneer de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door schuld van Beheerder of door een opdracht gegeven door Beheerder die niet Toerekenbaar is aan Spoorwegonderneming;
      2. wanneer de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door omstandigheden, zoals overmacht of het gedrag van een Derde die Spoorwegonderneming, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan zij de gevolgen niet kon voorkomen.
4. Beheerder dient geen verzoek tot schadevergoeding in bij Spoorwegonderneming voor vergoedingen kleiner dan € 5.000,- per Schadegeval, met uitzondering van gevallen:
   a. waarin Spoorwegonderneming aansprakelijk is op de voet van artikel 6:175 BW jo. 8:1670 e.v. BW;
   b. waarin de schade ontstaat bij het in welke vorm dan ook aan Toerekenbaar overtreden van een van overheidswege aan het gebruik van de Spoorwegen verbonden voorschrift;

   en met dien verstande dat vergoeding van vermogensschade als bedoeld in lid 2 onder de letter a, alleen wordt verzocht als die vermogensschade groter is dan € 5.000,- per Schadegeval.
5. Spoorwegonderneming vrijwaart Beheerder voor alle schade die ontstaat bij het in welke vorm dan ook aan Spoorwegonderneming Toerekenbaar overtreden van een van overheidswege aan het gebruik van de Spoorwegen verbonden voorschrift.
6. Ingeval van zaakschade aan Spoorwegen wordt enkel en alleen voordeeltoerekening toegepast indien Beheerder daadwerkelijk voordeel ondervindt van het herstel van de zaakschade. Daarvan is alleen sprake indien het herstel van de zaakschade de eerstvolgende gehele vernieuwing van het deel (niet zijnde een enkele component) van de Spoorwegen waarvan de herstelde zaak onderdeel is, met meer dan vijf jaar uitgesteld kan worden ten opzichte van de vóór het Schadegeval door Beheerder gehanteerde planning. Op verzoek van Spoorwegonderneming verstrekt Beheerder de relevante planningen aan Spoorweg-onderneming. Bij een beroep op voordeeltoerekening dient Beheerder bewijs bij te brengen van deze planning(en).

Artikel 20. Onderlinge aansprakelijkheid Spoorwegondernemingen

1. Spoorwegonderneming is jegens een andere spoorwegonderneming aansprakelijk:

a. voor personenschade
b. voor verlies van of schade aan eigendommen, ongeacht de eigendomspositie
c. voor vermogensschade

toegebracht aan een andere spoorwegonderneming of haar Hulppersonen gedurende het gebruik van de Spoorwegen door gebruikte Spoorvoertuigen of door vervoerde personen of goederen.
Tenzij in de Toegangsovereenkomst anders is overeengekomen geldt dezelfde aansprakelijkheid ook bij gebruik van door Beheerder beheerde dienstvoorzieningen en door Beheerder geleverde diensten.

2. De in het eerste lid bedoelde aansprakelijkheid voor vermogensschade is beperkt tot uitsluitend de hierna te noemen schadesoorten, steeds onder de daarbij vermelde voorwaarden en met uitdrukkelijke uitsluiting van schade door omzet- en winstderving:
   a. voor de vermogensschade bestaande uit schadevergoedingen die de andere spoorwegonderneming verschuldigd is aan wederpartijen bij haar vervoerovereenkomsten of aan andere Derden:
      - uitsluitend de schadevergoedingen die de andere spoorwegonderneming op grond van de nationale en/of communautaire wetgeving of het internationale recht en binnen de grenzen en voorwaarden van die wetgeving of dat recht gehouden is uit te keren aan wederpartijen bij haar vervoerovereenkomsten of aan andere Derden;
   b. voor de vermogensschade bestaande uit de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten van berging en bereddering met inbegrip van de kosten van tijdelijke faciliteiten voor het daarbij betrokken personeel, uit de kosten van deskundigen, uit Behandelingskosten en uit de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten voor de vaststelling van de aansprakelijkheid en de omvang van de schade:
      - alle daarvoor gemaakte kosten.
   c. voor de vermogensschade bestaande uit de kosten van vervangend vervoer binnen Nederland alsmede de Behandelingskosten, uitsluitend in het geval dat door een aan Spoorwegonderneming Toerekenbare oorzaak het verkeer over de Spoorwegen of een gedeelte daarvan gedurende een tijdvak van tenminste acht aaneengesloten uren gerekend vanaf het begin van het optreden van die oorzaak niet of slechts gedeeltelijk kon plaatsvinden: de voor dat vervangend vervoer (door derden) in rekening gebrachte kosten:
      - de kosten van vervangend vervoer, alsmede de Behandelingskosten.
   d. voor de vermogensschade bestaande uit de kosten van railvervangend vervoer in Nederland ten behoeve van de direct bij het schadeveroorzakend voorval betrokken reizigers en goederenzendingen:
      - de kosten van vervangend vervoer voor die reizigers en goederenzendingen, waarbij onder ‘direct bij het schadeveroorzakend voorval betrokken reizigers en goederenzendingen’ wordt verstaan de reizigers en/of de goederenzendingen die gebruik maken van een Spoorvoertuig dat bij het schadeveroorzakend voorval is betrokken alsmede de reizigers en de goederenzendingen die gebruik maken van Spoorvoertuigen die een zelfde mate van hinder ondervinden van het schadeveroorzakend voorval in die zin dat de gevolgen voor de betrokken reizigers en/of goederenzendingen in die Spoorvoertuigen dezelfde zijn en op dezelfde manier zijn verholpen;
   e. voor de vermogensschade bestaande uit de kosten van tijdelijke vervanging van een spoorvoertuig dat als het gevolg van het schadeveroorzakend voorval tijdelijk of blijvend niet inzetbaar is:
      - uitsluitend de in redelijkheid gemaakte kosten van huur van een spoorvoertuig gedurende de periode waarin de andere spoorwegonderneming in redelijkheid geen ander spoorvoertuig ter beschikking heeft om het geplande vervoer uit te voeren.
3. Spoorwegonderneming is van de in het eerste lid bedoelde aansprakelijkheid ontheven indien de schade-veroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door:
   a. schuld van de andere spoorwegonderneming of door een opdracht gegeven door de andere spoorwegonderneming die niet toerekenbaar is aan Spoorwegonderneming;
   b. omstandigheden, zoals overmacht of het gedrag van een Derde partij die de Spoorwegonderneming, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kan voorkomen.
4. Spoorwegonderneming dient geen verzoek tot schadevergoeding bij een andere spoorwegonderneming in voor vergoedingen kleiner dan € 5.000,- per Schadegeval, met uitzondering van de gevallen:
   a. waarin aansprakelijkheid op de voet van artikel 6:175 BW jo. 8:1670 e.v. BW aan de orde is;
   b. waarin de schade ontstaat bij het in welke vorm dan ook aan de andere spoorwegonderneming Toerekenbaar overtreden van een van overheidswege aan het gebruik van de Spoorwegen verbonden voorschrift.
5. Dit artikel is een derdenbeding als bedoeld in artikel 6:253 BW. Spoorwegonderneming aanvaardt dat een andere spoorwegonderneming die deze Algemene Voorwaarden eveneens heeft aanvaard zich jegens haar rechtstreeks kan beroepen op het bepaalde in deze Algemene Voorwaarden voor zover dat relevant is voor de relatie tussen Spoorwegonderneming en de andere spoorwegonderneming.

Artikel 21. Toerekenbaar tekortschieten

Onverminderd het in deze titel IV bepaalde is een Partij in geval van een Toerekenbare niet-nakoming van zijn verplichtingen, waarbij hij eerst in gebreke is gesteld waarbij een, gegeven de feitelijke omstandigheden, redelijke termijn is gesteld om verplichtingen alsnog na te komen, maar nakoming desondanks geheel of gedeeltelijk

uitbleef, aansprakelijk voor de door de andere Partij geleden schade, met dien verstande dat, behoudens in geval van opzet of bewuste roekeloosheid, de door de andere Partij geleden omzet- of winstderving niet voor vergoeding in aanmerking komt. De artikelen 18, vijfde lid, en 19, vierde lid, van de Algemene Voorwaarden zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 22. Beperking aansprakelijkheid, verjaring en overmacht

1. De aansprakelijkheid van Partijen in welke vorm dan ook is beperkt tot de in titel IV opgenomen bepalingen onverlet het recht van Partijen om nakoming van het bepaalde in Toegangsovereenkomst en/of deze Algemene Voorwaarden te vorderen.
2. Op de Toegangsovereenkomst en/of deze Algemene Voorwaarden gebaseerde rechtsvordering(en) van Gerechtigde of Beheerder verjaart/verjaren door verloop van drie jaren na de gebeurtenis die de rechtsvordering(en) heeft doen ontstaan.
3. In het geval van overlijden van personen bedraagt de verjaringstermijn drie jaar vanaf de dag volgend op de dag van het overlijden, maar niet meer dan vijf jaar vanaf de dag volgend op de dag van het ongeval.
4. Indien de rechtsvordering van Beheerder ziet op een gebeurtenis, ter zake waarvan Gerechtigde regres kan nemen op de wederpartij bij een door Gerechtigde gesloten vervoerovereenkomst, verjaart de vordering van Beheerder op Gerechtigde één maand vóór het verstrijken van de verjaringstermijn die krachtens wettelijke en/of verdragsrechtelijke regeling van kracht is ten aanzien van de vordering van gerechtigde op de wederpartij bij de door gerechtigde gesloten vervoerovereenkomst.
5. Indien de rechtsvordering van Gerechtigde ziet op een gebeurtenis die wordt beheerst door een door gerechtigde gesloten vervoerovereenkomst ter zake van welke vordering gerechtigde regres neemt op Beheerder verjaart de vordering van Gerechtigde op Beheerder één maand na het verstrijken van de verjaringstermijn die krachtens wettelijke en/of verdragsrechtelijke regeling van kracht is ten aanzien van de vordering die wordt beheerst door de vervoerovereenkomst.
6. De verjaring wordt opgeschort wanneer één der Partijen het geschil voorlegt aan een instantie zoals bedoeld in artikel 29 of de zaak aanhangig maakt bij een scheidsgerecht.
7. Beheerder en/of Gerechtigde zijn in geval van overmacht niet aansprakelijk voor schade in welke vorm dan ook. Onder overmacht in de zin van deze Algemene Voorwaarden wordt verstaan hetgeen daaromtrent in wet en jurisprudentie wordt begrepen. Tevens wordt onder overmacht begrepen niet door Beheerder veroorzaakte stroomstoringen, zelfdodingen of pogingen daartoe, gedragingen van dieren, landelijke of regionale, al dan niet georganiseerde, stakingen of werkonderbrekingen in het bedrijf van Beheerder en/of in het bedrijf van Gerechtigde.
8. Het bepaalde in lid 7 laat de verplichting van Beheerder voortvloeiende uit artikel 5 van de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur onverlet.
9. Voor het geval een Hulppersoon in zijn hoedanigheid van Hulppersoon schade lijdt, die zowel aan Beheerder als aan Gerechtigde toerekenbaar is, vrijwaren Beheerder en Gerechtigde elkaar reeds nu voor alsdan over en weer tegen aanspraken van de desbetreffende Hulppersoon tot vergoeding van die schade, voor zover de schade aan Beheerder respectievelijk Gerechtigde toerekenbaar is. Deze vrijwaring geldt eveneens voor aanspraken tot vergoeding van schade die geheel toerekenbaar is aan Beheerder en waarvoor de Hulppersoon Gerechtigde aanspreekt, en vice versa.
10. Voor het geval tussen Beheerder en Gerechtigde een regeling van kracht is ten aanzien van de vergoeding van schade als gevolg van een bepaalde schadeveroorzakende gebeurtenis, vrijwaren Beheerder en Gerechtigde elkaar reeds nu voor alsdan over en weer voor aanspraken van door Beheerder respectievelijk Gerechtigde ingeschakelde Hulppersonen, die verband houden met de desbetreffende schadeveroorzakende gebeurtenis.

Titel V. Financiële bepalingen

Artikel 23. Vergoedingen

1. De Gebruiksvergoedingen en andere vergoedingen en heffingen voor de toegang tot en het gebruik van de Spoorwegen, de daarmee verbonden dienstvoorzieningen en voor de daarbij door Beheerder geboden diensten worden berekend met inachtneming van het daaromtrent bepaalde in de Netverklaring.
2. Voor het gebruik van de Spoorwegen in verband met de uitvoering van door Beheerder gegeven opdrachten ten behoeve van het beheer van Spoorwegen wordt een Gebruiksvergoeding van nihil toegepast. Voor treinen waarvoor op basis van deze bepaling een Gebruiksvergoeding van nihil verschuldigd is wordt door de One-Stop-Shop van Beheerder geen ondersteuning geboden bij het dienstregelingontwerp.
3. Ten behoeve van de vaststelling van de Gebruiksvergoeding voor de dienst als bedoeld in punt 1, onderdeel e, dan wel de vergoedingen voor punt 3, onderdeel a, van bijlage II van richtlijn 2012/34/EU verschaft Gerechtigde of de door Gerechtigde gemachtigde energie-inkooporganisatie Beheerder de data met betrekking tot de gebruikte hoeveelheid tractie-energie. Gerechtigde machtigt Beheerder om bij de leverancier tractie-energie te verifiëren of met de aangeboden data het totaal van alle door die leverancier geleverde tractie-energie bestreken is.

4. Beheerder factureert de Gebruiksvergoeding en andere heffingen als bedoeld in lid 1 per kalendermaand. Beheerder factureert andere vergoedingen als genoemd per kalendermaand, tenzij in de Netverklaring een andere termijn is genoemd. Indien Beheerder een voorlopige factuur zendt wordt deze binnen 6 maanden gevolgd door een definitieve factuur.
5. De eindafrekening van verschuldigde bedragen op grond van een prestatieregeling wordt gefactureerd binnen 2 maanden na afloop van de periode waarop de prestatieregeling betrekking heeft.
6. De verschuldigde (Gebruiks)vergoeding is niet vatbaar voor verrekening als bedoeld in artikel 6:127, tweede lid BW, met uitzondering van de verrekening van onbetwiste vorderingen en van vorderingen op grond van een gerechtelijke of arbitrale uitspraak.
7. Beheerder kan bij gerede twijfel aan de financiële gegoedheid van Gerechtigde te allen tijde verlangen dat Gerechtigde een financiële garantie zoals bedoeld in de Uitvoeringsverordening (EU) 2015/10 stelt om te garanderen dat Gerechtigde aan haar uit de Toegangsovereenkomst en Algemene Voorwaarden voortvloeiende betalingsverplichtingen met betrekking tot de vergoedingen als bedoeld in dit artikel zal voldoen.
8. De kosten van de in het vorige lid bedoelde zekerheidsstelling zijn voor rekening van Gerechtigde.

Artikel 24. Betalingsvoorwaarden

1. Gerechtigde en Beheerder voldoen de op grond van de Toegangsovereenkomst en deze Algemene Voorwaarden verschuldigde bedragen uiterlijk 30 dagen na ontvangst van de factuur. Bij girale betalingen geldt als datum van betaling de datum waarop het bedrag is ontvangen bij de bank van de ontvanger.
2. Indien Beheerder of Gerechtigde ingevolge de Toegangsovereenkomst en deze Algemene Voorwaarden verschuldigde betalingen niet, niet tijdig of niet volledig verricht en de vertraging het gevolg is van een omstandigheid waarvoor Beheerder of Gerechtigde verantwoordelijk is, is tevens verschuldigd de wettelijke rente volgens artikel 6:119a BW over het verschuldigde bedrag met ingang van de dag na de dag waarop de betaling uiterlijk had moeten geschieden.
3. Alle bedragen welke op grond van de Toegangsovereenkomst en/of deze Algemene Voorwaarden verschuldigd zijn, zijn exclusief BTW en uitgedrukt in Euro.
4. Bezwaren tegen de hoogte van een definitieve factuur worden schriftelijk en binnen twee maanden na ontvangst van de factuur ingediend. Na voornoemde termijn vervalt de mogelijkheid op beroep tegen de hoogte van de factuur waarmee de hoogte van de factuur in rechte vaststaat. Systematische gebreken die bij de behandeling van een tijdig ingediend bezwaar tegen een factuur aan het licht komen worden echter ook verrekend voor eerdere facturen waarvoor de bezwaartermijn reeds is verstreken. Dit lid is niet van toepassing op facturen die ingediend worden in het kader van schadeloosstellingen.
5. Na een bezwaar als bedoeld in het vierde lid, zijn Partijen bevoegd de betaaltermijn op te schorten totdat de wederpartij mededeling heeft gedaan over de gegrondheid van het bezwaar. In geval van gedeeltelijke betwisting van de factuur dient het onbetwiste gedeelte van de factuur binnen de betaaltermijn te worden voldaan.
6. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid worden facturen voor bedragen die verschuldigd zijn wegens schadevergoeding als bedoeld in titel IV voldaan uiterlijk 30 dagen nadat het bedrag van de schadeloosstelling vaststaat en is medegedeeld aan en erkend door de schuldenaar. In afwijking van het tweede lid is over bedragen die verschuldigd zijn bij wijze van schadeloosstelling de wettelijke rente volgens artikel 6:119 BW verschuldigd.
7. Indien Gerechtigde na facturatie van Beheerder twee achtereenvolgende keren de termijn genoemd in artikel 24 lid 1 Algemene Voorwaarden overschrijdt meldt Beheerder dit aan Gerechtigde. Gerechtigde dient deze verschuldigde bedragen omtrent de (Gebruiks)vergoeding binnen 5 werkdagen na deze melding van Beheerder aan Beheerder te betalen. Indien Beheerder deze betaling van Gerechtigde niet binnen 5 werkdagen heeft ontvangen, dient Gerechtigde voor de resterende looptijd van de overeenkomst de (Gebruiks)vergoeding op basis van voorschotnota's aan Beheerder te betalen.[209] Dit betekent dat Beheerder vanaf dat moment aan Gerechtigde voor de maand die daarop direct volgt en de maanden daaropvolgend gedurende de looptijd van de Toegangsovereenkomst maandelijks een voorschotnota omtrent de (Gebruiks)vergoeding stuurt, zijnde het geschatte bedrag aan (Gebruiks)vergoeding dat Gerechtigde maandelijks aan Beheerder verschuldigd zal zijn. Het bedrag van de voorschotnota dient binnen de betaaltermijn op de voorschotnota door Gerechtigde aan Beheerder voldaan te zijn waarbij de betaaltermijn ten minste 10 werkdagen betreft. Het bedrag van de voorschotnota wordt verrekend met het bedrag dat Gerechtigde maandelijks verschuldigd is aan Beheerder.

[209] Overeenkomstig paragraaf 5.9 *Facturering* van de Netverklaring juncto artikel 23 lid 7 van de Algemene Voorwaarden: Bij gerede twijfel aan de financiële gegoedheid van Spoorwegonderneming kan overeenkomstig artikel 23 lid 7 van de Algemene Voorwaarden en Uitvoeringsverordening 2015/10/EU een voorschotfactuur worden gezonden.

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, lid 2 dan wel na ontvangst van het besluit van de minister tot intrekking van de in artikel 7 tweede lid vermelde documenten of indien een geldig verzekeringsbewijs in de zin van artikel 55 Spoorwegwet niet kan worden overgelegd door Spoorwegonderneming. Beheerder zal pas gebruik maken van het opschortingsrecht nadat Beheerder een schriftelijke mededeling heeft gedaan aan Gerechtigde dat en op welke grond opschorting plaatsvindt.
3. In geval van betaling door Gerechtigde na de in artikel 24, eerste lid van deze Algemene Voorwaarden bedoelde termijn kan Beheerder het recht tot opschorting van de uitvoering van de Toegangsovereenkomst slechts uitoefenen indien Gerechtigde voor twee achtereenvolgende periodieke betalingen of voor twee betalingen binnen twaalf maanden de betalingstermijn heeft overschreden.
4. In geval van overschrijding van de betalingstermijn van een voorschotnota door Gerechtigde kan Beheerder het recht tot opschorting van de uitvoering van de Toegangsovereenkomst uitoefenen nadat Beheerder een schriftelijke mededeling heeft gedaan aan Gerechtigde dat en op welke grond opschorting plaatsvindt en indien na 5 werkdagen na dagtekening van hiervoor genoemde schriftelijke mededeling de betaling van betreffende voorschotnota aan Beheerder niet is voldaan.
5. Gedurende de termijn van opschorting is Gerechtigde dan wel Beheerder verplicht gepaste maatregelen te nemen ter voorkoming en beperking van schade.
6. De opschorting wordt beëindigd nadat de aanleiding tot de opschorting vervallen is en de opschortende Partij daarvan een melding ontvangt van de andere Partij. Gerechtigde kan weer volledig aanspraak maken op de overeengekomen capaciteiten vanaf uiterlijk de vierde dag na beëindiging van de opschorting.

Artikel 26. Beëindiging door Beheerder

1. Beheerder kan door een aangetekend schrijven de Toegangsovereenkomst zonder voorafgaande ingebrekestelling en zonder rechterlijke tussenkomst, onverwijld beëindigen indien:
   a. Beheerder geen infrastructuurbeheerder in Nederland meer is als bedoeld in artikel 3 lid 2 van richtlijn 2012/34/EU;
   b. Gerechtigde in staat van faillissement wordt verklaard;
   c. Gerechtigde surseance van betaling wordt verleend;
   d. Gerechtigde gedurende tenminste één jaar geen gebruik heeft gemaakt van aan haar verdeelde capaciteitsrechten;
   e. Gerechtigde niet langer bevoegd is aan het spoorverkeer deel te nemen;
   f. Gerechtigde betalingsachterstanden heeft, ter grootte van:
      i. gedurende twee opeenvolgende betalingstermijnen en voor een bedrag groter dan de in artikel 23 bedoelde vergoedingen over één maand;
      ii. voor meer dan twee betalingstermijnen en voor een bedrag ter grootte van de in artikel 23 bedoelde vergoedingen over twee maanden;
   g. Gerechtigde in verzuim is van een wezenlijke contractuele verplichting, wanneer deze verplichting betrekking heeft op de veiligheid van personen of zaken waaronder ladingen;
   h. de in te zetten Hulppersonen of de te gebruiken Spoorvoertuigen niet langer aan de daaraan te stellen veiligheidseisen voldoen.
2. Bij aangetekend schrijven kan Beheerder de Toegangsovereenkomst met inachtneming van een opzegtermijn van twee maanden beëindigen indien:
   a. een dwingende verandering in de relevante Regelgeving, waarvan de gevolgen niet konden worden voorzien, die de verplichtingen van Beheerder aantast en die Beheerder verhindert om zijn verplichtingen uit te voeren;
   b. Gerechtigde in opzettelijk verzuim of grove nalatigheid is ten aanzien van andere essentiële contractuele verplichtingen dan bedoeld onder lid 1 sub g.
3. Indien op grond van artikel 25, eerste lid, van deze Algemene Voorwaarden de uitvoering van de Toegangs-overeenkomst is opgeschort, kan Beheerder, na een redelijke termijn gesteld te hebben waarbinnen Gerechtigde het verzuim kon zuiveren, de Toegangsovereenkomst beëindigen als Gerechtigde hiermee in gebreke is gebleven.

Artikel 27. Beëindiging door Gerechtigde

1. Gerechtigde kan door een aangetekend schrijven de Toegangsovereenkomst zonder voorafgaande ingebrekestelling en zonder rechterlijke tussenkomst, onverwijld beëindigen indien:
   a. Beheerder geen infrastructuurbeheerder in Nederland meer is als bedoeld in artikel 3 lid 2 van richtlijn 2012/34/EU
   b. Beheerder in staat van faillissement wordt verklaard;

   c. Beheerder surseance van betaling wordt verleend;
   d. Beheerder in verzuim is van een wezenlijke contractuele verplichting, wanneer deze verplichting betrekking heeft op de veiligheid van personen of zaken waaronder ladingen.
2. Gerechtigde kan de Toegangsovereenkomst beëindigen met een opzegtermijn van twee maanden indien:
   a. een dwingende verandering in de relevante Regelgeving, waarvan de gevolgen niet konden worden voorzien, de verplichtingen van Gerechtigde aantasten en deze Gerechtigde verhinderen om haar verplichtingen uit te voeren;
   b. Beheerder in opzettelijk verzuim of grove nalatigheid is ten aanzien van andere essentiële contractuele verplichtingen.
3. In gevallen anders dan bedoeld in het eerste en tweede lid kan Gerechtigde de Toegangsovereenkomst bij aangetekend schrijven en met inachtneming van de in de Toegangsovereenkomst opgenomen opzegtermijn beëindigen.
4. Indien op grond van artikel 25, eerste lid, van de Algemene Voorwaarden de uitvoering van de Toegangsovereenkomst is opgeschort, kan Gerechtigde, na een redelijke termijn gesteld te hebben waarbinnen Beheerder het verzuim kon zuiveren, de Toegangsovereenkomst beëindigen als Beheerder hiermee in gebreke is gebleven.
5. Indien Beheerder de Toegangsovereenkomst en/of Algemene Voorwaarden wijzigt, kan Gerechtigde, in het geval Gerechtigde het niet met de wijziging eens is, de Toegangsovereenkomst met inachtneming van 3 maanden na het moment van wijziging beëindigen.

Artikel 28. Schadevergoeding bij beëindiging Toegangsovereenkomst

Bij beëindiging van de Toegangsovereenkomst op grond van titel VI is, behalve bij beëindiging vanwege surseance van betaling, faillissement en Toerekenbaar tekortschieten, geen schadevergoeding in welke vorm dan ook verschuldigd.

Artikel 29. Toepassingsbereik, toepasselijk recht en beslechting geschillen

1. De Algemene Voorwaarden zijn van toepassing op Toegangsovereenkomsten.
2. Op de Toegangsovereenkomst en de Algemene Voorwaarden is Nederlands recht van toepassing, met inbegrip van de volgens de Nederlands recht geldende internationale verdragen waaronder ook in het bijzonder het COTIF 1999 en de daaraan verbonden Aanhangsels.
3. Alle geschillen, met uitzondering van geschillen voortkomend uit artikel 61 Spoorwegwet en de op dat artikel gebaseerde Algemene Maatregel van Bestuur, voortvloeiende uit de Toegangsovereenkomst en/of deze Algemene Voorwaarden, worden beslecht door de daartoe bevoegde burgerlijke rechter te Rotterdam indien deze geschillen niet in der minne geschikt kunnen worden door Partijen zelf dan wel een door Partijen daartoe benoemde commissie waarin elk der Partijen een gelijk aantal leden benoemt en die beproeft of tussen Partijen een minnelijke schikking tot stand kan komen.
4. In afwijking van het derde lid kunnen Partijen nader overeenkomen dat de in dit lid bedoelde geschillen worden beslecht overeenkomstig het alsdan geldende reglement van het Nederlands Arbitrage Instituut. Het scheidsgerecht, dat beslist naar de regelen des rechts, kan uit één of drie arbiters bestaan. De plaats van arbitrage is Utrecht.
5. De leden 1 tot en met 4 van dit artikel laten artikel 71 Spoorwegwet onverlet.

Bijlage 6 Overzicht gerelateerde documenten op het Partnerportaal

1. Aandachtspunten omgevingsvergunning Milieu
2. Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden
3. Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden RID-wagens
4. Aanvraagformulier diensten en dienstvoorzieningen op emplacementen
5. Aanvraagformulier voor gebruik heuvelsporen in combinatie met heuvel- en rangeervoorzieningen Kijfhoek
6. Afwegingskader Versperringen 2026
7. Bepalen van de Nuttige en Fysieke Spoor-,Perronlengte in de ontwerpfase
8. Berekening gebruiksvergoeding 2026 - 2029
9. Boek van Europese en Nationale Instructies
10. Calamiteitenplannen en Veiligheidsinformatie tunnels en emplacementen
11. Capaciteitsverdelingsdocument Beheer
12. Capaciteitsverdeling rangeerheuvel Kijfhoek (heuveltopsporen 231 en 232)
13. Checklist Milieu
14. Corridorboeken
15. Donna Lokale Bijzonderheden
16. Format te leveren informatie gebruik rangeerheuvel en verdeelsporen Kijfhoek
17. Gebruikersprocessen ERTMS
18. Gebruiksbeperkingen als gevolg van verkorte remafstanden
19. Gebruiksvoorschrift Buitengewoon Vervoer GVS00094
20. Gebruiksvoorschrift Remslof Verdeelsporen Kijfhoek GVS00109
21. Grensbaanvakovereenkomst Bad Bentheim - Oldenzaal
22. Grensbaanvakovereenkomst Gronau – Enschede
23. Grondslagen gebruiksbeperkingen
24. Handboek Incidentmanagement Rail
25. Handleiding aanleveren beladinggegevens VL-PRC331
26. Handleiding depotvoeding

27. Handleiding vulhydrant
28. Incidentele Onttrekkingen Jaardienst 2027
29. Informatie (met betrekking tot de infrastructuur) die bij ProRail kan worden opgevraagd
30. Infratekeningen met beschikbare opstelterreinen en bijbehorende voorzieningen
31. Instructie voor personeel bij betreden van verdeelsporen (spoor 105-148) Kijfhoek
32. Kaders Integratielab ERTMS (PREI)
33. Krappe boogstralen en aanbevolen maatregelen
34. Lijst van Verkortingen (BID00011)
35. Lokale bijzonderheden emplacementen
36. Lokale bijzonderheden voor vervoerders Rangeerheuvel Kijfhoek
37. Maatregelen overbelastverklaring 80-weekse 2025 -2026 Emmerich – Oberhausen DB InfraGO
38. Matrix TreinIncident Scenario's (TIS)
39. Middellangetermijnproces (MLT)
40. Normen voor een veilige en uitvoerbare dienstregeling
41. Normtijden Botlek Theemsweg-Merseyweg
42. Nutzungsvorgaben für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege während der ABS-Maßnahme Oberhausen – Emmerich (2025 und Halbjahr 2026)
43. Objectgebonden risicodossier emplacement Kijfhoek
44. Omgevingsvergunningen en -meldingen Milieu
45. Overzicht Functionaliteitswijzigingen en Indienststellingsdata infraprojecten
46. Overzicht Niet-Centraal Bediende Gebieden (NCBG)
47. OVS00012 Tractie-energievoorziening 1500V DC
48. OVS00056-6.1 Baan en Bovenbouw Wissels en kruisingen
49. OVS00067 Reizigersperrons
50. Perron- en spoorlengten
51. PRC00200 Risicoanalyse en risicocompensatie overwegveiligheid
52. Procedure aanvragen internationaal treinnummer
53. Procedure Buitengewoon Vervoer
54. Procedure Testtreinen en andere speciale treinen

55. Procedure voor het uitvoeren van noodherstel aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur
56. Procedure voor (tijdelijk) heuvelen met handmatige bediening van de locomotief
57. Procedure vrijstelling taalniveau B1 voor machinisten op grensoverschrijdende baanvakken
58. Procedureboek Capaciteit voor Beheer
59. Procesafspraken afwijken op nuttige lengte
60. Remtabellen en verkorte remafstanden (inclusief bijlagen 1 en 2)
61. Reparatiesporen
62. Richtlijn Beoordelen constructieve veiligheid bestaande baanlichamen RLN00414-1
63. Richtlijn gedragsregels op spoorwegterreinen RLN00300
64. Risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) operationele processen rangeerheuvel Kijfhoek
65. Risicomodel Perronveiligheid
66. Rolling Stock Parameter Sheet
67. Spelregels capaciteitsreservering ten behoeve van besloten personenvervoer in de ad-hoc verdeling
68. Spooraansluitingen
69. Sporendatabase
70. Startdocument jaardienstverdeling 24 x 7 patroonplanning
71. TijdRuimteSlots (TRS) Afrekensporen
72. Toelatingseisen materieel rangeerheuvel Kijfhoek
73. Toetsen van Productstappen binnen het MLT-proces
74. Transferissues bij ontwerp dienstregeling 2025-2026
75. Veiligheidsinstructies bij gebruik applicatie DEI
76. Wijze van vaststellen ad-hoccapaciteit

Bijlage 7 Bedrijfsvergunningen en vervoermarkttoegang (paragraaf 3.2.2)

Bedrijfsvergunningen
Op grond van de Spoorwegwet moeten ondernemingen die gebruik willen maken van de hoofdspoorwegen beschikken over een bedrijfsvergunning.[210] 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[211]	Goede naam[212]	Financiële draagkracht[213]
Bedrijfsvergunning, geldend als vergunning zoals bedoeld in Richtlijn 2012/34/EU, hoofdstuk III	Ja	ja	ja
Beperkte bedrijfsvergunning ten behoeve van uitsluitend: • Rangeerwerkzaamheden. • Het verrichten van eigen vervoer. • Verkeersdeelname zonder vervoer te verrichten.[214]	Ja	nee	nee
Beperkte bedrijfsvergunning ten behoeve van uitsluitend[215]: • Het gebruik van de hoofdspoorweg voor uitsluitend stationsfaciliteiten of overgavefaciliteiten binnen de begrenzing van een spoorwegemplacement. • Het gebruik van de buitendienstgestelde hoofd-spoorweg met zelfrijdend gereedschap of een ander daarmee vergelijkbaar spoorvoertuig voor het verrichten van werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen.	Nee	nee	nee

Vervoervergunningen
Op basis van wettelijke voorschriften zijn voor het aanbieden en leveren van vervoerdiensten per spoor markttoegangsbepalingen van kracht.

Deze bepalingen zijn hieronder per vervoermarktsegment samengevat. Grensoverschrijdend vervoer ziet op vervoer van of naar andere EU-lidstaten of landen die zich conformeren aan de EU-regelgeving en verbonden zijn met het Europese spoornetwerk.

a. Openbaar vervoer:
   - Openbaar vervoer per trein, met treinen die uitsluitend in Nederland gelegen stations bedienen:

210 Artikel 27 lid 2 sub a Spoorwegwet.
211 Beroepsbekwaamheid zoals bedoeld in artikel 6 van het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen.
212 Een spoorwegonderneming bezit een goede naam als voldaan wordt aan de vereisten zoals opgenomen in artikel 3 van het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen.
213 Financiële draagkracht zoals bedoeld in artikel 5 van het Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen.
214 Artikel 8 lid 1 Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen.
215 Artikel 8 lid 2 Besluit bedrijfsvergunning en enkele vrijstellingen veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen.

  - Vervoerconcessie conform 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, door een passagiersvervoerdienst die geen deel uitmaakt van een concessie als bedoeld in artikel 20 eerste en vierde lid van de Wet personenvervoer 2000:
  - Uiterlijk achttien maanden voor het begin van het dienstregelingsjaar waarin het vervoer zal aanvangen moet de spoorwegonderneming het voornemen om capaciteit aan te vragen voor dat vervoer aanmelden bij de Autoriteit Consument & Markt en bij ProRail; de aanmeldverplichting geldt overeenkomstig voor wijzigingen van het vervoer.[216]
  - Het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur kan door de Autoriteit Consument & Markt beperkt worden voor passagiersvervoer tussen een bepaald vertrekpunt en een bepaalde bestemming wanneer:
    a. Voor dezelfde route of voor een alternatieve route een of meer concessies zijn verleend, en
    b. De uitoefening van het toegangsrecht het economisch evenwicht van de betreffende concessie of concessies in gevaar zou brengen.
  - De passagiersvervoerdienst kan worden beperkt indien de Autoriteit Consument & Markt op de voet van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 869/2014 op aanvraag besluit, dat die vervoerdienst het economisch evenwicht in het gedrang brengt van vervoerdiensten die worden uitgevoerd onder uit een concessie als bedoeld in artikel 20, eerste of vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000.

b. Personenvervoer, anders dan openbaar vervoer met een regelmatige dienstregeling:
   - Open markttoegang, geen beperkingen voor vervoer tussen in Nederland gelegen stations of voor grensoverschrijdend vervoer van/naar één of meerdere in Nederland gelegen stations.

c. Goederenvervoer:
   - Binnenlands en grensoverschrijdend goederenvervoer per trein: open markttoegang, zonder beperkingen.

d. Niet-vervoerend spoorverkeer (proefritten, ledig materieeloverbrengingen, enzovoort):
   - Open markttoegang, zonder beperkingen.

[216] Artikel 57 lid 4 en 5 Spoorwegwet

Bijlage 8 Aanlevering gegevens en rapportages (paragrafen 2.4.3, 3.4.1 en 3.4.6)

1. Informatie met betrekking tot behandelen en opstellen

Ten behoeve van de benutting van emplacementen tot tien jaar in de toekomst biedt ProRail de mogelijkheid aan spoorwegondernemingen om zowel hun toekomstig voorziene gebruik als hun huidige benutting van de toebedeelde infra aan te geven, zodat ProRail daar rekening mee kan houden bij de bouw van infra op emplacementen. Het (Excel)format waarin deze gegevens aangeleverd kunnen worden is bij ProRail opvraagbaar via DG-BODI@prorail.nl. De capaciteitsbehoeften en – analyses op het gebied van behandelen en opstellen zijn in te zien via de ICT-dienst Behandelen en Opstellen Data Informatie (BODI), zie Bijlage 23 onderdeel 5.2.

2. Rapportages

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 spoorwegondernemingen. Spoorwegondernemingen moeten daartoe de op hun bedrijfsactiviteiten betrekking hebbende gegevens beschikbaar stellen aan ProRail. In onderdeel 2.1 van deze bijlage zijn deze gegevens nader omschreven. Ter beperking van de administratieve lasten voor spoorwegondernemingen zal ProRail daarbij voor de rapportages zoveel mogelijk gebruik maken van gegevens die reeds voor andere doeleinden zijn verzameld en opgenomen in ProRail-systemen. Alleen voor gegevens die ProRail niet zelf heeft kunnen verzamelen zal ProRail afzonderlijk en schriftelijk een aanvullende opgave van de spoorwegondernemingen vragen.

ProRail zal de spoorwegondernemingen, in alle gevallen waarin het gaat om rapportages die op grond van wettelijke voorschriften verplicht zijn, en waar ProRail op basis van de beschikbare gegevens niet alle benodigde gegevens kan leveren, de spoorwegonderneming verzoeken om de aantallen te corrigeren of aan te vullen. De spoorwegonderneming is verplicht binnen de gestelde reactietermijn de aanvullingen en correcties aan te leveren, zodat ProRail en de spoorwegonderneming aan de voorwaarden uit vergunningen dan wel wetgeving kunnen voldoen.

In onderdeel 2.2 van deze bijlage zijn de gegevens van typen spoorvoertuigen omschreven die spoorwegondernemingen aan ProRail beschikbaar moeten stellen.

2.1 Rapportages over externe veiligheid, geluidemissie en vervoersinformatie

De rapportages en vervoersinformatie die spoorwegonderneming aan ProRail levert omvatten:
1. Rapportages met betrekking tot de externe veiligheidsrisico's op baanvakken.
2. Rapportages met betrekking tot de externe veiligheidsrisico's op emplacementen (standaardsituatie).
3. Rapportages met betrekking tot de externe veiligheidsrisico's op emplacementen (uitzonderingssituatie).
4. Rapportages met betrekking tot de geluidemissies op baanvakken.
5. Rapportages met betrekking tot de geluidemissies op emplacementen (uitzonderingssituaties).
6. Vervoersinformatie per stationsrelatie.
7. Vervoersinformatie per trein.

2.1.1 Externe veiligheid op baanvakken

Voor de periodieke rapportage met betrekking tot de externe veiligheid vanwege het vervoer van zendingen gevaarlijke stoffen op baanvakken maakt ProRail gebruik van de gegevens die de

spoorwegondernemingen in het kader van hun verplichtingen vanwege het Besluit spoorverkeer, artikel 4, aan ProRail beschikbaar stellen via het systeem WLIS ('Wagenlading Informatie Systeem').

In de rapportage zal ProRail gebruik maken van rubriceringen naar risico-categorieën overeenkomstig indelingen in het Reglement betreffende het internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID).

2.1.2 Externe veiligheid op emplacementen (standaardsituaties)

Voor de emplacementen waarop volgens de vigerende Omgevingsvergunning de handelingen met wagens met gevaarlijke stoffen is toegestaan schrijft de vergunning een jaarlijkse rapportage voor. ProRail maakt voor deze rapportages gebruik van de gegevens die de spoorwegondernemingen in het kader van hun verplichtingen vanwege artikel 16 lid 1 van het Besluit spoorverkeer aan ProRail beschikbaar stellen via het systeem WLIS.

ProRail kan van de spoorwegonderneming aanvulling verlangen met specifieke gegevens betrekking hebbend op de uitgevoerde handelingen per emplacement per jaar:

- Rangeerhandelingen: het aantal ketelwagens/containers, waarmee een rangeerbehandeling is uitgevoerd (splitsen/samenvoegen van treindelen, verplaatsingen op het emplacement);
- Overstand: het aantal ketelwagens/containers met overstand.

Indien aanvulling van gegevens verlangd wordt, geldt het volgende proces:

- Aan de spoorwegondernemingen die op een dergelijk emplacement volgens de registraties in WLIS aankomst- en/of vertrekhandelingen 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 handelingen.
- In deze opgave zal ProRail gebruik maken van rubriceringen naar risico-categorieën overeenkomstig indelingen in het Reglement betreffende het internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID).
- De spoorwegonderneming moet de bedrijfsprocessen zo inrichten dat de gevraagde gegevens beschikbaar kunnen worden gesteld.
- De spoorwegonderneming dient deze informatie te leveren binnen een maand nadat ProRail de opgave beschikbaar heeft gesteld.

2.1.3 Externe veiligheid op emplacementen (uitzonderingssituaties)

Voor een aantal emplacementen zijn striktere rapportages voorgeschreven in de Omgevingsvergunning. 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 Partnerportaal.

2.1.4 Geluidemissies door spoorverkeer

ProRail dient de geluidsproductieplafonds jaarlijks (per kalenderjaar) te monitoren. Daarnaast dient ProRail op basis van de beheerconcessie vijfjaarlijks een Geluidkaart voor de minister voor te bereiden.[217] 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 op de baanvakken en emplacementen. 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.

[217] Zie paragraaf 2.4.2.3 Geluid van treinen op baanvakken en emplacementen.

2.1.5 Geluidemissie door spoorverkeer (rangeren) op emplacementen (uitzonderingssituatie)

Voor emplacement Oss-Elzenburg is een specifieke rapportageverplichting voorgeschreven in de Omgevingsvergunning milieu. De spoorwegonderneming dient een registratie bij te houden van de rangeerhandelingen.

2.1.6 Vervoersinformatie per stationsrelatie

ProRail is verantwoordelijk voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur en houdt zich in dat verband bezig met capaciteitstoetsen en ontwerp- en investeringsvraagstukken. Voor deze taken heeft ProRail onder andere vervoergegevens nodig in de vorm van stationsrelatiematrices. Over de vorm waarin deze informatie verstrekt wordt aan ProRail kunnen nadere afspraken gemaakt worden in de Toegangsovereenkomst.

2.1.7 Vervoersinformatie per trein

ProRail is verantwoordelijk voor de transferveiligheid op de hoofdspoorweginfrastructuur. Ten behoeve van toetsen op veiligheidsrisico's voor reizigers op perrons heeft ProRail informatie nodig over het aantal instappers en uitstappers per station en perron, bij voorkeur per individuele trein en verrijkt met informatie over spoorvoertuigen en tijd. Over de vorm waarin deze informatie verstrekt wordt aan ProRail worden nadere afspraken gemaakt in de Toegangsovereenkomst.

2.1.8 Gebruiksinformatie rangeerheuvel Kijfhoek

ProRail is verantwoordelijk voor een efficiënte benutting van (schaarse) infrastructuur. Ten behoeve van toetsen op efficiënte en doelmatige benutting van de rangeerheuvel Kijfhoek, heeft ProRail informatie nodig over de wijze en intensiteit van het gebruik van de infrastructuur die onderdeel is van de rangeerheuvel. Dit geldt ook voor het gebruik van verdeelsporen, zonder dat gebruikt gemaakt wordt van de functionaliteit heuvelen. Het is aan de gebruikers van de Rangeerheuvel Kijfhoek om deze informatie aan te leveren. Daarnaast moeten aanbieders van spoorgebonden diensten op de rangeerheuvel (zie paragraaf 7.3.5.2.2 *Rangeerheuvel Kijfhoek*, onderdeel 5.1 Juridische benodigdheden) transparant rapporteren over de mate waarin de aanvragen van afnemers conform aanvraag geaccepteerd en qua uitvoering gerealiseerd worden. Op het Partnerportaal is een format opgenomen met een specificatie van de te leveren gegevens *('Format te leveren informatie gebruik rangeerheuvel en verdeelsporen Kijfhoek')*.

2.2 Gegevens over spoorvoertuigen

ProRail maakt voor het uitvoeren van haar interne processen en wettelijke taken gebruik van operationele gegevens over spoorvoertuigen, waaronder gegevens die zijn vereist op basis van de TSI voor rollend materieel - locomotieven en reizigerstreinen (TSI Loc & Pas). Het betreft zowel gegevens van spoorvoertuigtypen en samenstellingen die worden ingezet op de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur als gegevens van spoorvoertuigtypen die gereviseerd zijn waardoor de (oorspronkelijke) gegevens veranderd zijn.

Gegevens over nieuwe of gewijzigde spoorvoertuigen dienen minimaal zes maanden voor ingebruikname van het betreffende voertuig[218] aan ProRail te worden aangeleverd middels het formulier '*Rolling Stock Parameter Sheet*' (zie het Partnerportaal). Ingevulde formulieren worden per e-mail gestuurd naar ProRail Accountmanagement via e-mailadres accountmanagement@prorail.nl. ProRail behandelt deze data als vertrouwelijke gegevens als bedoeld in artikel 6 van de Algemene voorwaarden en gebruikt ze voor de volgende doeleinden:

[218] Met uitzondering van voertuiggegevens ten behoeve van het MLT-proces, zie punt 6 hieronder.

1. *Capaciteitsverdeling: het ontwerpen van de dienstregeling en plannen van treinpaden*
De capaciteitsverdelingssystemen maken gebruik van een materieeldatabase. De materieeldatabase wordt onder meer gebruikt voor het berekenen van rijtijden. De materieeldatabase wordt aangevuld en actueel gehouden op basis van de via het 'Rolling Stock Parameter Sheet' aangeleverde gegevens over de spoorvoertuigen. 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. *Beheersen van de geluidsemissie*[219]
Wanneer nieuw of gereviseerd reizigersmaterieel of locomotieven op de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur zijn toegelaten, overleggen de spoorwegondernemingen die deze spoorvoertuigen willen inzetten binnen drie maanden na ingebruikname de geluidemissiegegevens van deze spoorvoertuigen aan ProRail. Dit geldt:
- voor spoorvoertuigen waarvoor per 1 januari 2008 geen typegoedkeuring en inzetcertificaat is afgegeven en
- voor spoorvoertuigen waaraan na 1 januari 2008 fysieke wijzigingen zijn aangebracht met significante gevolgen voor de geluidemissie van dat materieel.

Voor reizigersmaterieel dat op de vrije baan wordt ingezet dient de categorie-indeling bepaald en gerapporteerd te worden conform procedure A van de CROW-publicatie Technische Regeling Emissiemethoden 2006.[220] Bij goederenmaterieel wordt onderscheid gemaakt tussen stille en niet-stille goederenwagens.

Voor reizigersmaterieel en locomotieven die op emplacementen en/of rangeerterreinen worden ingezet, dienen de emissiegetallen van geluidbronnen van het materieel die tijdens stilstand actief zijn bepaald en gerapporteerd te worden conform de wettelijke meetmethode voor industrielawaai.

3. *Analyses met betrekking tot de baanvakcapaciteit, -belasting en -toelating*
Voor de analyses met betrekking tot baanvakbelasting, -stabiliteit en -toelating maakt ProRail gebruik van voertuiggegevens over massa, treinlengte en maximale aslasten.

4. *Analyses met betrekking tot de tractie-energievoorziening*
Het tractie-energievoorzieningssysteem maakt de treindienst met elektrisch rijdende spoorvoertuigen mogelijk. Hiertoe worden netanalyses uitgevoerd, waarbij gebruik gemaakt wordt van gegevens van spoorvoertuigen. In combinatie met de dienstregeling (zie punt 1) en specifieke kenmerken van baanvakken wordt onder andere gekeken naar de spoorstaafaardespanning, de bovenleidingspanning en de thermische belasting van onderstations, voedingskabels en de bovenleiding.

5. *Bepalen van aansluitingen voor depotvoedingen*
Gegevens over de op het spoorvoertuig aanwezige aansluitingen voor depotvoedingen worden gebruikt ten behoeve van de voorzieningen op opstelterreinen.

6. *Het Middellangetermijnproces*
Het Middellangetermijnproces (MLT-proces) zoals omschreven in paragraaf 2.6.1 Capaciteits- en infra-ontwikkelingen op basis van behoeften van gerechtigden en ProRail maakt gebruik van onder andere alle bovengenoemde voertuiggegevens. Deze gegevens worden gebruikt om de aspecten die in het document 'Toetsen van Productstappen binnen het MLT-proces' op het Partnerportaal zijn benoemd te kunnen toetsen. Voor het MLT-proces dienen de (verwachte) gegevens meerdere jaren voor ingebruikname van de spoorvoertuigen aangeleverd te worden.

219 Zie paragraaf 2.4.2.3 Geluid van treinen op baanvakken en emplacementen.
220 Naar deze publicatie wordt verwezen vanuit bijlage IVf van de Omgevingsregeling.

7. ERTMS-ketenbeheer
De gegevens met betrekking tot het in de voertuig aanwezige typen treinbeveiligingsinstallaties inclusief de bijbehorende hard- en softwareversies worden gebruikt voor de analyses zoals verwoord in onderdeel 4 van Bijlage 8 hieronder.

3. Capaciteitsaanvragen emplacement Kijfhoek

Bij het indienen van een capaciteitsaanvraag voor het emplacement Kijfhoek en de rangeerheuvel Kijfhoek is de gerechtigde verplicht de volgende specifieke informatie aan te leveren:

Het complete logistieke plan voor gebruik van de rangeerheuvel Kijfhoek (of een mutatie daarop tijdens de ad-hocverdeling) dat men aan de markt wil aanbieden en waarvoor ook capaciteit is aangevraagd voor het rijden van treinen op het netwerk, uitgesplitst naar feedertreinen (van en naar klanten) en linehaultreinen (rechtstreekse verbindingen tussen Kijfhoek en (buitenlandse) sorteerstations, emplacementen en overige bestemmingen). De aanvraag voor capaciteit voor gebruik van het heuvelsysteem in combinatie met het gebruik van de verdeelsporen, dient te worden gedaan in de vorm van een integrale capaciteitsaanvraag, met daarin een aanvraag voor het gebruik van aankomstsporen, heuvelsporen, verdeelsporen en mogelijk vertreksporen.

Naast bovengenoemde informatie dient ook een aantal gegevens op treinniveau bij een aanvraag te worden vermeld.

Met betrekking tot aankomsttreinen:
- De gewenste wagenovergangen (minimaal vier uur) – en naar welke vertrektreinen deze moeten.

Met betrekking tot vertrektreinen:
- De klantbestemmingen en/of wagengroepen.

ProRail heeft bovenstaande informatie nodig om een basisplan te kunnen opstellen, om te kunnen verdelen en prioriteren op de rangeerheuvel Kijfhoek. De toewijzing van de toegang tot het heuvelsysteem wordt vastgelegd in een basisplan met daarin het benodigd gebruik van de aankomst-, heuvel-, verdeel- en vertreksporen.

4. Data-uitwisseling in het kader van ERTMS-ketenbeheer

Voor doelmatig ketenbeheer ERTMS is het noodzakelijk dat partijen gezamenlijk in staat zijn om oorzaken van prestatieproblemen vast te stellen, zodat op basis hiervan de operationele ERTMS-prestaties verbeterd kunnen worden. Dit vereist onder meer gestructureerde uitwisseling van relevante treindata, zoals JRU-, ARR-, RTM-data. Momenteel ontbreekt standaardisatie en is data veelal niet direct beschikbaar bij de spoorwegondernemingen. Hierdoor stagneert de benodigde data-uitwisseling. Het is nodig dat op termijn werkbare en gestandaardiseerde afspraken voor uitwisseling van data overeengekomen worden. In nauwe samenwerking met betrokken partijen worden stappen gezet om te bepalen onder welke condities sprake kan zijn van werkbare en gestandaardiseerde afspraken voor data-uitwisseling. Tot die tijd vindt in samenspraak tussen ProRail en spoorwegondernemingen incidentele data-uitwisseling plaats en wordt explorerend gezocht naar oplossingen die waarde toevoegen.

Bijlage 9 Baanvakken met gebruiksbeperkingen (paragraaf 2.4.1)

In deze bijlage zijn de baanvakken vermeld waarin, in afwijking van het interoperabiliteitsprincipe, een bepaald soort verkeer of vervoer is uitgesloten. Daarnaast kunnen bij het gebruik van baanvakken andere – niet in deze bijlage vermelde – beperkingen van toepassing zijn (zoals snelheidsbeperkingen en beperkingen in rijwegkeuze) die echter geen uitsluitend karakter hebben. ProRail verschaft spoorwegondernemingen op verzoek nadere informatie over alle geldende functionele/capacitaire beperkingen voor het gebruik van baanvakken en emplacementen. Zo mogelijk worden grondslagen voor gebruiksbeperkingen gepubliceerd op het Partnerportaal.

Nr.	Baanvak	Object	Gebruiksbeperking
1	Riekerpolder Aansluiting – Hoofddorp	Schipholspoortunnel	Lokale beperking goederenvervoer: goederenvervoer niet toegestaan, met uitzondering van werk- en onderhoudstreinen.
2	Den Haag Moerwijk – Delft Aansluiting	Spoortunnel Rijswijk	Lokale beperking goederenvervoer: vervoer van gevaarlijke stoffen is niet toegestaan. Uitzondering: het vervoer van accu's van en naar de werkplaats Leidschendam-Voorburg is wel toegestaan.
3	Barendrecht Aansluiting – Kijfhoek Aansluiting Noord	Goederensporen (BE, CE en DE) in overkluizing Barendrecht	Personenvervoer is niet toegestaan, met uitzondering van begeleid militair transport.
4	Valburg – Nijmegen Betuweroute	Spoor in verbindingsboog nabij Elst richting Nijmegen vice versa	De verbindingsboog is niet in gebruik.
5	Rotterdam Lombardijen – Kijfhoek Aansluiting Noord	Reizigerssporen (HJ, JJ, KJ en LJ) in overkluizing Barendrecht	Sporen alleen te gebruiken door treinen ten behoeve van: • Personenvervoer. • Het overbrengen van ledig reizigersmaterieel; • Ritten met losse locomotieven. • Overbrenging van onderhoudsmaterieel (zonder goederenwagens). • Meetritten. • Werktreinen voor plaatselijke werkzaamheden.
6	Betuweroute (A15-tracé en Havenspoorlijn)	• Botlektunnel • Sophiatunnel • Giessentunnel • Tunnel Pannerdensch kanaal • Tunnel Zevenaar	Personenvervoer is niet toegestaan, met uitzondering van begeleid militair transport.
7	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 Partnerportaal.

Beperkingen personenvervoer
De onderstaande spoorwegen kunnen alleen na voorafgaand overleg, zie paragraaf 2.4.1 *Gespecialiseerde spoorweginfrastructuur*, met ProRail worden gebruikt voor treinen ten behoeve van personenvervoer (aanvragen moeten worden ingediend bij de One-Stop-Shop Buitengewoon Vervoer (OSSBV) van ProRail (voor contactgegevens zie paragraaf 4.2.4 *One-Stop-Shop*).

Spoorwegen tussen de locaties	Spoorwegen gelegen op de volgende locaties
Haren – Waterhuizen Amersfoort – Leusden Nootdorp – Leidschendam werkplaats Lage Zwaluwe – Moerdijk Lage Zwaluwe – Oosterhout Weststad Lewedorp – Sloehaven Terneuzen – Sas van Gent Grens Terneuzen Aansluiting – Axel Aansluiting Sluiskil Aansluiting – Sluiskil Weert – Budel Grens Sittard – Born Maasvlakte – Kijfhoek (onderdeel uitmakend van de Havenspoorlijn) Kijfhoek – Zevenaar (A15-tracé)*	Haven van Amsterdam, Westelijk Havengebied Haven van Amsterdam, Hemhaven Haven van Amsterdam, Houtrakpolder Utrecht, Industrieterrein Lage Weide Delfzijl, stamlijn Havenschap Dordrecht, Zeehaven Dordrecht, Industrieterrein De Staart Maastricht, Beatrixhaven Eemshaven Industrie Almelo Dollegoor Arnhem Goederen Vlissingen, Sloehaven Zwijndrecht, Groote Lindt Roosendaal, Industrieterrein Alphen aan den Rijn, Industrieterrein Rijnhaven Tilburg, Loven Venlo, Tradeport Almelo, Bedrijvenpark Twente Oss, Elzenburg

* Dit voorafgaand overleg geldt niet voor internationaal personenvervoer voor zover toegelaten, op het A15-tracé tussen Meteren en Elst vice versa in het geval van geplande werkzaamheden en bij calamiteiten op het traject Utrecht – Arnhem vice versa die al dan niet planmatig wordt omgeleid.

Op de emplacementen op de Betuweroute (A15-tracé en Havenspoorlijn) is het niet toegestaan om reizigers te laten in- en uitstappen tenzij evacuatie noodzakelijk is in kader van incidentbestrijding (brand in trein en/of gestrande trein).

Bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten (paragraaf 2.6)

Deze bijlage omvat drie onderdelen:

1. *Infrastructuurprojecten*
   Infrastructuurprojecten zijn projecten met uitbreidingen of verbeteringen van de spoorweginfrastructuur die naar verwachting in de periode tot en met 2033 beschikbaar zullen komen voor gebruik.

2. *Infrastructuurstudieprojecten*
   De infrastructuurstudieprojecten zijn studieprojecten die ProRail uitvoert om de verkeersontwikkeling op de middellange termijn en daarvoor benodigde infrastructuur in kaart te brengen. Dat gebeurt onder andere in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

3. *Uitvoering van capaciteitsvergrotingsplannen*
   Capaciteitsvergrotingsplannen komen voort uit overbelastverklaringen van de infrastructuur. Dit onderdeel van deze bijlage geeft een overzicht van de overbelastverklaringen met daarbij aangegeven de hieruit voortvloeiende maatregelen. De betekenis van de titels in de tabel is als volgt:
   - Knelpunt: de oorzaak van de overbelastverklaring.
   - Maatregel: een omschrijving van de maatregel die opgenomen is in het capaciteitsvergrotingsplan.
   - Status: de projectfasering van de maatregel.
   - Gereed voor exploitatie: de datum waarop de maatregel op basis van de huidige inzichten naar verwachting gereed is voor exploitatie.

   Daar waar geconstateerd is dat het knelpunt wordt weggenomen binnen een lopend project wordt voor dat project de status en de verwachting wanneer de aanpassing gereed is voor exploitatie aangegeven.

1. Infrastructuurprojecten

Een overzicht van alle infrastructuurprojecten en hun geplande indienststellingsdata - het '*Overzicht Functionaliteitswijzigingen en Indienststellingsdata'* - is te vinden op het Partnerportaal. Dit overzicht wordt elk kwartaal geactualiseerd.

2. Infrastructuurstudieprojecten

ProRail identificeert potentiële toekomstige capaciteitsknelpunten op de hoofdspoorweginfrastructuur en doet studies die uitmonden in voorstellen om overbelasting in de toekomst te voorkomen. Deze activiteit vloeit voort uit de beheerconcessie, waarin staat: 'Onder beheer wordt mede verstaan de voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van hoofdspoorweginfrastructuur.'[221]

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
De infrastructuurstudieprojecten zijn studieprojecten die ProRail uitvoert om de verkeersontwikkeling op de middellange en lange termijn - en daarvoor benodigde infrastructuur - in kaart te brengen. Dat gebeurt in de meeste gevallen in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Hierbij vindt nauwe samenwerking met belangrijke stakeholders plaats, zoals provincies en/of gemeenten, havenbedrijven en spoorwegondernemingen.

MIRT-studies
Voor lopende studies in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport verwijzen wij naar het MIRT- Overzicht 2026, de jaarlijkse toelichting op de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Hieronder staat een lijst van projecten die in de onderzoeks- of studiefase zitten en die onder deze naam zijn terug te vinden in het MIRT-Overzicht. In dat overzicht is meer te lezen over de opgaven en oplossingen. De gebieden die worden gehanteerd in het MIRT kunnen in begrenzing afwijken van de gebieden die ProRail hanteert.

MIRT-programma's of -projecten in realisatie
Wanneer maatregelen nodig zijn en er (realisatie)budget beschikbaar is voor die maatregelen wordt een project opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In de meeste gevallen leiden de studies tot concrete realisatieprogramma's of -projecten. In onderstaand MIRT-Overzicht is ook aangegeven welke projecten al in aanleg zijn. Voor de laatste stand van zaken met betrekking tot de MIRT-realisatieprojecten, zie het '*Overzicht Functionaliteitswijzigingen en indienststellingsdata'* op het Partnerportaal.

Overzicht MIRT-projecten (bron: MIRT-Overzicht)

Omschrijving project / programma	Gebied	Fase
Grensoverschrijdend spoorvervoer	Nationaal	Planning en studies
Programma 740 meter treinlengte	Nationaal	Planning en studies
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	Nationaal	Planning en studies
Spoorcapaciteit 2030	Nationaal	Planning en studies

[221] Artikel 2 lid 2 beheerconcessie 2015 - 2025.

Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost[222]	Nationaal	Programma
European Rail Traffic Management System (ERTMS)	Nationaal	Aanleg
Derde perron Amsterdam-Zuid	Noordwest-Nederland	Planning en studies
Multimodale knoop Schiphol	Noordwest-Nederland	Planning en studies en Aanleg
Verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht	Noordwest-Nederland	Verkenning
OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam-Centrum	Noordwest-Nederland	Verkenning
Oude Lijn (Leiden – Dordrecht)	Zuidwest-Nederland	Verkenning
De Vlietlijn	Zuidwest-Nederland	Planning en studies
Stadsbrug, Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en station Stadionpark, Oostflank Rotterdam	Zuidwest-Nederland	Planning en studies
Randstadrail/Metronet	Zuidwest-Nederland	Planning en studies
Programma MoVe (Mobilieit en Verstedelijking) Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag	Zuidwest-Nederland	Programma
Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte	Zuidwest-Nederland	Aanleg
Hub 's-Hertogenbosch	Zuid-Nederland	Verkenning
Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland	Zuid-Nederland	Planning en studies
Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland	Oost-Nederland	Planning en studies
Vrije Kruising Arnhem-Oost	Oost-Nederland	Onderzoek
RegioExpres (Sneltrein Arnhem – Winterswijk)	Oost-Nederland	Planning en studies
EuregioRail: Zwolle – Twente – Münster	Oost-Nederland	Verkenning
OV-knooppunt Nijmegen Centrumzijde en Fietsenstalling	Oost-Nederland	Verkenning
Elektrificatie Almelo – M ariënberg en Zutphen – Hengelo - Oldenzaal	Oost-Nederland	Planning en studies
Lelylijn (Groningen/Leeuwarden – Lelystad)	Noord-Nederland	Onderzoek
Nedersaksenlijn (Groningen – Enschede)	Noord-Nederland	Onderzoek
Programma Deltaplan voor Noordelijk Nederland	Noord-Nederland	Programma
HRMK Spoorbrug (Spoorbrug Leeuwarden-Zwolle over het Van Harinxmakanaal)	Noord-Nederland	Onderzoek
Station Groningen Suiker	Noord-Nederland	Verkenning
Mobiliteitsprogramma SmartwayZ.nl (Innovatieve mobiliteit en bereikbaarheid in Zuid-Nederland)	Zuid-Nederland	Programma

[222] Volgens het MIRT-Overzicht 2026 worden het programma *Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost* en het programma *Goederenvervoercorridors Zuid* in 2026 samengevoegd.

ERTMS
Vanwege de aard, omvang en looptijd van het ERTMS-programma heeft ProRail ervoor gekozen om de voortgang in de Netverklaring te beschrijven. Actuele informatie over het ERTMS-programma is te vinden op de website www.ertms.nl. ProRail heeft bij de uitgave van deze Netverklaring rekening gehouden met de voorwaarden die op dat moment bekend waren. Eventuele grote wijzigingen, zoals veranderingen in de uitrolvolgorde of het verschuiven van de planning, zullen per Netverklaring worden doorgevoerd.

Programmabeslissing en herijking
In 2019 besloot het kabinet Rutte-3 om de bestaande treinbeveiligingsystemen landelijk te vervangen door ERTMS. Destijds werd gestart met een uitrol op zeven baanvakken in de brede Randstad. In 2021 is het vervangen van ATB NG op de noordelijke lijnen toegevoegd aan het programma. Sinds 2023 is de aanpak van het programma herijkt; zie hieronder voor meer informatie.

Voor verschillende onderdelen kampt het ERTMS-programma met kostenoverschrijdingen en uitloop in de planning. Om deze reden is in 2023 een secondopinionondersoek uitgevoerd. In haar brief bij de twintigste voortgangsrapportage van het programma[223] schrijft de staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hierover dat er naast een aantal wijzigingen in de aansturing en organisatie van het programma ook andere veranderingen zullen plaatsvinden, zoals de uitrol die zal worden opgedeeld in tranches. Per tranche wordt de technische scope van de uitrol bevroren. Deze ontwikkelgerichte aanpak deelt de implementatie in kleinere stappen op om zo ervaring op te doen en vervolgens op te schalen. Leerervaringen worden meegenomen naar de volgende tranches, waardoor deze naar verwachting sneller en efficiënter uitgevoerd kunnen worden, waarbij ook innovaties optimaal worden benut. Meer informatie hierover is te lezen in hoofdstuk 3 van de 22e voortgangsrapportage van het ERTMS-programma (april 2024).

Begin 2025 heeft de staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de eerste tranche vastgesteld zoals vermeld onder het kopje *Uitrolscope* verderop in de tekst. Op dit moment werken de sectorpartijen onder regie van de programmadirectie aan Tranche 2 en verder.

Systeemversie en Level
In Nederland wordt voor de baanvakken die nu in de uitrolscope zitten, ERTMS-systeemversie (System Version) 2.1 voor infrastructuur en Level 2 ingevoerd. De specificaties hiervoor zijn in 2016 door de Europese Commissie vastgesteld. Deze release biedt een aantal functies die voor Nederland essentieel zijn, waaronder de General Packet Radio Service (GPRS).

Uitsluitend ERTMS in de infrastructuur en duaal maken van het rollend materieel
De baanvakken uit Tranche 1 worden voorzien van ERTMS only. Dit houdt in dat, wanneer gebleken is dat ERTMS in dienst wordt gesteld, ATB definitief uit de baan verwijderd wordt.
Vanaf dat moment kan er alleen met spoorvoertuigen die zijn voorzien van compatibele ERTMS-apparatuur op gereden worden. Voor machinisten geldt dat zij bevoegd moeten zijn om onder ERTMS te mogen rijden (zie paragraaf 6.2.2 *Procedure voor bediening infra-elementen* voor meer informatie over de ERTMS-gebruikersprocessen).

Voordat gestart kan worden met de ombouw van de spoorinfrastructuur van ATB naar ERTMS only, moeten alle spoorvoertuigen die over deze baanvakken gaan rijden voorzien zijn van ERTMS-apparatuur. Dit is inclusief een ATB-functionaliteit (STM ATB), zodat de spoorvoertuigen zowel over ATB- als over ERTMS-baanvakken kunnen rijden gedurende de transitieperiode van ATB naar ERTMS. Zie voor meer informatie paragraaf 3.4.1 *Eisen met betrekking tot spoorvoertuigen*.

Hinder bij ombouw

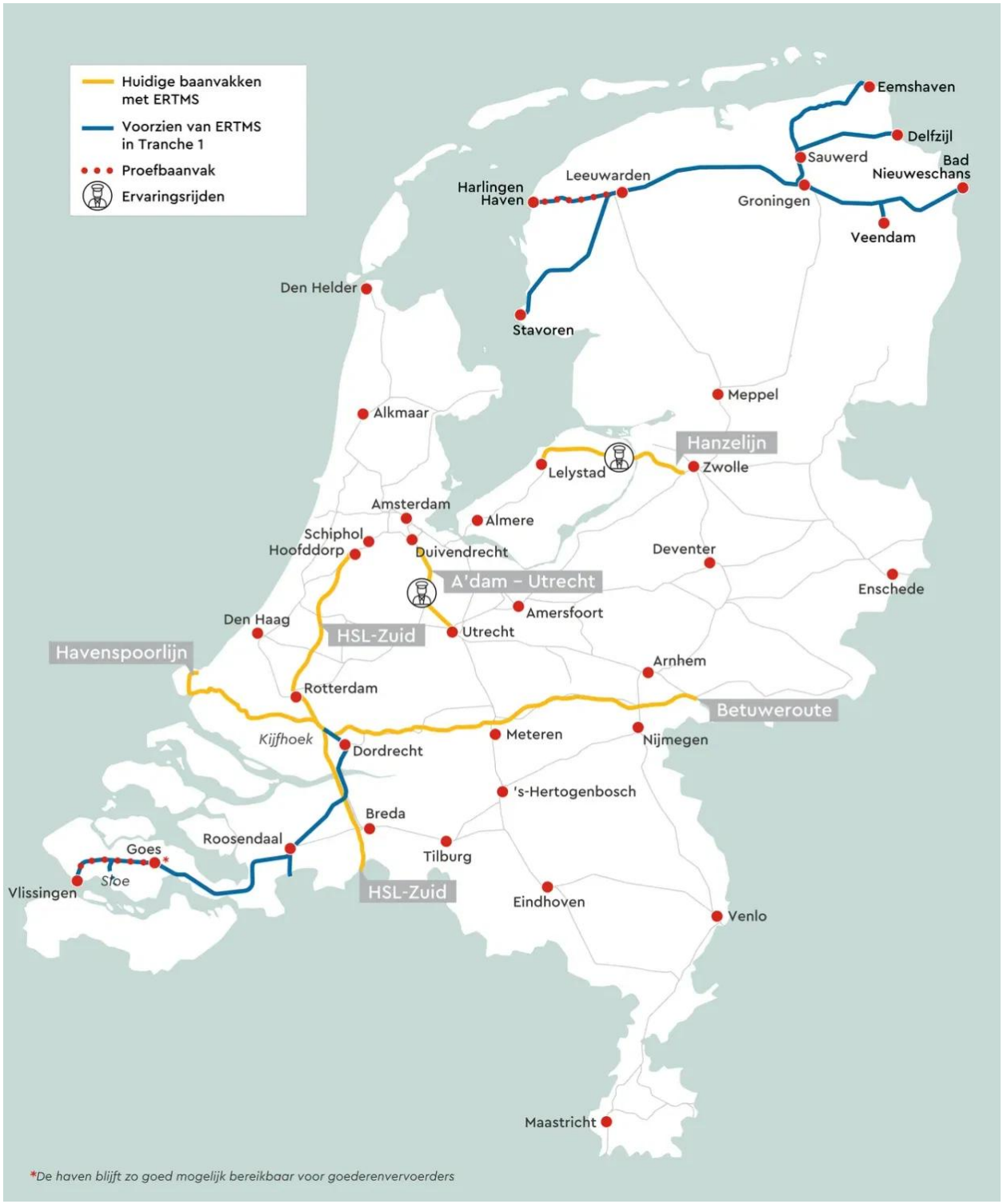
[223] Zie Kamerbrief bij 20e voortgangsrapportage ERTMS-programma.

Het beperken van overlast tijdens de ombouw van de bestaande spoorinfrastructuur en de spoorvoertuigen vormt een belangrijk aspect bij de invoering. Het is echter zeer waarschijnlijk dat er hinder voor het spoorverkeer zal optreden. Op dit moment is nog niet aan te geven waar en wanneer dit precies het geval zal zijn.

Huidige planning
De noodzaak voor een aangepaste manier van plannen hangt samen met de vele afhankelijkheden in het programma, waarbij wendbaarheid het belangrijkste uitgangspunt is. Er wordt gewerkt met een stuurplanning en daarnaast worden alternatieve plannen ontwikkeld. Ondanks de focus op wendbaarheid is het in het belang van de uitvoering noodzakelijk om tijdig concrete data te delen met de omgeving, zodat die tijdig kan anticiperen. In overleg met stakeholders wordt het moment afgestemd waarop data gehard moeten worden. Ook deze momenten zijn onderdeel van de sturing. Naast de mogelijkheid om afhankelijkheden beter te managen, stelt de meer dynamische manier van plannen het programma in staat om een realistisch en transparant beeld te geven richting de omgeving. Dit betekent dat er niet meer gestreefd wordt naar het eenmalig vaststellen van een stuurplanning, maar het programma continu bijstelt en alternatieve plannen uitwerkt en daarover communiceert. Meer informatie over de planning is te vinden in hoofdstuk 6 van de 23ste voortgangsrapportage van het ERTMS-programma (oktober 2025).

Uitrolscope
De uitrol van ERTMS start met Tranche 1: het proefbaanvak Harlingen Haven – Leeuwarden (en de overige baanvakken van de Noordelijke lijnen). Na Harlingen Haven – Leeuwarden volgen beproevingen op een deel van de Zeeuwse lijn, te weten tussen Lewedorp en Vlissingen om vervolgens, na succesvol doorlopen van het test- en proefbedrijf en het implementeren van ERTMS op het deel van Lewedorp tot aan Roosendaal, het baanvak Kijfhoek – Belgische grens te voorzien van ERTMS. De overige baanvakken (Tranche 2 en verder) volgen nog.

Uitrol ERTMS in Nederland



Uitrol ERTMS in Nederland zoals voorzien voor Tranche 1. De informatie is onder voorbehoud van wijzigingen.

3. Uitvoering van capaciteitsvergrotingsplannen

Overbelastverklaring 2009 (dienstregelingsjaar 2010), het gehele Emplacement Waalhaven Zuid

Knelpunt:

- Opstellocatie voor locomotieven
- Wissel 207 a/b – 211 a/b (wisselkruis Rail Service Center)

Maatregel	*Status*	*Gereed voor exploitatie*
Planuitwerking is opgestart. Naast maatregelen in de spoorweginfrastructuur kijkt ProRail ook naar procesmaatregelen (beter benutten).	Voorkeursbeslissing heeft plaatsgevonden, planuitwerking is gestart.	2028

Overbelastverklaring 2017/03, Emplacement Moerdijk en stamlijnen

Knelpunt:

De overbelastverklaring “nabije toekomst” Moerdijk omvat een drietal capaciteitsknelpunten:

- Emplacement Moerdijk: De beschikbare rangeer- en opstelcapaciteit op het emplacement Moerdijk is niet voldoende om het bestaande vervoer en de verwachte groei in de nabije toekomst robuust af te handelen. Naast een toename van het aantal treinen is ook het aantal verschillende spoorwegondernemingen toegenomen, waardoor meer druk op de beschikbare capaciteit komt.
- De openbare laad- en losplaats: Op Moerdijk zijn twee verladers met structureel vervoer dat op de laad- en losplaats wordt overgeslagen. Doordat beide verladers met name overdag willen laden en lossen bestaat er een kans dat de openbare laad- en losplaats tot een knelpunt leidt.
- Opstelsporen wagensets: Er is een tekort aan opstelcapaciteit met voldoende lengte voor het opstellen van wagensets. Deze zijn nodig voor het vervoersproces van de containerterminal CCT.

Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Uitbreiding aan de zuidzijde van het emplacement Moerdijk met één één processpoor van 740 meter en één opstelspoor van 740 meter (variant B) en splitsen van TijdRuimteSlot 1 in twee TijdRuimteSlots.	De planstudie is afgerond en het aanbestedingsdossier is geactualiseerd. Het project ligt stil in afwachting van de in december 2023 aangevraagde, maar nog niet verkregen omgevingsvergunning. Na de uitspraak van de Raad van State in december 2024 is nu ook een natuurvergunning noodzakelijk. Het splitsen van het TijdRuimteSlot wordt opgepakt als Kleine Functiewijziging: • TijdRuimteSlots 3 en 4 • TijdRuimteSlots 1 en 2	Verwachte realisatie is december 2028 (planning van 9 mei 2025). Indien ProRail de aannemers parallel kan laten werken, kan de laad- en losplaats mogelijk ook eind 2028 in dienst genomen worden. • Verwachte realisatie huidige TijdRuimteSlots 2-3-4: juni 2026 • Verwachte realisatie huidige TijdRuimteSlot 1: december 2028, samen met het emplacement.

Overbelastverklaring 2017/03, Utrecht perronspoor 5

Knelpunt:

Perron 3, spoor-5-zijde, is te krap. De drukte begint onacceptabele vormen aan te nemen, waardoor mensen gedwongen te dicht bij de perronwand lopen en wachten. Deze situatie, beschikbare perronbreedte in combinatie met huidige reizigersaantallen, voldoet niet aan de zogenaamde afkeurnorm.

Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Verbreden van perron 3, spoor-5-zijde.	Realisatie	2026

Overbelastverklaring 2018/01, (Nabije toekomst) West-Brabant

Knelpunt:

De overbelastverklaring gaat over een viertal conflicten:

- De intercity Den Haag – Eindhoven vice versa kan station Rotterdam Blaak niet bedienen;
- De Moerdijkbrug biedt onvoldoende capaciteit voor veertien treinpaden per uur;
- De tijdligging van de Sprinters Dordrecht – Lage Zwaluwe is niet in exacte kwartieren;
- De overstap te Roosendaal tussen de IC Roosendaal – Zwolle vice versa met de intercity Amsterdam – Vlissingen vice versa gaat gepaard met een lange halteertijd van zeven minuten.

Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Roosendaal: Perronverlengingen 3b/4b. Deze maatregel is samengevoegd met Roosendaal Integraal.	De voorkeursbeslissing is geweest, het project werkt nu toe naar een projectbeslissing. Het verlengen van perron 3b/4b wordt meegenomen in de laatste indienststellingsstap (stap 400).	2030
Overbelastverklaring 2018/03, Goederenpaden zuidelijke Maaslijn		
Knelpunt: De aangevraagde reizigerstreindienst van Arriva leidt op de huidige infrastructuur tot beperkingen voor het goederenverkeer: De wens van goederenvervoerders is om te komen tot twee rijmogelijkheden per uur in beide richtingen. Daarnaast wordt gevraagd om het opheffen van lengtebeperkingen.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
In de scope van de verbeteringen op de Maaslijn is infrastructuur opgenomen die voor een groot deel de gevolgen van de overbelastverklaring wegneemt. Per richting zijn 24 paden per dag mogelijk. Dat is meer dan twee keer zo veel als nodig is volgens de prognose voor 2025 (18 tot 20 treinen per dag in beide richtingen samen).	De planstudie is afgerond. De aanbesteding is gegund en het project loopt.	2027/2028
Overbelastverklaring 2022/05, Noord Nederland		
Knelpunt: De 8100-serie richting Zwolle heeft een opvolgconflict tussen Groningen en Groningen Losplaats (Gnl) met goederenpaden van Delfzijl / Eemshaven naar Onnen. De 8100-serie richting Groningen heeft een opvolgconflict tussen Onnen Noord (Onn) en Groningen met goederenpaden van Onnen naar Delfzijl / Eemshaven. De ligging van de 8100-serie wordt als toekomstvast gezien. Als gevolg van het project Groningen Spoorzone (verwachte indienststelling medio 2025) gaan goederentreinen in de toekomst via een andere route en mogelijk een andere tijdsligging door Groningen rijden, met als gevolg dat het hierboven beschreven conflict tussen de 8100-serie en goederentreinen zich dan niet meer voor doet.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Uit het vergrotingsplan volgen geen maatregelen. Dit knelpunt is naar verwachting medio 2025 opgelost.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Overbelastverklaring 2022/07, sporen 7 en 16 te Venlo, overbelastverklaring voor de navolgende jaren (2024 – 2029)		
Knelpunt: De druk van goederentreinen op de twee langste sporen van 693 meter in Venlo neemt de komende jaren aanzienlijk toe door: 1) enerzijds een verhoogde vraag om capaciteit: • groei goederenvervoer over de Brabantroute van en naar Duitsland; • groei treinlengtes tussen 665 en 740 meter op deze relatie (TEN-T ambities); • bloktreinen met brandbare gassen op de relatie Lutterade – Venlo Grens die conform milieuwetgeving op spoor 7 of spoor 8 kopmaken; • kopmakende treinen langer dan 665 meter op het traject Lutterade – Venlo Grens; • noodzakelijke capaciteit voor om te leiden lange treinen tijdens werkzaamheden aan derde spoor; • noodzakelijke ruimte voor bijsturing in geval van vertragingen of versperringen. 2) anderzijds beperkende factoren: • de wens van spoorwegondernemingen voor stationnementen te Venlo om te wisselen van locomotief; • de wens van spoorwegondernemingen voor stationnementen te Venlo om te wisselen van machinist; • het moeten wachten van treinen op het emplacement toteen aansluitend pad op het Duitse net beschikbaar is;		

- het moeten wachten van treinen op het emplacement tot een aansluitend pad op het Nederlandse net beschikbaar is;
- de beperkte spoorlengtes die het vervoer van 740 meter alleen onder bepaalde voorwaarden mogelijk maken.

Door deze beperkingen in de capaciteit op de twee langste sporen (7 en 16) zullen zowel in planning als uitvoering regelmatig conflicten ontstaan tussen treinen die alleen op de twee lange sporen 7 en 16 afgehandeld kunnen worden. Om dit het hoofd te kunnen bieden, zijn proces- en/of inframaatregelen nodig om meer lange goederentreinen (van 665 meter tot 740 meter) op Venlo te kunnen afwikkelen.

Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
1 Tijdelijke procesmaatregelen zijn opgenomen in het Partnerportaal.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
2 Sein- en lasaanpassing spoor 8 ten behoeve langere treinen	Uit de planstudie zijn meerdere varianten gekomen, die echter niet als separaat project kunnen worden uitgevoerd. De planstudieresultaten worden overgedragen aan het project Venlo 740 meter, waarin wordt gewerkt aan sporen voor nog langere treinen.	De planning voor het project Venlo 740 meter is nog niet beschikbaar.

Overbelastverklaring 2025/01, Groningen – Zwolle, Leeuwarden – Zwolle, Leeuwarden – Heerenveen

Knelpunt

Zowel Arriva als NS-Reizigers hebben treinpaden tussen Leeuwarden en Zwolle vice versa en tussen Groningen en Zwolle vice versa aangevraagd. Deze treinen treinpaden concurreren met elkaar en zijn niet los van elkaar te verdelen. De spitstreinen van Arriva tussen Heerenveen en Leeuwarden zijn wel los van NS Reizigers te verdelen, maar conflicteren bij de Brug over het Prinses Margrietkanaal en mogen niet verdeeld worden vanwege technische beperkingen op het gebied van tractie-Energievoorziening, baanstabiliteit en overwegen. De spitstreinen van Arriva tussen Groningen en Zwollepassen conflictvrij in de dienstregeling, maar mogen eveneens niet verdeeld worden vanwege technische beperkingen op het gebied van tractie-Energievoorziening, baanstabiliteit en overwegen.

Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Capaciteitsvergrotingsplan wordt opgesteld.	Wordt opgesteld	Nog niet bekend

Overbelastverklaring 2025/02, Rotterdam Centraal

Knelpunt

European Sleeper heeft voor dienstregelingsjaar 2025 capaciteit aangevraagd voor een nachttrein (452) Praag – Brussel Zuid en een nachttrein (453) Brussel Zuid – Bad Bentheim via de route Deventer – Amersfoort Centraal – Amsterdam Centraal – Schiphol Airport – Den Haag HS – Rotterdam Centraal – Roosendaal vice versa met commerciële stops op de stations Deventer, Amersfoort Centraal, Amsterdam Centraal, Schiphol Airport, Den Haag Holland Spoor, Rotterdam Centraal en Roosendaal.

ProRail heeft op 19 augustus 2024 een overbelastverklaring afgegeven voor emplacement Rotterdam Centraal. Het betreft een spoorlengteconflict, waarbij nachttrein 453 Brussel Zuid – Berlijn/Praag van European Sleeper met de door haar aangevraagde treinlengte van 15 rijtuigen alleen kan halteren op spoor 11, terwijl op dat moment de treinserie 2400 van NS Reizigers daar keert.

Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Uit het capaciteitsvergrotingsplan volgen geen infrastructurele maatregelen. Het knelpunt kan worden opgelost met kleine procesmaatregelen	Niet van toepassing	Niet van toepassing

Overbelastverklaring 2025/03, Eindhoven Centraal – Venlo

Knelpunt

NS Internationaal heeft voor dienstregelingsjaar 2025 in bepaalde periodes capaciteit aangevraagd voor de inkomende en uitgaande ICE's via Venlo. Reden hiervoor is dat er diverse werkzaamheden aan het Duitse spoornetwerk plaatsvinden, waardoor de voorkeursroute via Arnhem Centraal – Emmerich – Oberhausen Hbf niet beschikbaar is. De ICE Internationaal is ingaande dienstregelingsjaar 2025 een open-toegangtrein. Er zijn conflicten ontstaan tussen het concessievervoer van NS Reizigers en het open-toegangvervoer van NS

Internationaal. Het gaat om de inkomende treinen: ICE's 1252, 250, 158, 156, 154, 152, 150 en 254 Uitgaande treinen zijn: ICE's 253, 255 (enkel treinstel), 153, 155, 157, 159 en 251.		
Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Uit het capaciteitsvergrotingsplan volgen geen infrastructurele maatregelen.	Niet van toepassing	Niet van toepassing

Overbelastverklaring 2025/03, Groningen/Groningen Losplaats - Delfzijl/ Groningen Losplaats - Eemshaven

Knelpunt

Arriva heeft de volgende capaciteit aangevraagd:
- Patroonmatige treindienst tussen Veendam – Delfzijl tweemaal per uur per richting
- Winschoten – Eemshaven tweemaal per uur per richting
- Groningen Losplaats (Winschoten) – Leeuwarden tweemaal per uur per richting (sneltrein)
- (Leer) – Winschoten – Leeuwarden tweemaal per uur per richting (snel/stoptrein).
- In de spits rijden er aanvullende spitspendels Warffum – Groningen, in het (super)dal rijdt de sneltrein Groningen – Winschoten eenmaal per uur per richting

Goederenpaden/treinen:
- Één goederenpad per uur per richting tussen Onnen en Eemshaven buiten de spits
- Één goederenpad per uur per richting tussen Onnen en Delfzijl buiten de spits
- Goederenpaden mogen/kunnen in samenloop met elkaar liggen

Emplacement Groningen:
- Reguliere treindienst inclusief lokale processen (rangeren, bijplaatsen, aftrappen, tanken)

In juli 2025 wordt de *nieuwe infrastructuur van emplacement Groningen* opgeleverd. De combinatie van de reguliere treindiensten, het uitvoeren van lokale processen (rangeren, bijplaatsen, aftrappen, tanken) door Arriva in combinatie met het rijden van goederen, leidt tot een conflictvolle logistieke situatie op en om emplacement Groningen zelf. Daarnaast leidt op de omliggende genoemde baanvakken de combinatie goederen met de treinen van Arriva tot de conflictvolle logistieke situaties. Waarbij de delta tussen de maximale toegestane snelheid (RINF) voor goederen- (60 km/u) en reizigerstreinen (80-100-120 km/u) ook onderdeel van het logistieke probleem is.

Brugopening conflict
Wanneer goederenpaden (treinen) worden ingepland, ontstaat een aanvullend conflict met de opening van de brug over het Reitdiep

Technische beperking als gevolg van 'Overwegveiligheid' tussen Roodeschool en Eemshaven.
Als gevolg van een technische beperking in kader van Overwegveiligheid van het treinverkeer door de ligging van een overweg direct na Roodeschool ontstaat er ook een conflict met Arriva dat de intentie heeft om de treindienst Groningen-Eemshaven structureel uit te breiden. Arriva heeft een tijdelijke ontheffing tot 1 april 2026 voor 32 treinen per dag per richting.

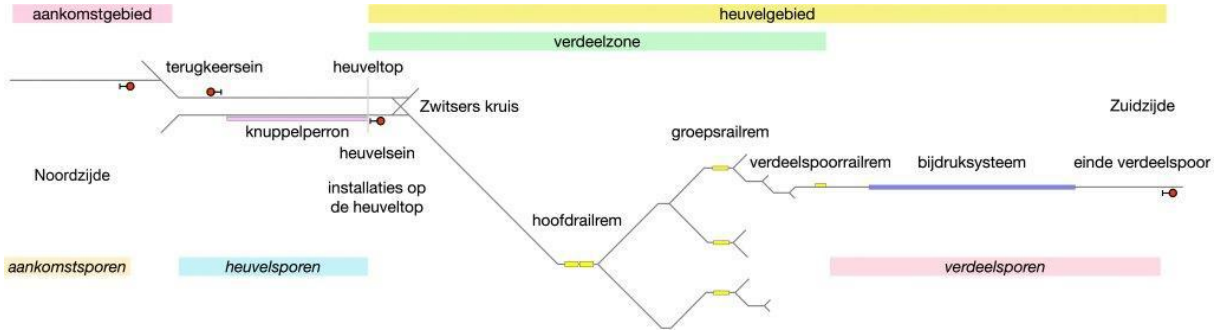
Op het moment dat de treindienst Roodeschool – Eemshaven naar 32 treinen per dag per richting gaat, vervalt de logistieke oplossing ("gentlemen's agreement") om conflicten tussen Arriva en goederen tussen Uithuizen en Roodeschool te voorkomen.

Maatregel	*Status*	*Gereed voor Exploitatie*
Dit betreft een overbelastverklaring voor de (zeer) nabije toekomst, er heeft nog geen coördinatie plaatsgevonden. Maatregel nog nader te bepalen.	Wordt opgesteld	Nog niet bekend

De overbelastverklaringen zijn ook te vinden op de website van ProRail.

Bijlage 11 Rangeerheuvel Kijfhoek (paragraaf 7.3.5.2.2)

Onderstaand een schematische weergave van de noordzijde van rangeerheuvel Kijfhoek.



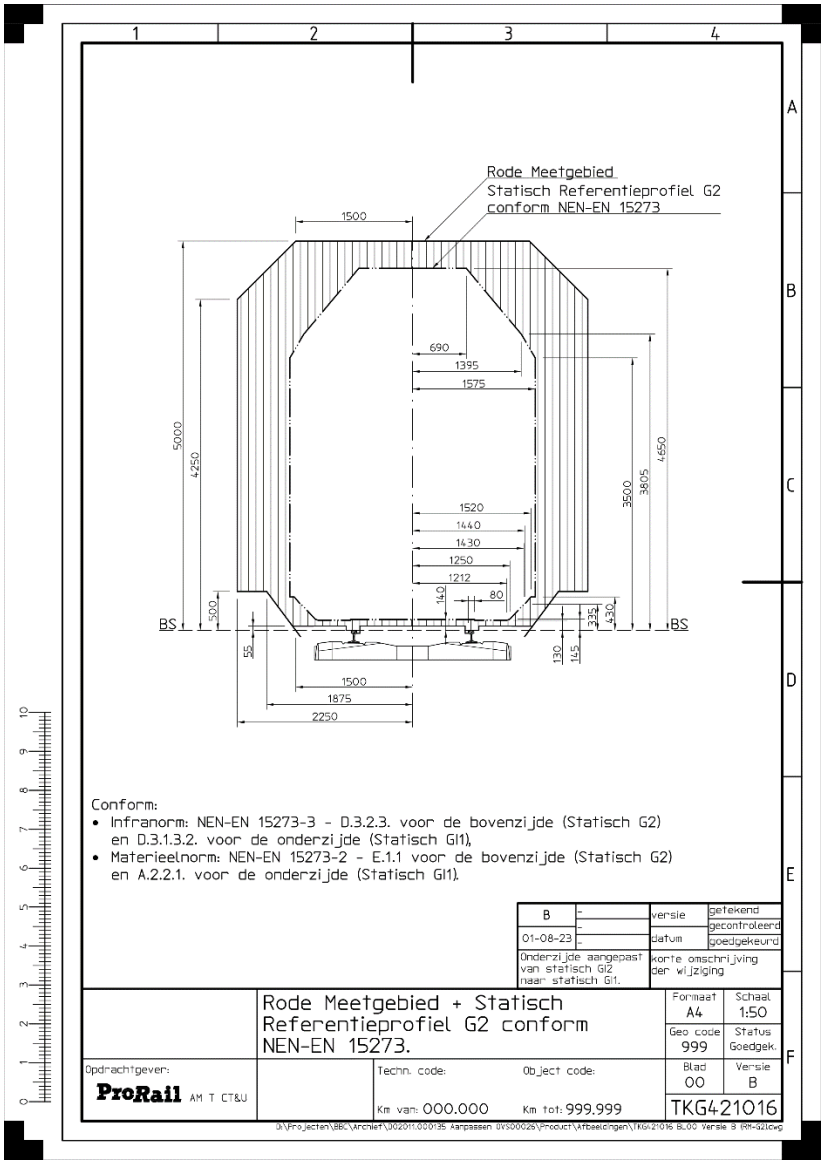
Bijlage 12 Referentieprofielen (paragraaf 2.3.4)



Toelichting

Omgrenzingsprofiel voor bijzondere lading
Het omgrenzingsprofiel voor bijzondere lading, het zogenaamde Rode Meetgebied (RM, in onderstaande figuur), is van toepassing op alle baanvakken, zij het dat bijzondere aanwijzingen of voorschriften kunnen worden verbonden aan het berijden van de grensbaanvakken, rekening houdend met de regelgeving van het desbetreffende buurland. .

Spoorvoertuigen met ladingen die groter zijn dan het referentieprofiel dat voor de te berijden baanvakken is vrijgegeven (zie kaart), maar die zich binnen het Rode Meetgebied bevinden moeten voor het gebruik toestemming hebben van ProRail. [224]



224 Artikel 10 Besluit spoorverkeer.

Bijlage 13 Aslasten en tonmetergewichten goederenvervoer (paragraaf 2.3.5)



Bijlage 14 Treinbeïnvloedingssystemen (paragraaf 2.3.13.1)



Bijlage 15 Treindetectiesystemen (paragraaf 2.3.13.2)



Bijlage 16 Baanvakken aangemerkt voor eenmansbediening (paragraaf 2.4.8)

De overzichtskaart toont de locaties waar geen voorzieningen voor meermansbediening aanwezig zijn. Op knooppunten is er is veelal sprake van gedeeld gebruik. Deze locaties worden daarom wel uitgerust met vertreklichten. Deze overzichtskaart is alleen van toepassing voor reizigersvervoer aangezien er bij goederenvervoer altijd sprake is van eenmansbediening.



Bijlage 17 Tractie-energievoorzieningssystemen (paragraaf 2.3.9)



Spanningssluizen Betuweroute
Ten behoeve van de overgang tussen het 25 kV AC tractie-energievoorzieningssysteem op de Betuweroute en het 1500 V DC tractie-energievoorzieningssysteem te Kijfhoek en op de aansluitende spoorwegen zijn spanningssluizen voorzien op de volgende plaatsen:

- Spanningssluizen:
  - 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:
  - in de sporen van de verbindingsboog Geldermalsen/Meteren vice versa.
  - in de sporen van de verbindingsboog Zaltbommel/Meteren vice versa.
  - in de sporen van de verbindingsboog Valburg/Elst vice versa.
  - in het spoor van de verbindingsboog Valburg/Nijmegen Lent vice versa.

Spanningssluizen HSL-Zuid
Ten behoeve van de overgang tussen het 25 kV AC tractie-energievoorzieningssysteem op de HSL-Zuid en het 1500 V DC tractie-energievoorzieningssysteem op de aansluitende spoorwegen zijn spanningssluizen voorzien op de volgende plaatsen:

- Spanningssluizen:
  - in de sporen tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep
  - in de sporen tussen Rotterdam-Noord en Rotterdam
  - in de sporen tussen Barendrecht en ‘s-Gravendeel
  - in de sporen tussen Lage Zwaluwe en Breda
  - in de sporen tussen Breda en de Belgische grens

Overige spanningssluizen

- Spanningssluis 1500 V DC – 15 kV AC (Duitse spanning):
  - in de sporen tussen Heerlen en Herzogenrath.
- Spanningssluis 25 kV AC – 15 kV AC (Duitse spanning):
  - in de sporen tussen Zevenaar en Emmerich, op of nabij de landsgrens (ter hoogte van km 111).
- Spanningssluis 1500 V DC – 3000 V DC (Belgische spanning)
  - in de sporen tussen Roosendaal en Essen.
  - in de sporen tussen Maastricht Randwyck en Visé.

Beperking stroomafname
Onderstaande tabel vermeldt de maximale stroomafname per trein op een aantal baanvakken waar een beperking geldt ten aanzien van de stroomafname van het 1500 V DC tractie-energievoorzieningssysteem.

Baanvak	Maximale stroomafname
Zwolle – Emmen	2.500 A
Barneveld Noord – Ede Wageningen	2.500 A
Rhenen – De Haar Aansluiting	3.000 A
Dordrecht – Geldermalsen	2.700 A
Leiden Centraal – Woerden	3.200 A
Alphen aan den Rijn – Gouda	3.200 A
Maastricht – Maastricht-spanningssluis	3.100 A

De maximale stroomafname van het 25 kV tractie-energievoorzieningssysteem is vermeld in NEN-EN 50388-1:2022 tabel D1, Maximum allowable train current: 500A. Indien een hogere of lagere waarde

geldt, is deze waarde vermeld in het Register van Infrastructuur (RINF) (zie paragraaf 2.3 *Kenmerken van de spoorweginfrastructuur*).

Bijlage 18 Beweegbare spoorbruggen (paragraaf 2.4.5)

De nummers verwijzen naar de tabel op de volgende bladzijde.



Overzicht beweegbare spoorbruggen

Nr.	Brugnaam	Verkorting	Waterweg	Plaatsnaam	Baanvak
1	Singelgracht	SGBR	Westerkanaal	Amsterdam	Asd – Ass
2	Spaarnebrug	SPBR	Spaarne	Haarlem	Asd – Hlm
3	Vinkbrug	VKBR	Oude Rijn	Leiden	Gv – Ledn
4	Hoge Delfshavensche Schiebruggen	DHS	Delfshavense Schie	Rotterdam	Rtd – Sdm
6	Oude Maas	GRBR	Oude Maas	Dordrecht	Ddr – Rtd
7	Markbrug	MABR	Mark	Zevenbergen	Rsd – Zlw
8	Arnekanaalbrug	ABR	Arnekanaal	Arnemuiden	Rsd – Vs
9	Vlakebrug	VLK	Kanaal door Zuid-Beveland	Vlake	Rsd – Vs
16	Smildervaart	SMVRT	Smildevaart	Meppel	Lw – Mp
18	Deelsbrug	BRDL	Deel	Akkrum	Lw – Mp
19	Boornebrug	BOBR	Boorne	Akkrum	Lw – Mp
20	Prinses Margrietkanaal	PMK	Prinses Margrietkanaal	Grouw	Lw – Mp
21	Harinxmakanaal (Mp-Lw)	HRMK	Van Harinxmakanaal 59	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 Hogeveense vaart	Nieuw Amsterdam	Emn – Mrb
42	Klifrak	KR	Klifrak	Workum	Lw – Stv
43	Wijmerts	WMB	Wijmerts	Nijezijl	Lw – Stv
45	Harinxmakanaal (Lw-Hlg/Stv)	HRM	Van Harinxmakanaal 103	Leeuwarden	Hlg/Stv – Lw
47	Zuidergracht	HLG	Zuidergracht	Harlingen	Hlg – Lw
49	Greuns	GRS	Greuns	Leeuwarden	Gn – Lw
50	Hoendiep	HDP	Hoendiep	Hoogkerk	Gn – Lw
56	Wildervanckkanaal	WDVB	Wildervanckkanaal AG	Zuidbroek	Gn - Nsch
56a	Rensel	RSL	Rensel	Winschoten	Gn - Nsch
57	Westerwoldse Aa	WWAB	Westerwoldse AA	Nieuweschans	Nscg - Nsch
58	Noord-Willemskanaal	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	Nauernaschevaartbrug	NNVBR	Nauernaschevaart	Krommenie	Utg - Zd

Overzicht beweegbare spoorbruggen

Nr.	Brugnaam	Verkorting	Waterweg	Plaatsnaam	Baanvak
70	Noordhollands kanaal Alkmaar	NHKBR	Noordhollands kanaal	Alkmaar	Amr - Hwd
71	Bolbrug	BOL	Ringvaart	Heerhugowaard	Amr - Hwd
72	Koegrasbrug	KGS	Noordhollands kanaal	Anna Paulowna	Ana - Hdr
73	Zaanbrug	ZDB	Zaan	Zaandam	Pmr - Zd
74	Noordhollands kanaal Purmerend	NHK	Noordhollands kanaal	Purmerend	Pmr - Zd
75	Wherebrug	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	Sliedrecht	Ddr - Gdm
87	Botlekbrug	BOTBR	Oude Maas	Rotterdam	Havenspoor
88	Sluiskilbrug	SLUB	Kanaal van Gent naar Terneuzen	Sluiskil	Svg - Tnz

Bijlage 19 Perronlengten (paragraaf 2.3.8 en 7.3.2)

Deze kaart is gemaakt op basis van inzichten oktober 2025.
Gedetailleerde en actuele informatie van de nuttige perronlengten per station,
per perronspoor en per rijrichting is te vinden in het Logistiek Portaal:
https://prorailbv.sharepoint.com/sites/LogistiekPortaal/SitePages/spoor-en-perronlengtes.aspx



Bijlage 20 Openbare laad- en losplaatsen (paragraaf 7.3.5.2.3)



Bijlage 21 Tankinstallaties (paragraaf 7.3.10)

Gegevens over de tankinstallaties zijn vermeld op de volgende pagina.



Informatie met betrekking tot opslagcapaciteit en debiet van tankinstallaties

Locatie	Opslagcapaciteit in m^3	Debiet in l/min (via vulpistool)	Debiet in l/min (via morsvrije aansluiting)
Groningen De Vork HVO	2 x 40, 1 x 50	120	200
Leeuwarden	1 x 40	90	200
Hengelo	2 x 60	90	200
Zutphen	1 x 50	90	200
Winterswijk	1 x 50	90	200
Arnhem	2 x 50	90	200
Amersfoort	2 x 30	90	200
Amsterdam Westhaven	1 x 50	90	200
Maasvlakte	1 x 100	120	200
Botlek	1 x 25	80	200
Waalhaven Zuid	1 x 100	120	200
Kijfhoek	2 x 50	125	200
Roosendaal	2 x 50	90	200
Nijmegen	2 x 30	90	200
Venlo	2 x 100	90	200
Heerlen*	1 x 40	130	200

* Tankinstallatie is buiten gebruik genomen en zal naar verwachting eind 2026 geamoveerd worden.

Op enkele locaties is een Ad-Blue-installatie aanwezig. Deze zijn in eigendom van een specifieke spoorwegonderneming.

Bijlage 22 Standaard goederenpaden (paragraaf 4.5.1)

ProRail dient snelheid, lengte en acceleratiekarakteristieken van standaard goederenpaden bekend te maken.[225]

Deze standaardpaden spelen een rol op het moment dat de prioritering zoals opgenomen in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur moet worden toegepast. Capaciteitsaanvragen die passen binnen de standaard goederenpaden doen mee in de prioritering.

ProRail hanteert de volgende uitgangspunten bij het definiëren van de standaardgoederenpaden:

1. Als basis gelden de standaard goederenpaden zoals deze het jaar daarvoor zijn vastgesteld.
2. Voor niet-geëlektrificeerde en geëlektrificeerde baanvakken gelden separate karakteristieken.
3. Uit de realisatiegegevens per baanvak wordt bepaald welk locomotieftype het meest voorkomt op dit baanvak.
4. Uit de realisatiegegevens wordt een standaard treintonnage vastgesteld dat overeenkomt met het 95^{e} percentiel van de treintonnages, zoals die blijkt uit de realisatie.
5. Het standaard goederenpad wordt vervolgens gebaseerd op de acceleratiemogelijkheden van het loctype gevonden onder punt 1, zoals vastgelegd in het nationaal voertuigregister, en het onder punt 2 gevonden standaard tonnage.
6. De snelheid wordt gebaseerd op de meest voorkomende snelheid zoals die gebruikt is voor de van tevoren geregelde treinpaden (*PreArranged Paths*) die in het kader van de Europese spoorgoederencorridors worden vastgesteld. De snelheid betreft de in het DONNA-plansysteem te gebruiken inlegsnelheid.
7. De internationaal vastgestelde maximale treinlengte inclusief locomotief is 740 meter voor goederentreinen. Deze treinlengte kan in Nederland worden beperkt door de mogelijkheden van de spoorweginfrastructuur. De lengte van de standaardpaden is gebaseerd op de lengte van de vertrek- en aankomstsporen, alsmede op lengte van de gebruikelijke inhaallocaties voor goederenverkeer, zowel voor de geplande dienstregeling als voor de mogelijkheden tot bijsturing in verstoorde situaties. Voor internationale treinpaden kunnen beperkingen in het buitenland de toegestane lengte veranderen. Zie verder paragraaf 2.3.8 *Treinlengte*.
8. Voor corridors waar frequent kolen- en ertsvervoer plaatsvindt kunnen afwijkende karakteristieken gedefinieerd worden door ProRail.
9. Indien in de jaardienst de aanvraag van een goederentrein past binnen de rijtijden van het standaard goederenpad valt deze aanvraag binnen de definitie van het standaard goederenpad.
10. Mede op basis van de fase voorbereiding jaardienst kan ProRail lokaal afwijken van bovengenoemde uitgangspunten. Deze afwijkingen worden geconsulteerd in het kader van een wijziging van de Netverklaring.

Dit leidt tot de volgende karakteristieken:

(Deels) niet-geëlektrificeerde baanvakken.
Hiervoor is dieseltractie vereist. Op specifieke routes zijn specifieke vervoeren. Daarom zijn karakteristieken voor een aantal baanvakken separaat gedefinieerd.

Van	Naar	Via	Mattype	Loc's	Lengte (m)	Tonnage	Snelheid (km/h)
(Deels) niet-geëlektrificeerde baanvakken							
Onnen	Delfzijl		6400	1	466	700	60
Delfzijl	Onnen		6400	1	466	1100	60
Onnen	Eemshaven		6400	1	499	800	60
Eemshaven	Onnen		6400	1	499	800	60
Onnen	Veendam		6400	1	690	2200	80
Veendam	Onnen		6400	1	690	800	80

[225] Artikel 1 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

Almelo	Emmen		6400	1	262	800	80
Emmen	Almelo		6400	1	262	300	80
Moerdijk	Kijfhoek		6400	1	690	1500	85
Kijfhoek	Moerdijk		6400	1	690	1400	85
Lutterade DSM	Sittard		6400	2	700	2200	80
Sittard	Lutterade DSM		6400	2	700	1900	80
Sittard	Venlo - Grens		6400	2	673	1500	85
Venlo - Grens	Sittard		6400	2	673	1500	85
Overige (deels) niet-geëlektrificeerde baanvakken De karakteristieken van een treinpad zoals opgenomen in de jaardienstaanvraag worden beschouwd als de karakteristieken van het standaard goederenpad.			**				

Geëlektrificeerde baanvakken

Van	Naar	Via	Mattype	Loc's	Lengte (m)	Tonnage	Snelheid (km/h)
Geëlektrificeerde baanvakken							
Amsterdam Westhaven	Oldenzaal - Grens		B189	1	740	2100	95
Oldenzaal - Grens	Amsterdam Westhaven		B189	1	704	2200	95
Amsterdam Westhaven	Beverwijk	Uitgeest	B189	1	482	2800	95
Beverwijk	Amsterdam Westhaven	Uitgeest	B189	1	482	2300	95
Amsterdam Westhaven	Kijfhoek		B189	1	740	2100	95
Kijfhoek	Amsterdam Westhaven		B189	1	650	2200	95
Amsterdam Westhaven/Houtrakpolder	Zevenaar - Grens	Betuweroute	B189	2	740	4000*	95
Zevenaar - Grens	Amsterdam Westhaven/Houtrakpolder	Betuweroute	B189	1	740	2100	95
Amsterdam Westhaven/Houtrakpolder	Venlo - Grens		B189	2	691	4000*	95
Venlo - Grens	Amsterdam Westhaven/Houtrakpolder		B189	1	691	2000	95
Beverwijk	Kijfhoek	Breukelen	B189	1	700	2700	95
Kijfhoek	Beverwijk	Breukelen	B189	1	650	2700	95
Beverwijk	Kijfhoek	Leiden	B189	1	603	2700	80
Kijfhoek	Beverwijk	Leiden	B189	1	603	2700	80
Beverwijk	Sittard		B189	1	700	2400	95
Sittard	Beverwijk		B189	1	700	2700	95
Kijfhoek	Oldenzaal - Grens	Betuweroute	B193	1	645	2400	95
Oldenzaal - Grens	Kijfhoek	Betuweroute	B193	1	645	2200	95
Kijfhoek	Oldenzaal - Grens	Breukelen	TRAX	1	650	2400	95
Oldenzaal - Grens	Kijfhoek	Breukelen	TRAX	1	704	2400	95
Kijfhoek	Zevenaar - Grens		B193	1	740	2700	95
Zevenaar - Grens	Kijfhoek		B193	1	740	2700	95
Kijfhoek	Roosendaal - Grens		TRAX	1	740	2400	95
Roosendaal - Grens	Kijfhoek		TRAX	1	700	2300	95
Kijfhoek	Venlo - Grens		B193	1	691	2700	80
Kijfhoek	Venlo - Grens		B193	1	691	2400	95
Venlo - Grens	Kijfhoek		B193	1	691	2000	95
Kijfhoek	Maasvlakte		B189	1	740	2700	80
Maasvlakte	Kijfhoek		B189	1	740	2700	80

Kijfhoek	Waalhaven		B189	1	690	2700	80
Waalhaven	Kijfhoek		B189	1	690	2700	80
Kijfhoek	Onnen	Amersfoort	B189	1	650	2200	95
Onnen	Kijfhoek	Amersfoort	B189	1	690	1200	95
Kijfhoek	Sittard		B189	1	690	2400	95
Sittard	Kijfhoek		B189	1	690	2400	95
Kijfhoek	Sloe		B189	1	700	2400	95
Sloe	Kijfhoek		B189	1	700	2500	95
Sloe	Venlo - Grens		B189	1	691	2400	95
Venlo - Grens	Sloe		B189	1	691	2200	95
Roosendaal - Grens	Oldenzaal - Grens	Betuweroute	B193	1	645	2100	95
Oldenzaal - Grens	Roosendaal - Grens	Betuweroute	B193	1	645	2200	95
Roosendaal - Grens	Oldenzaal - Grens	Utrecht	TRAX	1	690	2100	95
Oldenzaal - Grens	Roosendaal - Grens	Utrecht	TRAX	1	704	2200	95
Roosendaal - Grens	Zevenaar - Grens	Betuweroute	B189	1	690	2100	95
Zevenaar - Grens	Roosendaal - Grens	Betuweroute	B189	1	740	2200	95
Roosendaal - Grens	Zevenaar - Grens	Nijmegen	B189	1	588	2400	95
Zevenaar - Grens	Roosendaal - Grens	Nijmegen	B189	1	586	2400	95
Roosendaal - Grens	Venlo - Grens		TRAX	1	691	2400	95
Venlo - Grens	Roosendaal - Grens		TRAX	1	691	2200	95
Sittard	Haanrade - Grens		B189	1	706	1800	80
Haanrade - Grens	Sittard		B189	1	569	1800	80
Sittard	Eijsden - Grens		B193	1	700	2400	95
Eijsden – Grens	Sittard		B193	1	700	2600	95
Coevorden	Amersfoort		E1800	1	650	2200	95
Amersfoort	Coevorden		E1800	1	650	2200	95
Overige geëlektrificeerde baanvakken			B189	1	**	2200	90

* Betreft Kolen- en ertspaden
** Zie punt 7 van de uitgangspunten

Bijlage 23 ICT- en informatiediensten

In deze bijlage zijn de ICT- en informatiediensten (zoals applicaties, simulatiediensten, publicaties en rapportages) beschreven die ProRail aanbiedt[226] Daarnaast zijn er verwijzingen opgenomen naar ICT- en informatiediensten die door derden beschikbaar worden gesteld. Detailinformatie over dit aanbod van derden is – voor zover bekend bij ProRail – te vinden in de '*Overzichtslijst spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen van derden'* op de website van ProRail.

Overzichtstabel ICT- en informatiediensten

In onderstaande tabel zijn de ICT- en informatiediensten opgesomd en vervolgens kort omschreven. In de derde kolom van deze tabel staat een verwijzing naar een uitgebreide toelichting; en in de vierde kolom wordt aangegeven waar in de hoofdstukken 2 t/m 7 van deze Netverklaring de betreffende dienst vermeld wordt.

Naam	Functie	Voor toelichting zie	Vermeld in paragraaf
Informatie over spoorweginfrastructuur en/of dienstvoorzieningen			
RailMaps	Geografische informatie over de spoorweginfrastructuur en de omgeving.	Bijlage 23 - 1.1	5.3.1
Levering van spoorweginfrastructuur-gegevens op maat via Infra-Atlas	Maatwerkinformatie over de functionaliteit van de spoorweginfrastructuur met gebruik van Infra-Atlasgegevens.	Bijlage 23- 1.2	5.5.2
Levering van Geodata	GPS/RD-gegevenslevering betreffende: • Spoorbaanhartlijn • Koppelpunt • Stations • Dienstregelpunten	Bijlage 23- 1.2	5.5.2
Railinformatie Portaal	Bronsysteem voor informatie over treinbeveiliging en treinbeheersing.	Bijlage 23 - 1.3	2.3.10 6.2.2
Rail Facilities Portal (RFP)	Het publicatiekanaal waarin alle Europese leveranciers van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen uit dienstenpakket 2 hun aanbod per locatie kunnen registreren op een geografische ondergrond (via RailNetEurope).	Bijlage 23 - 1.4	7.3
Register van Infrastructuur / Register of Infrastructure (RINF)	Het publicatiekanaal waarin alle Europese Infrastructuurbeheerders gegevens over de spoorweginfrastructuur registreren (via ERA).	Bijlage 23 - 1.4	2.3
Customer Information Portal (CIP)	Het publicatiekanaal voor informatie met betrekking tot de spoorweginfrastructuur die onderdeel uitmaakt van de Europese goederencorridors (via RailNetEurope).	Bijlage 23 - 1.4	1.7.1 6.3.3
Simulatie-omgevingen			

[226] Ook systemen/applicaties die niet worden beschouwd als separate diensten in de zin van Richtlijn 2012/34/EU, maar die wel relevant zijn voor gerechtigden (zoals portalen/publicatiesystemen en registers) zijn opgenomen in deze bijlage. Voor deze systemen wordt geen vergoeding in rekening gebracht.

Naam	Functie	Voor toelichting zie	Vermeld in paragraaf
Flexibele Rail Infra Simulatie Omgeving (FRISO)	Simulatietool ten behoeve van infrastudies, capaciteits-, robuustheids-, en veiligheidsanalyses, innovatiestudies.	Bijlage 23 - 2.1	5.5.2
NEO Simulatie	Uitvoeren van een simulatie voor het testen van innovaties voor een betere treinenloop.	Bijlage 23 - 2.1	5.5.2
ProRail ERTMS Integratielab (PREI)	Uitvoeren van (keten)integratietesten tussen ERTMS-treinapparatuur en ERTMS-baanapparatuur in het ProRail ERTMS Integratielab (PREI) met als doel compatibiliteitsrisico's te elimineren.	Bijlage 23 - 2.1	5.5.2
Informatie ten behoeve van de machinist			
Wegwijzers voor krachtvoertuigpersoneel (WVK)	Grafische informatie over de spoorweginfrastructuur voor machinisten.	Bijlage 23 - 3.1	5.3.1
Tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB)	Opsomming van tijdelijke snelheidsbeperkingen voor machinisten.	Bijlage 23 - 3.1	5.3.1
Digital European Instructions (DEI).	App of datastroom voor het ontvangen en afhandelen van European Instructions.	Bijlage 23 - 3.1	5.3.1 6.3.1
RouteLint	Informatie ten behoeve van de machinist over de actuele verkeerssituatie van zijn rijweg. Beschikbaar in twee modules, namelijk: 1. RouteLint Datastroom 2. RouteLint App (alleen in combinatie met de afname van RouteLint Datastroom).	Bijlage 23 - 3.2	5.5.2
ORBIT	Geeft de machinist een waarschuwing als een stoptonend sein met te hoge snelheid wordt genaderd.	Bijlage 23 - 3.2	5.5.2
Wegkennisbank	Gegevens over de hoofd-spoorweginfrastructuur en NS-terreinen door middel van WVK-tekeningen verrijkt met media en documentatie.	Bijlage 23 - 3.3	N.v.t.
Capaciteitsaanvraag indienen of wijzigen en vertrek bevestigen			
Indienen van capaciteitsaanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard	Het indienen van capaciteitsaanvragen voor treinpaden, het ontvangen van aanbiedingen van treinpaden, het wijzigen en annuleren van treinpaden, grensafstemming en het wijzigen en annuleren van treinpaden door ProRail op basis van de TSI TAF/TAP-berichten.	Bijlage 23 - 4.1	4.2.3 4.8 5.3.1 6.2.4
Orderportaal	Indienen aanvragen capaciteit voor treinpaden in Nederland.	Bijlage 23 - 4.1	4.2.3 4.8 5.3.1 6.2.4
Mijn Treinen	Overzicht van alle geplande treinen voor de komende 24 uur, met de optie om alle geplande treinen in het VOS-toedelingsplan weer te geven. Dit biedt de mogelijkheid voor de spoorwegonderneming om bepaalde bijsturingsacties uit te voeren. Spoorwegondernemingen hebben alleen inzage in hun eigen geplande treinen.	Bijlage 23 - 4.1	5.3.1

Naam	Functie	Voor toelichting zie	Vermeld in paragraaf
DONNA	Plannen en aanvragen van treinpaden, rangeerpaden en opstelcapaciteit ten behoeve van basisuurpatroon, standaardweek en specifieke dagen.	Bijlage 23 - 4.1	4.2.3 5.3.1
Treinnummerlijst (TNR)	Inzicht in de toewijzing van treinnummers aan spoorwegondernemingen.	Bijlage 23 - 4.1	5.3.1 4.5.4.2 4.5.4.3
Path Coordination System (PCS, via RailNetEurope)	Indienen internationale capaciteitsvragen en ontvangen van aanbiedingen van capaciteit.	Bijlage 23 - 4.2.1	4.2.3
The European Capacity Management Tool (ECMT)	Consolideert (ten behoeve van TTR) toekomstige capaciteitsbehoeften en capaciteitsbeperkingen op de Europese spoorweginfrastructuur op basis van de door infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties verstrekte informatie.	Bijlage 23 – 4.2.2	4.9.3
Charging Information System (CIS)	Biedt informatie over de vergoedingen die worden gehanteerd voor het gebruik van de Europese spoorweginfrastructuur.	Bijlage 23 - 4.2.3	4.5.4.3 5.3.1 5.3.2
Rangeren			
LOA-Online (Lokale OrderAanvraag)	Indienen, afhandelen en vastleggen van lokale orders ten behoeve van rangeerrijwegen.	Bijlage 23 - 5.1	5.3.1
WagenLading Informatie Systeem (WLIS)	Registratie van treinsamenstellingsgegevens alsmede de registratie van positie en lading van goederenwagens op emplacementen.	Bijlage 23 - 5.1	5.3.1 6.2.5 7.3.5.2.1
Kijfdis	Het heuvelplansysteem ten behoeve van de rangeerheuvel op het emplacement Kijfhoek.	Bijlage 23 - 5.1	7.3.5.2.2
Spoorbezettingsplan	Inzicht in de bezetting van de emplacementen, evenals de planning voor de komende zestien uur.	Bijlage 23 - 5.1	5.3.1 7.3.5.2.1
Behandelen en Opstellen Data en Informatie (BODI)	Applicatie waarmee capaciteitsanalyses kunnen worden uitgevoerd ten behoeve van het behandelen en (langdurig) opstellen van reizigersmaterieel op emplacementen.	Bijlage 23 – 5.2	3.4.6 en Bijlage 8
Inzien van en afstemmen over capaciteit voor werkzaamheden			
Btd-planner	Inzicht in en afstemming over de geplande buitendienststellingen.	Bijlage 23 - 6.1	5.3.1 4.3 en onderliggende paragrafen
Btd-planner Rapportage	Inzicht in de geplande buitendienststellingen.	Bijlage 23 - 6.1	5.3.1 4.3
Buitendienststellingenkaart	Geografische weergave van alle geplande buitendienststellingen in Nederland.	Bijlage 23 - 6.1	5.3.1 4.3
Buitendienststellingsdossiers	Applicatie voor de communicatie rondom BuitenTermijnAanvragen < 36 uur.	Bijlage 23 - 6.1	5.3.1 4.3
Communiceren			
GSM-R Voice Spoorwegveiligheid	Communicatie tussen machinist en treindienstleider.	Bijlage 23 - 7.1	5.3.1
GSM-R Portofonie	Operationele voicecommunicatie (punt-punt en groepscommunicatie via handhelds / portofoons op emplacementen of in tunnels).	Bijlage 23 - 7.2	5.5.1

Naam	Functie	Voor toelichting zie	Vermeld in paragraaf
GSM-R Andere spoorweggerelateerde voice- en datacommunicatie	Operationele voicecommunicatie (punt-punt via handhelds op emplacementen of in tunnels), en datacommunicatie.	Bijlage 23 - 7.2	5.5.1
Inzien van en afstemmen over incidenten en calamiteiten			
SpoorWeb	Afhandeling van en communicatie bij calamiteiten.	Bijlage 23 - 8.1 Bijlage 23 - 8.2	5.3.1 5.5.2
Incidentgerelateerde gegevens op maat	Levering van incidentgerelateerde gegevens op maat. - Actuele Standaard Versperringsmaatregelen - Toegepaste Versperringsmaatregelen - Data met betrekking tot een ongewenste gebeurtenis, beperkt tot een specifieke gerechtigde	Bijlage 23 - 8.2	5.5.2
ICDOC	Dit platform bevat informatie met betrekking tot de afhandeling van incidenten en calamiteiten, zoals afhandelscenario's, reisbegeleiding, wachtdienstinformatie en seizoensmaatregelen.	Bijlage 23 - 8.3	2.5 6.3.1
Informatie ten behoeve van het bijsturen			
Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens TSI TAF/TAP standaard	De levering van plan- en uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP-berichten.	Bijlage 23 - 9.1	4.2.3 4.8 5.3.1 6.2.4
Spoorviewer	Inzicht in actuele treinbewegingen.	Bijlage 23 - 9.1	5.3.1
Actueel SpoorInformatie	Levering van actuele treinbewegingen in de vorm van een datastroom.	Bijlage 23 - 9.1	5.3.1 6.4
MeekijkVOS	Meekijkfunctionaliteit van het verkeersleidingsysteem VOS, waarmee het actuele verloop van de treindienst kan worden gevolgd.	Bijlage 23 - 9.2	5.5.2
Punctualiteitskaart	Realtime geografisch inzicht in de huidige situatie van punctualiteit van reizigerstreindiensten.	Bijlage 23 - 9.2	5.5.2
Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens de Nederlandse standaard	Levering van actuele verkeersplangegevens, daaraan gerelateerde wijzigingen van de treindienst en uitvoeringsinformatie.	Bijlage 23 - 9.2	5.5.2
Levering van Materieel- en Treinpositie Service (MTPS)	Het leveren van realtime data over treinposities op basis van treindetectiesystemen.	Bijlage 23 - 9.2	5.5.2
Train Information System (TIS)	Inzicht in actuele treinbewegingen van internationale reizigers- en nationale en internationale goederentreinen.	Bijlage 23 - 9.3	2.3.11
NDOV Loket	Levering van geplande en actuele reisinformatie (reizigersvervoer), tarieven, ov-zones en halte-toegankelijkheid.	Bijlage 23 - 9.3	0
Informatie en afstemming over de geleverde prestaties			
Rapportage Treindienst	Standaardrapportage en gegevenslevering over de prestaties van de treindienst.	Bijlage 23 - 10.1	5.3.1

Naam	Functie	Voor toelichting zie	Vermeld in paragraaf
Monitoring-Fiatteren	Mogelijkheid tot accepteren of afwijzen van de door ProRail geregistreerde oorzaken van afwijkingen van de treindienst.	Bijlage 23 - 10.2	5.3.1
Inzicht in prestaties treindienst - maatwerkrapportages, gegevenslevering en analyses	Maatwerkrapportage, gegevenslevering en analyse over de prestaties van de treindienst.	Bijlage 23 - 10.3	5.5.2
TOON	Inzicht in historische / gerealiseerde treinbewegingen	Bijlage 23 - 10.3	5.5.2
Sherlock	Geeft ondersteuning bij het analyseren van treinprestaties.	Bijlage 23 - 10.3	5.5.2
Informatie over/ten behoeve van spoorvoertuigen			
WILD en Hotboxdetectiesystemen	Leveren van diverse monitoringgegevens over onder meer aslasten en de temperatuur van het wiel van passerende spoorvoertuigen.	Bijlage 23 - 11.1	5.5.2 7.3.7
ERTMS Key Management Centre (KMC)	Applicatie voor het aanvragen van een ERTMS communicatie-encryptiesleutel die nodig is om te kunnen rijden op ERTMS-level-2-baanvakken.	Bijlage 23 – 11.2	2.3.13.1 3.4.1
European Register of Authorised Types of Vehicles (ERATV)	Het Europees register van goedgekeurde spoorwegvoertuigtypen (via ERA).	Bijlage 23 - 11.3	3.4.1
Informatie over Netverklaringen en Corridor Information Documents			
Network and Corridor Information Portal (NCI)	Het publicatiekanaal voor het online ontsluiten, doorzoeken en vergelijken van de Netverklaringen en Corridor Information Documents van alle Europese infrastructuurbeheerders (via RailNetEurope).	Bijlage 23 - 12.1	1.5.3
Algemeen			
Logistiek Portaal	Het publicatiekanaal voor gerechtigden met een toegangs- of een capaciteits-overeenkomst voor organisatiespecifieke, voor andere partijen afgeschermde informatie.	Bijlage 23 -13.1	1.4
Partnerportaal	Het publicatiekanaal voor gerechtigden voor bedrijfsvoorschriften, procedures en andere voor hen relevante informatie.	Bijlage 23 - 13.2	1.4

Browserbeleid ProRail

In de gevallen dat ProRail een applicatie (of: gebruikersinterface) levert, wordt deze enkel aangeboden op browsers en platformen die ondersteund worden. ProRail ondersteunt de volgende browserversies:

Mobiele browser	OS	Versie
Safari	iOS	Laatste twee
Chrome	iOS / Android	Laatste twee
Edge (Chromium)	iOS / Android	Laatste twee
Desktopbrowser	**OS**	**Versie**
Chrome	Windows / Linux	Laatste twee
Edge	Windows	Laatste twee

Toegangsbeleid ProRailapplicaties

Om veilige samenwerking op het gebied van cybersecurity te kunnen garanderen (zie ook de NIS2-richtlijn) heeft ProRail ervoor gekozen om gebruik te gaan maken van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount voor de toegang tot de ICT- en informatiediensten die ProRail aanbiedt. De term die ProRail hiervoor gebruikt luidt ‘toegang op basis van een business-to-businessaccount’ (afgekort B2B-account). Nieuwe ICT-diensten worden, indien mogelijk, direct toegankelijk via een business-to-businessaccount Voor bestaande diensten zal deze vorm van inloggen indien mogelijk worden ingericht. Voor zakelijk gebruik van een Microsoftaccount worden door Microsoft kosten in rekening gebracht aan de gerechtigde.

Privacybeleid ProRail

Alle ICT- en informatiediensten van ProRail die gebruik maken van persoonsgegevens zijn getoetst aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). Deze diensten zijn opgenomen in het centrale verwerkingsregister van ProRail. Indien een derde partij betrokken is bij het verwerken van de persoonsgegevens heeft ProRail met deze partij een verwerkersovereenkomst gesloten, wat eveneens is vastgelegd in dit verwerkingsregister. De Functionaris Gegevensbescherming houdt toezicht op dit proces. Voor nadere informatie over hoe ProRail omgaat met persoonsgegevens verwijst ProRail naar het Privacystatement op haar website.

1 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten met betrekking tot de spoorweginfrastructuur en/of dienstvoorzieningen

1.1 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten met betrekking tot de spoorweginfrastructuur als onderdeel van de dienst 'Treinpad'

Informatie over spoorweginfrastructuur als onderdeel van de dienst 'Treinpad'		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	De dienst 'Treinpad' behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (minimumtoegangspakket). Tot de dienst 'Treinpad' behoort de ICT-dienst RailMaps, waarmee informatie over de spoorweginfrastructuur kan worden verkregen.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst 'Treinpad' (en daarmee ook RailMaps) wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	RailMaps is de ProRailbrede viewer voor geografische gegevens. Van een grote diversiteit aan objecten kan informatie op de kaart worden geraadpleegd. Er is een speciale groep met voorgeselecteerde kaartlagen voor spoorwegondernemingen. Enkele voorbeelden van de gegevens die in RailMaps zijn te vinden of op te vragen: • Spoorse objecten, zoals wissels, spoortakken (+ maximale lokale snelheden), stootjukken, seinen, matrixsignaalgevers, gebouwen ten behoeve van de energievoorziening en tankvoorzieningen. • Baanvideo's die inzicht geven in de objecten die zich op en langs het baanvak bevinden, alsmede in de omgeving van de spoorweg. De videobeelden kunnen onder meer worden gebruikt voor het op afstand verkennen van plaatselijke situaties. • Topografische gegevens, zoals geluidschermen, toegangspoorten, vluchtdeuren, spoorbaan (anti-icing, wasplaats, werkkuil), railinzetplaatsen, overwegen, kunstwerken en gebouwen. • Schematische tekeningen (Infra-Atlas is de bron van deze gegevens). • Overige gegevens als hellinggegevens, spoorafstanden en luchtfoto's. Levering op maat van specifieke informatie over de functionaliteit van spoorweginfrastructuur vanuit Infra-Atlas is ook mogelijk, zie hiervoor Bijlage 23, onderdeel 1.2.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 07:00 – 17:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze applicatie wordt geleverd als onderdeel van de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad*.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Gebruiker accepteert de disclaimer van RailMaps: https://www.spoordata.nl/informatieproducten/railmaps/disclaimer

Informatie over spoorweginfrastructuur als onderdeel van de dienst 'Treinpad'		
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 internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). De applicatie is te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als gerechtigde nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als gerechtigde al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van gerechtigde. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Na aanvraag per direct beschikbaar.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

1.2 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten met betrekking tot de spoorweginfrastructuur en/of dienstvoorzieningen behorend tot de 'Ondersteunende diensten'

Informatie over spoorweginfrastructuur en/of dienstvoorzieningen behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Deze diensten behoren tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (ondersteunende diensten). De volgende ICT- en informatiediensten maken deel uit van de 'Ondersteunende diensten' (levering aanvullende informatie) en bieden informatie over de spoorweginfrastructuur en/of over dienstvoorzieningen: 'Levering van spoorweginfrastructuurgegevens op maat via Infra-Atlas' en 'Levering van Geodata'.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De genoemde diensten worden gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De volgende ondersteunende ICT- en informatiediensten zijn beschikbaar voor gerechtigden om informatie te verkrijgen over de spoorweginfrastructuur en/of over dienstvoorzieningen: **Levering van spoorweginfrastructuurgegevens op maat via Infra-Atlas:** Omvat de levering van specifieke informatie over de spoorweginfrastructuur uit Infra-Atlas. Dat kan een specifieke vraag zijn over een dwarsdoorsnede, over de functionaliteit of over IRS IAUF (Interface Requirement Specification – Infra-Atlas-Uitwisselingsformaat) gerelateerde zaken. **Levering van Geodata:** Levering van actuele GPS-/RD-gegevens uit Naiade/Infra-Atlas met betrekking tot de ProRail-basiskaart, Transfervoorzieningen, Gebiedsindelingen van ProRail en het Referentiesysteem. Zodra infrawijzigingen in de genoemde systemen zijn doorgevoerd

Informatie over spoorweginfrastructuur en/of dienstvoorzieningen behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
		worden deze direct doorgegeven via 'Levering van Geodata'. Afnemer kan via de verkregen berichtenstroom een direct beeld krijgen van de infra.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	**Levering van spoorweginfrastructuurgegevens op maat via Infra-Atlas:** Op aanvraag, afhankelijk van specifieke wensen. **Levering van Geodata:** - Beschikbaarheid publicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog vaste momenten voor onderhoud). - Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 08:00 – 17:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	**Levering van spoorweginfrastructuurgegevens op maat via Infra-Atlas:** Eén of meerdere databestanden (tekstbestanden). **Levering van Geodata:** Push-berichten.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	**Levering van spoorweginfrastructuurgegevens op maat via Infra-Atlas:** Aan het gebruik van deze levering zijn geen kosten verbonden. **Levering van Geodata:** Aan het gebruik van deze levering zijn geen kosten verbonden.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	De toegang en service level afspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De gegevens worden via internet aangeleverd.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via ICT- en Informatiediensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

1.3 Omschrijving van de publicatiesystemen met betrekking tot de spoorweginfrastructuur en/of dienstvoorzieningen

Publicatiesystemen met betrekking tot de spoorweginfrastructuur en/of dienstvoorzieningen		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Informatie over de spoorweginfrastructuur en/of dienstvoorzieningen kan worden verkregen via het publicatiesysteem 'Railinformatie Portaal'. Het Railinformatie Portaal is het bronsysteem voor informatie over treinbeveiliging en treinbeheersing.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	Toegang tot het Railinformatie Portaal wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.

Publicatiesystemen met betrekking tot de spoorweginfrastructuur en/of dienstvoorzieningen		
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Het Railinformatie Portaal is het publicatiesysteem van verschillende spoorgegevens, waaronder OBE-, BVS- en WVK-tekeningen (zie Bijlage 23, onderdeel 3.1). Standaard worden de tekeningen getoond die 'vandaag' geldig zijn, maar er kan ook gekozen worden voor een dag uit het verleden of een dag in de toekomst. De getoonde tekeningen kunnen ook gefilterd worden op diverse meta-informatie; bijvoorbeeld per verkeersleidingspost of geocode.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 08:00 – 17:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	N.v.t.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Aan het gebruik zijn geen extra kosten verbonden. Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount. Voor het zakelijk gebruik van een Microsoftaccount worden door Microsoft kosten in rekening gebracht aan de gerechtigden.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	N.v.t.
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). De applicatie is te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als gerechtigde nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als gerechtigde al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van uw bedrijf. Heeft u een ProRailaccount dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

1.4 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten met betrekking tot de spoorweginfrastructuur en/of dienstvoorzieningen van bij ProRail bekende andere exploitanten

1.4.1 Rail Facilities Portal (RFP)

Het Rail Facilities Portal (RFP) wordt aangeboden door RailNetEurope. Zie voor meer informatie over het Rail Facilities Portal de website van RNE https://rne.eu/it/products/rfp/ en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

1.4.2 Register van Infrastructuur / Register of Infratructure (RINF)

Het Register van Infrastructuur / Register of Infrastructure (RINF) wordt aangeboden door de European Union Agency for Railways (ERA). Zie voor meer informatie over het Register van Infrastructuur de website van de ERA https://data-interop.era.europa.eu/ en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

1.4.3 Customer Information Platform (CIP) for Rail Freight Corridors

Het Customer Information Platform (CIP) wordt aangeboden door RailNetEurope. Zie voor meer informatie over het Customer Information Platform de website van RNE https://info-cip.rne.eu/ en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

2 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten ten behoeve van simulatiedoeleinden behorend tot de ‘Ondersteunende diensten’

2.1 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten met betrekking tot simulatieomgevingen behorend tot de ‘Ondersteunende diensten’

Simulatieomgevingen behorend tot de ‘Ondersteunende diensten’		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Deze diensten behoren tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (ondersteunende diensten). Als ondersteunende diensten (levering van aanvullende informatie) zijn de volgende simulatieomgevingen beschikbaar: ‘Flexibele Rail Infra Simulatie Omgeving (FRISO)’, ‘NEO Simulatie‘ en ’ProRail ERTMS Integratielab (PREI)’.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De genoemde diensten worden gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De volgende ondersteunende ICT- en informatiediensten zijn beschikbaar voor spoorwegondernemingen ten behoeve van simulatiedoeleinden: **Flexibele Rail Infra Simulatie Omgeving (FRISO):** Door simulatie van de treindienst maakt FRISO (Flexibele Rail Infra Simulatie Omgeving) de kwaliteit van toekomstige en huidige dienstregelingen op landelijke of lokale schaal inzichtelijk. Impact van dagelijkse variatie en interactie tussen treinen als gevolg van infrabezetting, rijwegclaim en/of aansluitingen kan gevisualiseerd en gekwantificeerd worden.

Simulatieomgevingen behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
		FRISO kan onder andere gebruikt worden voor infrastudies, capaciteits-, robuustheids-, en veiligheidsanalyses en innovatiestudies. FRISO wordt geleverd met een basisdataset waarmee de dienstregeling voor het huidige dienstregelingsjaar kan worden gesimuleerd. Deze dataset wordt op jaarlijkse basis geactualiseerd. **NEO Simulatie:** Spoorwegondernemingen kunnen ProRail verzoeken om een simulatie voor hen uit te voeren met behulp van de NEO Simulator. Er worden daartoe scenario's geprogrammeerd, die vervolgens in de simulatieomgeving geladen worden om ze te beproeven. ProRail en NS hebben gezamenlijk de NEO Simulator ontwikkeld. Met behulp van de NEO Simulator kunnen simulaties worden uitgevoerd om de (veiligheids-) effecten van innovaties op gebruikers te testen, te onderzoeken en te evalueren. Het gaat dan in het bijzonder om innovaties ter verbetering van de treinenloop. De NEO Simulator is niet geschikt als een simulator voor het opleiden van machinisten. **ProRail ERTMS Integratielab (PREI):** Spoorwegondernemingen (maar ook leveranciers van spoorvoertuigen geschikt voor ERTMS en ERTMS-treinapparatuur) kunnen bij ProRail een verzoek indienen om gebruik te mogen maken van de beschikbare faciliteiten van het ProRail ERTMS Integratielab voor het uitvoeren van (keten)integratietesten tussen ERTMS-treinapparatuur en de ERTMS-baanapparatuur van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur.[227] Het ProRail ERTMS Integratielab beschikt hiertoe over een kopie van de ERTMS-systemen zoals aanwezig op de Nederlandse ERTMS-infrastructuur, procesleidingsysteem, GSM-R en bijbehorende testapplicaties en diverse interfaces (conform subset 110-111-112). Het ProRail ERTMS Integratielab beschikt over diverse testruimtes en tevens over een demonstratieruimte, waarin de werkplekken van de treindienstleider en de machinist zijn ingericht om operationele processen in relatie tot ERTMS te kunnen testen. De gebruiker is verantwoordelijk voor het testplan, de testleider, het uitvoeren van de test en de testrapportage. Het ProRail ERTMS Integratielab kan onder andere gebruikt worden voor: • Baan-Trein (pre)Integratietesten, waaronder ESC-testen zoals bedoeld in de *TSI Besturing en seingeving* (CCS) en TD/011REC1028 • Verbindingsperformancetesten GSM-R • Transitietesten (overgangen ERTMS naar ATBEG en vice versa) • Configuratietesten • Opleiding en demonstraties Zie voor meer informatie Integratielab | ProRail.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	**FRISO:** N.v.t. **NEO Simulatie:** Voor het simuleren van de user-experience van de machinist staat in het Railcenter in Amersfoort een vaste opstelling die kan worden ingezet. **ProRail ERTMS Integratielab (PREI):** Het ProRail ERTMS Integratielab bevindt zich op de derde verdieping van het Railcenter in Amersfoort.
3.1.1	Beschikbaarheid	**Flexibele Rail Infra Simulatie Omgeving (FRISO) :**

[227] Artikel 6 Uitvoeringsverordening 2018/545

Simulatieomgevingen behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
		• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur. • Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 09:00 – 17:00 uur. **NEO Simulatie** en het **ProRail ERTMS Integratielab (PREI):** 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 simulatoromgeving beschikbaar zijn.
3.1.2	Technische karakteristiek	**Flexibele Rail Infra Simulatie Omgeving (FRISO):** De applicatie wordt geleverd als 'stand alone executable' met installeerprogramma voor een recente MS-Windows-64-bit-omgeving. De applicatie maakt gebruik van het simulatieplatform Enterprise Dynamics, toegang tot dit platform gebeurt op basis van een aparte licentie. Deze licentie kan worden meegeleverd (zie 4.1 voor de licentiekosten) of er kan gebruik worden gemaakt van reeds bestaande licenties. Softwarevereisten: • Toegang tot simulatieplatform Enterprise Dynamics • Microsoft .NET Framework 4.0 • SQL Server Express 2019: er kan ook gekozen worden voor het gebruik van een aparte SQL-server. In dat geval zullen uit het Microsoft® SQL Server® 2012 Feature Pack, de volgende twee redistributables geïnstalleerd (64bit) moeten worden: ○ Microsoft® System CLR Types for Microsoft® SQL Server® 2012 ○ Microsoft® SQL Server® 2012 Shared Management Objects Bij de installatie van FRISO zal de interactie met het simulatieplatform Enterprise Dynamics automatisch meegenomen worden ten behoeve van de online activatie. Na installatie is er nog een activering van de licentie noodzakelijk. **NEO Simulatie:** Aan gerechtigden wordt de mogelijkheid geboden om gezamenlijk een simulatie uit te voeren. De simulatie vindt plaats op de vaste locatie in het Railcenter. **ProRail ERTMS Integratielab (PREI):** De toegang tot de systemen – waaronder een ERTMS-infrastructuuromgeving en Test Control Logging (TCL) – en de ondersteuning van medewerkers van het ProRail ERTMS Integratielab zijn inbegrepen. Alle voorzieningen zijn aangepast aan de vooraf afgestemde behoefte.
3.1.3	Geplande wijzigingen	**Flexibele Rail Infra Simulatie Omgeving (FRISO)** en **NEO Simulatie:** Er zijn geen geplande wijzigingen. **ProRail ERTMS Integratielab (PREI):** • ProRail is bezig met de doorontwikkeling van de eigen ProRail Test Control Log (PTCL), waarmee in de toekomst meer testscenario's kunnen worden afgewikkeld. Zo worden de mogelijkheden met betrekking tot het testen van transities (zie paragraaf 2.3.13 *Beveiligingssystemen*)[228] in het ProRail ERTMS Integratielab uitgebreid. • In het kader van het programma ERTMS, zie Bijlage 10, zal er tevens een nieuwe testomgeving (baseline 3) worden gerealiseerd.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	**Flexibele Rail Infra Simulatie Omgeving (FRISO):** Aan het gebruik van deze applicatie zijn kosten verbonden ten bedrage van € 2.931,-- per account (exclusief licentiekosten). De optionele licentiekosten voor het simulatieplatform Enterprise Dynamics bedragen:

[228] In de regelgeving (waaronder het TD/011REC1028) zijn diverse ESC-types opgenomen die betrekking hebben op transitietesten. Enkel de transitie naar STM-ATBEG is daarvan momenteel beschikbaar in het PREI, zie beschrijving punt 2.1, aan de overige ESC-types wordt nog gewerkt.

<table>
<tr><th colspan="4">Simulatieomgevingen behorend tot de ‘Ondersteunende diensten’</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>
<table>
<tr><th></th><th>Eenheid</th><th>Prijs[229]</th></tr>
<tr><td>Systeem Licentie</td><td>Per jaar</td><td>€ 8.261,67</td></tr>
<tr><td>Opleiding</td><td>1 dag</td><td>€ 1.563,24</td></tr>
<tr><td>Technische support (Installatie en Algemeen)</td><td>Per 4 uur</td><td>€ 577,20</td></tr>
<tr><td>Overige (functionele) ondersteuning</td><td>N.t.b.</td><td></td></tr>
</table>

Meerdere gebruikers kunnen van één softwarelicentie gebruiken. Bij gebruik door meerdere personen tegelijkertijd is een extra licentie nodig.
De FRISO-applicatie kan worden geactiveerd middels een digitale key of dongel.
De FRISO-applicatie draait op een laptop of desktop en in een intranetomgeving
Meerdere eenheden ‘Opleiding en Support’ en afspraken op verzoek.

NEO Simulatie:
Op basis van de wensen en het afgesproken projectplan zal ProRail voor de simulatie een offerte maken.

ProRail ERTMS Integratielab (PREI):
Op basis van de wensen en het voorgelegde testplan zal ProRail een offerte opstellen, waarbij voor het gebruik van het ProRail ERTMS Integratielab een vergoeding per dag van € 1.843,-- zal worden gehanteerd.
Indien gereserveerde capaciteit (gedeeltelijk) wordt geannuleerd dan wordt bovengenoemde vergoeding gedeeltelijk in rekening gebracht. Indien binnen vier weken voor de start van de testperiode wordt geannuleerd, dan wordt per geannuleerde testdag 25% van bovengenoemde vergoeding in rekening gebracht. Bij annulering binnen twee weken is dit 50% en binnen één week 75%. Bij het annuleren van capaciteit na de start van de testperiode wordt de volledige vergoeding (100%) in rekening gebracht.</td></tr>
<tr><td>4.2</td><td>Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik</td><td>N.v.t.</td></tr>
<tr><td colspan="3">5. Gebruiksvoorwaarden</td></tr>
<tr><td>5.1</td><td>Juridische benodigdheden</td><td>De toegangs- en servicelevelafspraken van FRISO maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.

Afspraken rondom de simulatiediensten PREI en NEO Simulatie zullen in een overeenkomst worden vastgelegd.</td></tr>
<tr><td>5.2</td><td>Technische eisen aan spoorvoertuigen</td><td>N.v.t.</td></tr>
<tr><td>5.3</td><td>Zelfstandig gebruik</td><td>N.v.t.</td></tr>
<tr><td>5.4</td><td>IT-systemen</td><td>Flexibele Rail Infra Simulatie Omgeving (FRISO):
Aanbevolen hardware configuratie:
Processor: 4 GHz+ Quad (of meer) Core
Geheugen: 16GB maar meer is beter
Harde schijf grootte: min 20GB vrij
Besturingssysteem: Windows 10
Videokaart: OpenGL® 4.5+ (met 512MB of meer)
Noodzakelijke software: Microsoft® Excel</td></tr>
<tr><td colspan="3">6. Capaciteitsaanvraag</td></tr>
<tr><td>6.1</td><td>Aanvraag toegang</td><td>Flexibele Rail Infra Simulatie Omgeving (FRISO) en NEO Simulatie:
Via ICT- en Informatiediensten (informatiediensten@prorail.nl).</td></tr>
</table>

229 De genoemde bedragen met betrekking tot Licentie, Opleiding en Technische support zijn door de leverancier van het simulatieplatform Enterprise Dynamics bepaald en zijn indicatief. Bij het afnemen van de optionele licenties zullen de daadwerkelijke kosten worden doorbelast.

Simulatieomgevingen behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
		ProRail ERTMS Integratielab (PREI): Aanvragen voor gebruik van het ProRail ERTMS Integratielab kunnen worden ingediend via het aanvraagformulier op prorail.nl of per mail via ERTMSlab@ProRail.nl **Let op:** indien het ESC-checks betreft in het kader van materieeltoelating, dan dient de aanvrager zich eerst te wenden tot: inzet.spoorvoertuigen@prorail.nl (zie paragraaf 3.4.1 *Eisen met betrekking tot spoorvoertuigen*), alvorens capaciteit bij het lab aangevraagd kan worden.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	**NEO Simulatie:** 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. **ProRail ERTMS Integratielab (PREI):** Gezien de uitrol van ERTMS binnen Nederland wordt een toenemende vraag naar testcapaciteit van het ProRail ERTMS Integratielab verwacht. Voor zover partijen hun testbehoefte reeds in een vroegtijdig stadium (> zes maanden) kenbaar maken, zal ProRail zich inspannen om tot optimale benutting van de beschikbare testcapaciteit te komen. Dit vereist wel enige flexibiliteit van partijen. Het basisprincipe voor het gebruik van het ProRail ERTMS Integratielab is 'first come, first served.' De precieze aders voor het gezamenlijk gebruik van het ProRail ERTMS Integratielab zijn in te zien via het Partnerportaal.

3 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten ten behoeve van de machinist

3.1 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten ten behoeve van machinisten als onderdeel van de dienst 'Treinpad'

Informatie ten behoeve van machinisten als onderdeel van de dienst 'Treinpad'		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	De dienst 'Treinpad' behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (minimumtoegangspakket). Als onderdeel van de dienst 'Treinpad' worden de volgende ICT- en informatiediensten voor machinisten aangeboden: 'Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (WVK)' en 'Tijdelijke SnelheidsBeperkingen (TSB)'.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst 'Treinpad' (en daarmee genoemde ICT- en informatiediensten) wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De volgende ICT- en informatiediensten zijn beschikbaar voor machinisten van de spoorwegondernemingen: **Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (WVK)** Wegwijzers geven een grafisch overzicht van de spoorweginfrastructuur en alle objecten daarlangs, afgestemd op de behoefte van de machinist, ten behoeve van veilige en efficiënte verkeersdeelname en doelgerichte communicatie met de treindienstleiding van ProRail. De spoorweginfrastructuur betreft tenminste het door ProRail centraal bediende spoor. **Tijdelijke SnelheidsBeperkingen (TSB)** De publicatie over de tijdelijke snelheidsbeperkingen maakt onderdeel uit van de publicatie IAM (Informatie Aan Machinisten). De informatie over tijdelijke

Informatie ten behoeve van machinisten als onderdeel van de dienst 'Treinpad'		
		snelheidsbeperkingen (TSB) wordt getoond door geplaatste (L-, A- en E-)borden. De IAM wordt verstuurd in een weekpublicatie en een dagpublicatie. De weekpublicatie bevat alle in de betreffende week geldende snelheidsbeperkingen. De dagpublicatie bevat aanvullingen en/of wijzigingen op de weekpublicatie. **Digital European Instructions (DEI)** Deze dienst omvat: 1) Digital European Instructions-app Deze app voor op de mobiele device van de machinist toont de van toepassing zijnde European Instruction (EI) aan de machinist. Deze European Instruction dient altijd mondeling afgestemd te worden met de verkeersleiding. Door het gebruik van deze app kunnen machinisten European Instructions ontvangen en afhandelen. 2) Digital European Instructions-datastroom Een datakoppeling waarmee een verbinding tot stand kan worden gebracht met een eigen applicatie waarmee de machinist European Instructions kan ontvangen en afhandelen. Voor het gebruik van DEI dienen de geldende veiligheidsinstructies (zie '*Veiligheidinstructies bij gebruik applicatie DEI*' en de overige informatie over DEI op het Partnerportaal) strikt te worden nageleefd.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	Op aanvraag, afhankelijk van specifieke wensen.
3.1.2	Technische karakteristiek	**Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (WVK)** a) Een download van de Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (WVK) in PDF-formaat via de applicatie Railinformatie Portaal (zie Bijlage 23 onderdeel 1.3). Door u te abonneren op de Bedieningsvoorschriften (BVS) in het webportal wordt u via een e-mailbericht geïnformeerd zodra er wijzigingen op de WVK plaatsvinden. b) Een WVK-aanschrijving met een beschrijving van de wijzigingen van de positie van de spoorinfra-objecten in XML-formaat. **Tijdelijke SnelheidsBeperkingen (TSB)** De spoorwegonderneming kan bij aanvraag van deze informatie kiezen voor een TSB op standplaats, regio of landelijk niveau. Er wordt informatie geleverd over baanvak, rijrichting, tijdvak en geldende snelheid. Tevens is het mogelijk om onderscheid te maken naar treintype, aanleiding en bijzonderheden (plaatsing van borden en/of seinen). De spoorwegonderneming ontvangt een PDF-bestand per e-mail. De weekpublicatie wordt verstuurd op donderdag om 09:00 uur voor de periode vanaf de eerstkomende maandag 04:00 uur tot de daaropvolgende maandag 04:00 uur. De dagpublicatie wordt dagelijks verstuurd om 15:30 uur en geldt voor de eerstkomende dag van 04:00 uur tot de daaropvolgende dag 04:00 uur. **Digital European Instructions (DEI)** 1) Digital European Instructions-app Deze applicatie draait op een mobiele device van de machinist. 2) Digital European Instructions-datastroom Een datakoppeling waarmee een door de spoorwegonderneming zelf ontwikkelde applicatie met DEI-functionaliteit kan worden gevoed.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze ICT- en informatiediensten worden geleverd als onderdeel van de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad*.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		

Informatie ten behoeve van machinisten als onderdeel van de dienst 'Treinpad'		
5.1	Juridische benodigdheden	**Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (WVK)** De toegangs- en servicelevelafspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst indien de beschrijving wordt afgenomen in XML-formaat; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail. **Tijdelijke SnelheidsBeperkingen (TSB)** Het e-mailadres van de spoorwegonderneming waar de TSB naar wordt verstuurd, wordt geregistreerd in de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail. Dit emailadres dient een functioneel e-mailadres te zijn, waarin de naam van de spoorwegonderneming voorkomt (bijvoorbeeld planning@vervoerder.land, waarbij bij 'vervoerder' de naam van de spoorwegonderneming vermeld staat). De spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het verstrekken van deze informatie aan de machinist die een trein rijdt onder verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	**Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (WVK)** Eén of meerdere databestanden. **Tijdelijke SnelheidsBeperkingen (TSB)** Internetverbinding, e-mailaccount en een softwareprogramma om PDF-bestanden te kunnen openen. De gegevens worden via internet aangeleverd. Er is een gewaarborgde verzending, daarnaast is er een 24-uursservice (wachtdienst) aanwezig. **Digital European Instructions-app** Om de app te kunnen gebruiken dient de machinist over een mobiel device met een moderne webbrowser te beschikken.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	**Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (WVK)** a) Een download van de WVK in PDF-formaat via de applicatie Railinformatie Portaal b) Een beschrijving in XML-formaat: via ICT- en Informatiediensten (informatiediensten@prorail.nl). **Tijdelijke SnelheidsBeperkingen (TSB)** Via ICT- en Informatiediensten (informatiediensten@prorail.nl). **Digital European Instructions** Via ICT- en Informatiediensten (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.

3.2 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten ten behoeve van machinisten behorend tot de 'Ondersteunende diensten'

Informatie ten behoeve van machinisten behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Deze ICT- en informatiediensten behoren tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (ondersteunende diensten).

Informatie ten behoeve van machinisten behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
		Binnen de 'Ondersteunende diensten' (levering van aanvullende informatie) worden de volgende ICT- en informatiediensten ter ondersteuning van machinisten aangeboden: RouteLint en ORBIT.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De genoemde diensten worden gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	**RouteLint:** Deze informatiedienst wordt aangeboden in twee modules, namelijk: **1. De RouteLint Datastroom** Deze datastroom omvat de informatie over treinbewegingen om een Driver Advisory Systeem (DAS), zoals de RouteLint-app, te voeden. **2. De RouteLint App** De RouteLint App verzorgt de visualisatie van de RouteLint Datastroom aan de machinist. Deze variant kan alleen worden afgenomen in combinatie met de afname van de RouteLint Datastroom. **RouteLint App** Deze app biedt de machinist dynamische ritinformatie over de actuele spoorbezetting van zijn rijweg. De machinist krijgt daarmee informatie over voorliggende treinen en de achterliggende trein die wordt gehinderd. Tevens geeft RouteLint informatie over invoegende, uittakkende en kruisende treinen en de actuele vertraging van de treinen op de rijweg en geplande aankomsten, vertrekken en korte stops tijdens de rit (het zogenoemde 'dienstkaartje'). Tot slot biedt deze app rijadvies door op een apart scherm het voor de machinist eerstvolgende belangrijke punt op de route te tonen, zoals een aankomst. Hierbij wordt niet alleen de geplande aankomsttijd getoond, maar ook de verwachte afwijking als de trein zijn huidige snelheid aanhoudt. Dit helpt machinisten om tijdig en nauwkeurig te anticiperen op hun dienstregeling. *Let op: De dienstregelingsinformatie in de applicatie is beperkt. De volledige dienstregeling verstrekt door de spoorwegonderneming blijft leidend.* **ORBIT:** Deze informatiedienst geeft de machinist een waarschuwing als een stoptonend sein, stootjuk of stopbord in Centraal Bediend Gebied met te hoge snelheid wordt genaderd. De dienst omvat de levering van: 1. Actuele informatie over het Eerstvolgend Stoptonend Bediend Sein (ESBS) van elke trein. 2. Applicatie op de hardware in de trein. 3. ORBIT-monitoringrapportages en toegang tot de ORBIT Monitoring Applicatie. 4. Het dagelijks leveren van de ORBIT-uitvoeringsgegevens. 5. Het op verzoek van de spoorwegonderneming doorvoeren van de relevante materieelgegevens. 6. De mogelijkheid om op verzoek van de spoorwegonderneming het geluid van het waarschuwingssignaal in de trein uit te zetten. 7. De mogelijkheid om op verzoek van de spoorwegonderneming het geluid van het waarschuwingssignaal voor alle of voor bepaalde seinen (tijdelijk) uit te zetten.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	**RouteLint Datastroom** Deze datastroom is gebaseerd op de geografische infragegevens uit de Naiade-/ GeoPublicatieketen. Deze databron is nog sterk in ontwikkeling. Hierdoor zal het na afronding van infrastructuurprojecten (werkzaamheden) enkele maanden duren voordat

Informatie ten behoeve van machinisten behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
		informatie over de actuele situatie buiten beschikbaar is. Indien er problemen met de datakwaliteit worden geconstateerd dan kunnen deze worden gemeld via www.spoordata.nl. **RouteLint App** Deze app maakt gebruik van de RouteLint Datastroom. De geografische infragegevens die voor deze datastroom gebruikt worden zijn mogelijk niet geheel actueel. Om te voorkomen dat er foutieve informatie zichtbaar is, wordt een zwart vlak getoond wanneer er (mogelijk) sprake is van verouderde infragegevens. Indien er problemen met de datakwaliteit worden geconstateerd dan kunnen deze worden gemeld via www.spoordata.nl. Aan de hand van het overzicht van verwerkte en nog niet verwerkte infrastructuurprojecten op https://www.spoordata.nl/verwerkte-projecten kan bepaald worden hoe actueel het in de app getoonde landelijke beeld is. **ORBIT:** Spoorwegonderneming voorziet zelf in de hardware in de trein. De hardware (On Board Unit) is als catalogusitem te verkrijgen bij Strukton. Als de spoorwegonderneming reeds beschikt over een geschikt hardwareplatform in de trein, dan kan als alternatief de ORBIT Treinsoftware ook als losse component worden geleverd, waarbij de spoorwegonderneming zelf de integratie met het eigen platform realiseert. ProRail kan bij de verkenning en de realisatie van dit alternatief ondersteunen.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
		4. Gebruikskosten
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Aan het gebruik van deze diensten zijn kosten verbonden • **RouteLint Datastroom:** € 0,007472 per geprognosticeerde treinkilometer. • **RouteLint App**: € 0,012130 per geprognosticeerde treinkilometer. • **ORBIT:** € 0,008381 per geprognosticeerde treinkilometer. Dit betreft de vergoeding voor het gebruik, de implementatie betreft maatwerk (prijsvoorstel op aanvraag).
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
		5. Gebruiksvoorwaarden
5.1	Juridische benodigdheden	De toegang en service-levelafspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	**RouteLint Datastroom:** Deze datastroom wordt aangeleverd volgens de Europese standaard SFERA. **RouteLint App:** De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). De applicatie is te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties. **ORBIT:** De spoorwegonderneming dient te beschikken over daartoe geëigende apparatuur (zie onderdeel 3.1.2 van deze tabel).
		6. Capaciteitsaanvraag
6.1	Aanvraag toegang	Via ICT- en Informatiediensten (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.

Informatie ten behoeve van machinisten behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
		• 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.
6.2	Antwoord op het verzoek	**RouteLint Datastroom & ORBIT:** Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen. **RouteLint App:** Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen, mits toegang tot de datastroom is ingericht.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

3.3 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten ten behoeve van machinisten van bij ProRail bekende exploitanten

Wegkennisbank
De Wegkennisbank wordt geleverd door NedTrain B.V. Zie voor meer informatie over deze dienst het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

4 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten voor het indienen en wijzigen van een capaciteitsaanvraag en het bevestigen van het vertrek als onderdeel van de dienst ‘Treinpad’.

4.1 Omschrijving van ICT- en informatiediensten voor het indienen of wijzigen van een capaciteitsaanvraag en het bevestigen van het vertrek als onderdeel van de dienst ‘Treinpad’

Capaciteitsaanvraag indienen of wijzigen en het vertrek bevestigen als onderdeel van ‘Treinpad’		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	De dienst ‘Treinpad’ behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (minimumtoegangspakket). Als onderdeel van de dienst ‘Treinpad’ worden de volgende ICT- en informatiediensten aangeboden om een capaciteitsaanvraag in te dienen of te wijzigen of het vertrek te bevestigen: ’Indienen capaciteitsaanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard’, Orderportaal, ’Mijn Treinen‘, DONNA en Treinnummerlijst (TNR). Via ’Mijn Treinen‘ kan het vertrek van een goederentrein worden bevestigd. Treinnummerlijst (TNR) is een hulpapplicatie waarin de geldige treinnummers die op een specifieke datum gebruikt mogen worden door een specifieke spoorwegonderneming worden weergegeven.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst ‘Treinpad’ (en daarmee de genoemde ICT- en informatiediensten) worden gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De volgende ICT-diensten zijn beschikbaar voor gerechtigden om een capaciteitsaanvraag in te dienen en te wijzigen: **Indienen capaciteitsaanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard:** Het indienen van capaciteitsaanvragen voor treinpaden, het ontvangen van aanbiedingen van treinpaden, het wijzigen van treinpaden en annuleren van treinpaden, grensafstemming en het wijzigen en annuleren van treinpaden door ProRail op basis van de TSI TAF/TAP-berichten: • Het ‘Path Request’-bericht (gebaseerd op paragraaf 4.2.2.2 van TSI TAF en 4.2.17.1 van TSI TAP). • Het ‘Path Details’-bericht (gebaseerd op paragraaf 4.2.2.3 van TSI TAF en 4.2.17.2 van TSI TAP). • Het ‘Path Details Refused’-bericht (gebaseerd op paragraaf 4.2.2.5 van TSI TAF en 4.2.17.5 van TSI TAP). • Het ‘Path Confirmed’-bericht (gebaseerd op paragraaf 4.2.2.4 van TSI TAF en 4.2.17.4 van TSI TAP). • Het ‘Receipt Confirmation’-bericht (gebaseerd op paragraaf 4.2.2.8 van TSI TAF en 4.2.17.7 van TSI TAP). • Het ‘Path not available’-bericht (gebaseerd op paragraaf 4.2.2.7 van TSI TAF en 4.2.17.8 van TSI TAP). • Het ‘Path Cancelled’-bericht (gebaseerd op paragraaf 4.2.2.6 van TSI TAF en 4.2.17.6 van TSI TAP). • Het ‘Error’-bericht (gebaseerd op Europese sectorafspraken). Het ontvangen en verzenden van de berichten verloopt bij ProRail via de Common Interface en in de berichten wordt gebruik gemaakt van de Common Reference Data (Locatiecodes en Company Codes). Per bericht wordt door ProRail bepaald welke gegevens door capaciteitsaanvragers moeten worden aangeleverd en welke gegevens door ProRail worden verzonden.

Capaciteitsaanvraag indienen of wijzigen en het vertrek bevestigen als onderdeel van 'Treinpad'		
		Daarnaast wordt per bericht door ProRail bepaald in welke situaties het wel en in welke situaties het niet kan worden gebruikt. **Orderportaal** In het Orderportaal kunnen capaciteitsaanvragers aanvragen indienen voor treinpaden in Nederland. In het Orderportaal worden de door ProRail gemaakte treinpaden getoond aan de aanvragers. Naast de initiële aanvragen kunnen via het portaal ook verzoeken tot wijziging van door ProRail aangeboden treinpaden en annuleringen daarvan worden ingediend. In het Orderportaal kunnen capaciteitsaanvragen worden ingediend voor zowel de jaardienstfase als de ad-hocfase en de verkeersleidingsfase. **Mijn Treinen** 'Mijn Treinen' toont standaard een overzicht van alle aan de spoorwegonderneming gerelateerde geplande treinen voor de komende 24 uur (met de optie om alle geplande treinen in het VOS-toedelingsplan weer te geven) en van rijdende treinen (met de mogelijkheid voor de spoorwegonderneming om bepaalde bijsturingsverzoeken eenvoudig te kunnen indienen). Voor spoorwegondernemingen betreffen dit bijsturingsverzoeken zoals: - Opvragen van de bij ProRail bekende actuele dienstregelingen - Aanvragen van treinpaden (stuurt door naar Orderportaal) - Wijzigen van treinpaden (stuurt door naar Orderportaal) - Annuleren van treinpaden (verloopt automatisch via Orderportaal) - Doorgeven van nader bericht of voorwaardelijke vertraging op elk willekeurig behandelpunt - Alertering voor afhandeling van een aanvraag, wijziging of annulering van een treinpad Voor goederenvervoerders zijn er nog de volgende extra functionaliteiten: - Goederentreinen inchecken (GTI), inclusief alertering - Inzicht in de status van de vertreksamenstelling, inclusief alertering - Alertering indien een goederentrein met Rijkarakteristiek GO niet tijdig* een vigerende Vertreksamenstelling heeft. * Tijdig is afhankelijk van de dan geldende afspraken. Als start is afgesproken dat er vijftien minuten voor actuele doorrijtijd aan de grens of vijftien minuten voor vertrek in Nederland een alertering wordt getoond door middel van een informatieknop 'Geen Vigerende Vertreksamenstelling, dringend actie vereist'. Verder kan in 'Mijn Treinen' iedere spoorwegonderneming actuele dienstregelingen opvragen. **DONNA** Via deze applicatie worden alle vormen van infragebruik gepland, aangevraagd en verdeeld voor zowel netwerk- als knooppuntniveau. In DONNA kan een gerechtigde de planning inzien en/of zelf de planning maken en de capaciteit aanvragen, maar deze werkzaamheden kunnen ook uitbesteed worden aan een derde partij. Het verloop van de verdeling van capaciteitsaanvragen kan worden gevolgd en DONNA geeft inzicht in de bezette of beschikbare infracapaciteit tot afsluiting van de planning, twee tot vier etmalen vóór de verkeersdag. Daarnaast wordt een standaard interface aangeboden waarmee alle gerechtigden koppelingen tot stand kunnen brengen naar eigen systemen voor personeel, de inzet van spoorvoertuigen of managementinformatie. **Treinnummerlijst (TNR)** Via deze applicatie worden de geldige treinnummers beheerd. TNR beschrijft de treinnummers die op een specifieke datum gebruikt mogen worden door een specifieke

Capaciteitsaanvraag indienen of wijzigen en het vertrek bevestigen als onderdeel van 'Treinpad'		
		spoorwegonderneming. De binnenlandse treinnummers worden uitgegeven in reeksen. TNR wordt voortdurend bijgewerkt en heeft geen 'bevroren' standen.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	**Indienen capaciteitsaanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard** • Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur **Orderportaal, Mijn Treinen en Treinnummerlijst** • Beschikbaarheid voorziening: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur. **DONNA** • Beschikbaarheid voorziening: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 07:30 – 17:30 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	**Indienen capaciteitsaanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard** Mogelijkheid tot indienen capaciteitsaanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard. **Orderportaal** Toegang tot de keuze 'Capaciteitaanvragen' binnen de webbased applicatie GMS.[230] **Mijn Treinen** Toegang tot de keuze 'Mijn Treinen' binnen de webbased applicatie GMS. **DONNA** Een autorisatie[231] (DONNA UserAccount en een Citrixaccount, per gebruiker) waarmee toegang tot de applicatie verleend wordt en de binnen de autorisatie geldende functionaliteiten gebruikt kunnen worden.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vermelde ICT- en informatiediensten worden geleverd vanuit de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad*. Voor de toegang tot 'Orderportaal' en 'Mijn Treinen' kan gebruik worden gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount. Voor het zakelijk gebruik van een Microsoftaccount worden door Microsoft kosten in rekening gebracht aan de gerechtigden.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	**Indienen capaciteitsaanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard, Orderportaal** en **Mijn Treinen** De toegang en service-levelafspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail. **DONNA**

230 GMS betreft de Generieke MMI (MMI = Mens Machine Interface) voor Spoorse Partners van ProRail. Dit systeem vormt één portaal voor eindgebruikers waarbinnen diverse functionaliteiten gericht op de operatie (zoals WLIS en het Orderportaal) kunnen worden opgestart en afgehandeld.

231 Op verzoek wordt een medewerker voorzien van een Cryptocard SoftGrid-authenticatie zodat ingelogd kan worden op het ProRailnetwerk.

Capaciteitsaanvraag indienen of wijzigen en het vertrek bevestigen als onderdeel van 'Treinpad'		
		Eventuele hard- en software aanpassingen zijn voor rekening van de gebruiker (bijvoorbeeld installatie van software voor Citrix, Adobe Acrobat Reader, eigen systemen geschikt maken voor standaard interface en/of uitbreiden van schijfruimte). Bij gebruik van DONNA moet de door ProRail vastgestelde werkwijze worden gehanteerd. Aan medewerkers van een gerechtigde met een Toegangsovereenkomst of Capaciteitsovereenkomst wordt een mutatie-account verleend om in DONNA te kunnen plannen onder voorwaarde dat de betreffende medewerker het erkende examen positief heeft afgerond. Voor opzegging van deze dienst geldt dat nader overleg met ProRail noodzakelijk is om te kunnen borgen dat aanvragen op een andere wijze verwerkt kunnen worden. Dit vanwege de benodigde menscapaciteit bij ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	**Indienen capaciteitsaanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard** Communicatie vindt uitsluitend plaats tussen de Common Interface van ProRail en de Common Interface van de spoorwegonderneming. **Orderportaal, Mijn Treinen** en **Treinnummerlijst** De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount (zie het toegangsbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). De applicatie is te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties. **DONNA** De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een Citrix Client, een internetverbinding en als browser Edge of Chrome (met Safari werkt DONNA mogelijk niet goed) en is voor bestaande gebruikers eventueel ook te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	**Indienen capaciteitsaanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard** Aanvraag via ICT- en Informatiediensten (informatiediensten@prorail.nl). **Orderportaal, Mijn Treinen** en **Treinnummerlijst** Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de spoorwegonderneming. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM. **DONNA** Nieuwe gerechtigde: via Accountmanagement, accountmanagement@prorail.nl Bestaande gerechtigde: via de DONNA ServiceOrganisatie, Donna@prorail.nl
6.2	Antwoord op het verzoek	**Indienen capaciteitsaanvragen volgens TSI TAF/TAP standaard** Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van vijf werkdagen. **Orderportaal, Mijn Treinen** en **Treinnummerlijst**

Capaciteitsaanvraag indienen of wijzigen en het vertrek bevestigen als onderdeel van 'Treinpad'		
		Voor de aanvraag van en toegang tot de voorziening is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen. **DONNA** *DONNA-mutatie-account:* Opleiding van zes weken en na positieve afronding van het erkende examen is een maximale verwerkingstijd van vijf werkdagen vastgesteld voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie. *DONNA-inkijkaccount*: Opleiding van één werkdag. Na de opleiding is een maximale verwerkingstijd van vijf werkdagen vastgesteld voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

4.2 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten voor het indienen en wijzigen van een capaciteitsaanvraag en het bevestigen van het vertrek van bij ProRail bekende exploitanten

4.2.1 Path Coordination System (PCS)

De applicatie Path Coordination System (PCS) wordt geleverd door RailNetEurope. Voor meer informatie over deze dienst zie de website van RailNetEurope en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

4.2.2 European Capacity Management Tool (ECMT)

De applicatie European Capacity Management Tool (ECMT) biedt een gecentraliseerd overzicht van het capaciteitsaanbod en de capaciteitsmodellen van spoorlijnen en routes en wordt geleverd door RailNetEurope. Voor meer informatie over deze dienst, zie de website van RailNetEurope en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

4.2.3 Charging Information System (CIS)

De applicatie Charging Information System (CIS) biedt informatie over heffingen in verband met het gebruik van de Europese spoorweginfrastructuur en wordt geleverd door RailNetEurope. Voor meer informatie over deze dienst, zie de website van RailNetEurope en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

5 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten met betrekking tot het rangeren

5.1 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten met betrekking tot het rangeren als onderdeel van de diensten 'Treinpad' en 'Opstellen en rangeren'

Rangeren als onderdeel van de diensten 'Treinpad' en 'Opstellen en Rangeren'		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	De dienst 'Treinpad' behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (minimumtoegangspakket).

Rangeren als onderdeel van de diensten 'Treinpad' en 'Opstellen en Rangeren'		
		De dienst 'Opstellen en rangeren' behoort tot categorie 2 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II. Als onderdeel van de dienst 'Treinpad' en 'Opstellen en rangeren' worden de volgende ICT-diensten ten behoeve van het rangeren aangeboden: - LOA-Online, - WagenLading Informatie Systeem (WLIS) - Spoorbezettingsplan - Kijfdis.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	Deze diensten (en daarmee de genoemde ICT- en informatiediensten) worden gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
	2. Functie	
2.1	Omschrijving	De volgende ICT-diensten zijn beschikbaar voor gerechtigden: **LOA-Online (Lokale OrderAanvraag)** Een ordersysteem waarmee spoorwegondernemingen rangeerrijwegen aanvragen ter beoordeling door treindienstleiders. Dit geeft zowel de aanvrager als de beoordelaar de ruimte om aanvragen uniform in te dienen en te beoordelen. De beoordelaar kan met deze applicatie ook een alternatief voorstellen. Deze applicatie is niet bruikbaar op Kijfhoek. Voor aanvragen van rangeerrijwegen op Kijfhoek dient (telefonisch) contact te worden opgenomen met de Verkeersleidingspost. **WagenLadingInformatieSysteem (WLIS)** WagenLadingInformatieSysteem (WLIS) bestaat uit de WLIS-applicaties (WagenLadingInformatieSysteem) en de WCM-applicatie (WLIS Case Management), *WLIS-applicaties*: In WLIS-vertreksamenstellingen kunnen spoorwegondernemingen de vertreksamenstelling van goederentreinen registreren. Vertreksamenstellingen worden aangeleverd via een wettelijk Europees formaat, Train Composition Message (TCM). In WLIS-spoorbezettingen en in de mobiele webapplicatie kunnen spoorwegondernemingen de positie van RID-wagens op spoornummers op emplacementen ten opzichte van andere RID- (en niet-RID-) wagens registreren. Zie ook de '*Handleiding aanleveren beladinggegevens VL-PRC331*' op het Partnerportaal. *WCM-applicatie:* In WCM worden wekelijks de controlerapportages gedeeld met spoorwegondernemingen. De controles worden uitgevoerd door ProRail Incidentenbestrijding. Spoorwegondernemingen kunnen hierop reageren in het systeem. Spoorwegondernemingen zijn wettelijk verplicht actuele locatiegegevens van wagens met RID-goederen te leveren aan ProRail. ProRail levert de ICT-voorziening aan spoorwegondernemingen om de gegevens aan te kunnen leveren. ProRail deelt deze informatie ook met hulpdiensten in geval van een incident en met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het kader van Basisnet spoor. **Spoorbezettingsplan** Deze applicatie geeft een actueel overzicht van de bezetting van emplacementen, evenals de planning voor de komende zestien uur. Daarnaast biedt Spoorbezettingsplan een overzicht van de kenmerken van de sporen van die emplacementen, zoals de lengte en het soort spoor. De emplacementen beperken zich vooralsnog tot de Betuweroute, Havenspoorlijn Rotterdam en Amsterdam Westhaven. **Kijfdis** Kijfdis is het heuvelplansysteem voor de rangeerheuvel op het emplacement Kijfhoek. Het systeem zorgt voor de noodzakelijke koppeling met het heuvelprocesbesturingssysteem MSR-32, biedt ondersteuning bij het beheren van

Rangeren als onderdeel van de diensten 'Treinpad' en 'Opstellen en Rangeren'		
		wagenovergangen, administreert wagens op de sporen en verzorgt de interface met WLIS. De applicatie bestaat uit de Kijfdis-applicatie zelf en de interfaces tussen het systeem van de spoorwegonderneming en Kijfdis (vice versa). *Kijfdis-applicatie*: Kijfdis is het enige systeem waarmee gegevens uitgewisseld kunnen worden met het heuvelprocesbesturingssysteem (MSR). Het gebruik van Kijfdis is daarom een noodzakelijke voorwaarde voor het uitvoeren van het heuvelproces/, c.q. voor het gebruiken van de rangeerheuvel. Spoorwegondernemingen die het heuvelproces uitvoeren (voor zichzelf en/of voor andere spoorwegondernemingen) zijn de hoofdgebruikers van het systeem en voeren de meeste transacties uit. Zij krijgen autorisaties om heuvellijsten op te stellen en te laten afhandelen via MSR. Spoorwegondernemingen die het heuvelproces laten uitvoeren door andere spoorwegondernemingen krijgen leesrechten om de voortgang van de werkzaamheden te kunnen volgen. Wagenbewegingen (via de rangeerheuvel of via andere rangeerhandelingen) worden in Kijfdis geadministreerd en deze bewegingen worden doorgegeven aan WLIS (mits de kwaliteit van de administratie voldoet aan de eisen die daarvoor gelden). *Interfaces:* Interfaces tussen Kijfdis en systemen van de spoorwegonderneming (vice versa): Spoorwegondernemingen die wagens willen (laten) heuvelen op Kijfhoek, moeten de gegevens van hun wagens bij aankomst aanleveren aan Kijfdis via een systeemspecifieke interface, die gebaseerd is op het Hermes30-bericht. Kijfdis levert de samenstelling van de wagens bij vertrek (na heuvelen en rangeren) aan het systeem van de spoorwegonderneming via een systeemspecifieke interface. Ook deze interface is gebaseerd op het Hermes30-bericht. Als workaround bestaat er een optie om de gegevens handmatig in Kijfdis en/of het eigen systeem in te voeren. Deze taak ligt bij de Spoorwegonderneming. Gegevens van verschillende spoorwegondernemingen worden in het systeem onderscheiden, zodat duidelijk is welke wagen van welke spoorwegonderneming is. Toegang tot de commercieel relevante gegevens van wagens wordt afgeschermd voor derden.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	Kijfdis ondersteunt alleen het heuvelproces op Kijfhoek Overige: N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur *WCM-applicatie*: Wordt alleen tijdens werkdagen van 08:00 – 17:00 uur ondersteund..
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Geen geplande wijzigingen
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vermelde ICT- en informatiediensten worden geleverd als onderdeel van de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad*. **WLIS-applicaties**: Voor de toegang tot 'WLIS Vertreksamenstellingen' en 'WLIS Spoorbezettingen' kan gebruik worden gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount. Voor het zakelijk gebruik van een Microsoftaccount worden door Microsoft kosten in rekening gebracht aan de gerechtigde. **Kijfdis:** De vergoeding voor het gebruik van de ICT-dienst Kijfdis is inbegrepen in het tarief voor de dienst 'Opstellen en rangeren', zie paragraaf 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren*.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op	N.v.t.

Rangeren als onderdeel van de diensten 'Treinpad' en 'Opstellen en Rangeren'		
	de vergoeding voor gebruik	
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	De toegang en service-levelafspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail. De juistheid van gegevens over wagen en lading zijn belangrijk voor de veiligheid: a. De spoorwegonderneming die wagens aanbrengt om ze te (laten) heuvelen, is verantwoordelijk voor de juistheid van de geleverde gegevens b. De spoorwegonderneming die de wagens heuvelt(*), is in staat om gegevens aan te passen, en is daarom verantwoordelijk voor adequaat en zorgvuldig beheer van de juistheid van deze gegevens c. De spoorwegonderneming die rangeerhandeling administreert, is verantwoordelijk voor de juistheid van de administratie van deze wagenverplaatsingen. (*) Spoorwegondernemingen die het heuvelen uitvoeren (voor de eigen treinen of voor andere spoorwegondernemingen), hebben toegang tot een deel van de gegevens van wagens en lading van alle spoorwegondernemingen die van het systeem gebruik maken. Deze gegevens kunnen in verband met het garanderen van procesveiligheid slechts deels afgeschermd worden.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	De spoorwegonderneming werkt zelfstandig in het systeem, binnen de richtlijnen die gelden voor systeemgebruik. De spoorwegonderneming is zelf verantwoordelijk voor toezicht op het werk dat de eigen medewerkers uitvoeren in het systeem. Het systeem laat bijvoorbeeld toe om gegevens van wagens en lading aan te passen, onder verantwoording van de spoorwegonderneming. De spoorwegonderneming zorgt zelf voor het inrichten van een eerstelijns ondersteuning voor de eigen gebruikers door het aanwijzen van kerngebruikers. Deze kerngebruikers zijn binnen de eigen organisatie het aanspreekpunt voor het gebruik van de functionaliteiten en inventariseren functionele problemen en wensen. ProRail levert alleen tweedelijns functionele support. De kerngebruikers nemen deel aan het centraal overleg over gewenste systeemaanpassingen en het testen van nieuwe systeemversies. ProRail verzorgt een systeemopleiding en opleidingsdocumentatie voor eindgebruikers en kerngebruikers. Een uitbreiding van de systeemopleiding tot procesopleiding is de taak en verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming.
5.4	IT-systemen	De applicaties zijn toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount (zie het toegangsbeleid voor ProRailapplicaties onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). De applicatie is te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties.
6.Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de spoorwegonderneming. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.

Rangeren als onderdeel van de diensten 'Treinpad' en 'Opstellen en Rangeren'		
		Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicaties is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

5.2 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten met betrekking tot het rangeren als onderdeel van de dienst 'Opstellen en rangeren'

Rangeren als onderdeel van de dienst 'Opstellen en Rangeren'		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	De dienst 'Opstellen en rangeren' behoort tot categorie 2 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II. Als onderdeel van de dienst 'Opstellen en rangeren' wordt de ICT-dienst 'Behandelen en Opstellen Data en Informatie (BODI)' aangeboden. Behandelen en Opstellen Data en Informatie (BODI) is een ICT-dienst die voorziet in de informatiebehoefte van ProRail en spoorwegondernemingen met betrekking tot de benutting van reizigers- emplacementterreinen tot tien jaar in de toekomst. Deze ICT-dienst is alleen bedoeld voor spoorwegondernemingen die zich bezighouden met reizigersvervoer.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	Deze ICT-dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	BODI is een ICT-dienst waarmee capaciteitsanalyses uitgevoerd kunnen worden voor het behandelen en (langdurig) opstellen van materieel op reizigersemplacementen. De capaciteitsbehoeftes van spoorwegondernemingen die zich bezighouden met reizigersvervoer worden in de applicatie in kaart gebracht en afgezet tegen het beschikbare aanbod. Dergelijke analyses vormen de basis voor het identificeren van capaciteitsknelpunten en het besluiten over maatregelen om capaciteit te vergroten. Zie voor meer informatie over het aanleveren van de benutting van emplacementen tot tien jaar in de toekomst paragraaf 3.4.6 en bijlage 8, onderdeel 1.1.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 08:00 – 17:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	N.v.t.
4. Gebruikskosten		

4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Aan het gebruik van deze ICT-dienst zijn geen kosten verbonden. Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount. Voor het zakelijk gebruik van een Microsoftaccount worden door Microsoft kosten in rekening gebracht aan de gerechtigde.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	N.v.t.
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount (zie het toegangsbeleid voor ProRailapplicaties onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). De applicatie is te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRail-applicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Is uw bedrijf nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Is uw bedrijf al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van uw bedrijf. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

6 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten voor het Inzien van en afstemmen over capaciteit voor werkzaamheden

6.1 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten voor het inzien van en afstemmen over capaciteit voor werkzaamheden als onderdeel van de dienst ‘Treinpad’

Inzien van en afstemmen over capaciteit voor werkzaamheden als onderdeel van ‘Treinpad’		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	De dienst ‘Treinpad’ behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (minimumtoegangspakket). Als onderdeel van de dienst ‘Treinpad’ worden de ICT- en informatiediensten Btd-Planner, “Btd-planner Rapportage”, Buitendienststellingenkaart en Buitendienststellingsdossiers aangeboden, diensten die het mogelijk maken om inzage te krijgen in en af te stemmen over capaciteit voor werkzaamheden.
1.2	Leverancier	ProRail

Inzien van en afstemmen over capaciteit voor werkzaamheden als onderdeel van 'Treinpad'		
1.3	Geldigheidsduur	De dienst 'Treinpad' (en daarmee de genoemde ICT- en informatiediensten) wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De volgende ICT- en informatiediensten zijn beschikbaar voor gerechtigden om inzage te krijgen in en/of af te stemmen over capaciteit voor werkzaamheden: **Btd-planner**: In deze applicatie gebeurt de afstemming met partijen (aannemers/ spoorwegondernemingen/ProRail) met betrekking tot zowel incidentele onttrekkingen als volumeonttrekkingen (wekelijkse onttrekkingen) in het kader van het aanvraag- en verdeelproces. Ook levert de Btd-planner alle relevante informatie over de status van zowel de wekelijkse als incidentele onttrekkingen. Deze applicatie kan alleen worden gebruikt door vertegenwoordigers van de partijen die een actieve rol spelen in het tot stand komen van de capaciteitsverdeling voor beheer in dit proces. **Btd-planner Rapportage:** Deze applicatie weerspiegelt de gegevens zoals die in Btd-planner zijn vastgelegd en maakt het gebruikers mogelijk om overzichten te verkrijgen, zowel voor de incidentele onttrekkingen als volumeonttrekkingen (wekelijkse onttrekkingen) voor beheer. **Buitendienststellingskaart:** Geografische weergave van alle geplande buitendienststellingen in Nederland. Deze applicatie mag alleen als hulpmiddel worden gebruikt, de informatie uit Btd-planner of Btd-planner Rapportage is leidend. **Buitendienststellingsdossiers:** Vastleggen van de afspraken en daarmee communiceren over het door ProRail gepland minder beschikbaar stellen van de spoorweginfrastructuur indien dat noodzakelijk is voor het op korte termijn (<36 uur) uitvoeren van herstelactiviteiten aan die spoorinfrastructuur.
3. Beschrijving van de dienst		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid dienst: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: - Btd-planner en Buitendienststellingsdossiers: 7 x 24 uur. - Btd-planner Rapportage & Buitendienststellingskaart: tijdens werkdagen van 08:00 – 18:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Alle genoemde applicaties kunnen benaderd worden via een extern ProRailaccount. Toegang tot 'Buitendienststellingsdossier' verloopt via de webbased applicatie GMS.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Alle genoemde applicaties worden geleverd als onderdeel van de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad*. Voor de toegang tot 'Buitendienststellingsdossiers' kan gebruik worden gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount. Voor het zakelijk gebruik van een Microsoftaccount worden door Microsoft kosten in rekening gebracht aan de gerechtigde.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Om gebruik te maken van de Btd-planner is het volgen van een opleiding van een dag noodzakelijk.

Inzien van en afstemmen over capaciteit voor werkzaamheden als onderdeel van 'Treinpad'		
		De toegang- en service-levelafspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	Alle applicaties zijn toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). De applicaties zijn te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties. **Buitendienststellingsdossiers:** Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount (zie het browserbeleid voor ProRailapplicaties onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23).
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als een gerechtigde nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als gerechtigde al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van gerechtigde. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

7 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten met betrekking tot communiceren

7.1 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten met betrekking tot communiceren als onderdeel van de dienst 'Treinpad'

Communiceren, onderdeel van 'Treinpad'		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	De dienst 'Treinpad' behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (minimumtoegangspakket). Als onderdeel van de dienst 'Treinpad' biedt ProRail de ICT- dienst 'GSM-R Voice Spoorwegveiligheid' die communicatie tussen de machinist en de verkeersleiding faciliteert.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst 'Treinpad' (en daarmee de dienst 'GSM-R Voice Spoorwegveiligheid') wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	GSM-R Voice Spoorwegveiligheid is het radiocommunicatiesysteem ten behoeve van spoorwegveiligheid en biedt de volgende mogelijkheden:

Communiceren, onderdeel van 'Treinpad'		
		• Gesprekken voeren tussen treindienstleiding en machinist(en) op basis van treinnummer. • Algemene oproepen van treindienstleiding naar machinist(en) ontvangen. • Alarmoproepen van machinist(en) naar treindienstleiding zenden en vice versa. Alle gesprekken worden om veiligheidsredenen opgenomen. Met een GSM-R-aansluiting is het tevens mogelijk om van buitenlandse GSM-R-netwerken gebruik te maken. Ook kunnen spoorwegondernemingen met buitenlandse GSM-R-SIM-kaarten gebruik maken van het ProRail GSM-R-netwerk.
3. Beschrijving van de dienst		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Aansluiting op het GSM-R-netwerk van ProRail geschiedt met een SIM-kaart. ProRail stelt SIM-kaarten beschikbaar.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Alle genoemde applicaties worden geleverd als onderdeel van de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad*
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	ProRail behoudt zich het recht voor om de externe kosten te verrekenen in geval van misbruik van de GSM-R-dienst. De toegang- en service-levelafspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail. De communicatie tussen machinist en treindienstleider wordt opgenomen. Deze geluidsopnames worden gebruikt in geval van een incident, ongeval of een gevaarlijke situatie, maar ook voor bijvoorbeeld leerdoeleinden en het verbeteren van de bedrijfsprocessen. Zie voor meer informatie het privacystatement van ProRail op www.prorail.nl. Spoorwegondernemingen zijn verplicht om hun machinisten hierover te informeren.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De spoorwegonderneming dient te beschikken over daartoe geëigende apparatuur die goedgekeurd is voor gebruik ten behoeve van GSM-R. Een aansluiting op het GSM-R-netwerk middels een SIM-kaart is noodzakelijk.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Aanvragen SIM-kaart via ICT- en Informatiediensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag en levering van een GSM-R SIM-kaart is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

7.2 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten met betrekking tot communiceren behorend tot de 'Ondersteunende diensten'

Communiceren behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Deze diensten behoren tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (ondersteunende diensten). De volgende ICT- en informatiediensten zijn als ondersteunende diensten (levering aanvullende informatie) beschikbaar voor het communiceren: 'GSM-R Portofonie' en 'GSM-R andere spoorweggerelateerde voice- en datacommunicatie'.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De genoemde ICT- en informatiedienstendiensten worden gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De volgende ondersteunende ICT- en informatiediensten zijn beschikbaar voor spoorwegondernemingen ten behoeve van het communiceren: **GSM-R Portofonie:** Operationele voicecommunicatie (punt-punt en groepscommunicatie via handhelds / portofoons op emplacementen of in tunnels). De dienst Voice Spoorwegveiligheid wordt binnen GSM-R Portofonie ook ondersteund. **GSM-R Andere spoorweggerelateerde voice- en datacommunicatie:** Operationele voicecommunicatie (punt-punt via handhelds op emplacementen of in tunnels), en datacommunicatie (SMS, circuit switched of packet switched voor telemetrietoepassingen).
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	N.v.t.
3.1.2	Technische karakteristiek	Aansluiting op het ProRail GSM-R-netwerk geschiedt met een SIM-kaart. ProRail stelt SIM-kaarten beschikbaar.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Op aanvraag, afhankelijk van specifieke wensen (zie paragraaf 5.5.1 *Toegang tot het Telecommunicatienetwerk*).
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	De toegang- en service-levelafspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De spoorwegonderneming dient te beschikken over daartoe geëigende apparatuur die goedgekeurd is voor gebruik ten behoeve van GSM-R. Een aansluiting op het GSM-R-netwerk middels een SIM-kaart is noodzakelijk.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via ICT- en Informatiediensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Tien werkdagen voor levering van de GSM-R SIM-kaart. Afhankelijk van de complexiteit van het verzoek is de levertijd maximaal drie maanden.

8 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten voor het Inzien van en het afstemmen over incidenten en calamiteiten

8.1 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten voor het Inzien van en afstemmen over incidenten en calamiteiten als onderdeel van de dienst 'Treinpad'

Inzien van en afstemmen over incidenten en calamiteiten als onderdeel van 'Treinpad'		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	De dienst 'Treinpad' behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (minimumtoegangspakket). Als onderdeel van de dienst 'Treinpad' wordt de ICT-dienst SpoorWeb aangeboden voor inzage in en afstemming over incidenten en calamiteiten.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst 'Treinpad'(en daarmee ook SpoorWeb) wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	In geval van verstoringen communiceren ProRail en spoorwegondernemingen via de applicatie SpoorWeb over de afhandeling. Ook andere betrokken partijen, zoals onder andere aannemers en overheidshulpdiensten, worden vanuit SpoorWeb door ProRail geïnformeerd. Op deze manier is alle belangrijke informatie over een verstoring, zoals de geraakte spoorweginfrastructuur, de prognose eindtijd en informatie over vervallen en omgeleide treinen voor alle betrokken partijen centraal toegankelijk. Het gebruikstype (meekijken of muteren) is per medewerker instelbaar, volgens opgave van de afnemer.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze applicatie wordt geleverd vanuit de dienst 'Teinpad', zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad*.. Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount. Aan het zakelijk gebruik van een Microsoftaccount worden door Microsoft kosten in rekening gebracht aan de gerechtigde.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	De toegang- en service-levelafspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount (zie het browserbeleid voor ProRailapplicaties onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). Toegang tot deze dienst gaat via een Citrixaccount (persoonlijk Business-to-Businessaccount), waarna de applicatie kan worden opgestart met een SpoorWeb-account. De applicatie is te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig:

Inzien van en afstemmen over incidenten en calamiteiten als onderdeel van 'Treinpad'		
		• Bent u als spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de spoorwegonderneming. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

8.2 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten met betrekking tot incidenten en calamiteiten behorend tot de 'Ondersteunende diensten'

Informatie over incidenten en calamiteiten behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Deze dienst behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (ondersteunende diensten). Tot de ondersteunende diensten (levering van aanvullende informatie) behoort het leveren van informatie over de over de incidenten en calamiteiten middels de informatiedienst 'Levering van incidentgerelateerde gegevens op maat' en 'SpoorWeb voor gerechtigden die niet als spoorwegonderneming gekwalificeerd zijn.'
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De genoemde dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De volgende ondersteunende ICT-dienst is beschikbaar voor spoorwegondernemingen ten behoeve van Informatie over incidenten en calamiteiten: **Levering van specifieke incidentgerelateerde gegevens op maat** (onder de voorwaarde dat de gegevens beschikbaar zijn in SpoorWeb). Deze data kunnen worden ingelezen in eigen applicaties of gebruikt worden voor analysedoeleinden. De volgende datastromen worden geleverd: • Actuele Standaard Versperringsmaatregelen (inclusief afbeelding) • Toegepaste Versperringsmaatregelen • Data met betrekking tot een ongewenste gebeurtenis, beperkt tot een specifieke gerechtigde De volgende ondersteunende ICT-dienst is beschikbaar voor gerechtigden die niet als spoorwegonderneming gekwalificeerd zijn ten behoeve van Informatie over incidenten en calamiteiten: **SpoorWeb** In geval van verstoringen communiceren ProRail en spoorwegondernemingen via de applicatie SpoorWeb over de afhandeling. Ook andere betrokken partijen, zoals onder andere aannemers en overheidshulpdiensten, worden vanuit SpoorWeb door ProRail geïnformeerd. Op deze manier is alle belangrijke informatie over een verstoring, zoals de geraakte spoorweginfrastructuur, de prognose eindtijd en informatie over vervallen en omgeleide treinen voor alle betrokken partijen centraal toegankelijk.

Informatie over incidenten en calamiteiten behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
		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. Het gebruikstype (meekijken of muteren) is per medewerker instelbaar, volgens opgave van de afnemer."
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	**Levering van specifieke incidentgerelateerde gegevens op maat:** Actuele Standaard Versperringsmaatregelen, dagelijkse bestandslevering (1 x per dag). Overige datastromen zijn op basis van 7 x 24 uur. Ondersteunende beheerdiensten: tijdens kantoortijden. **SpoorWeb:** • Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	**Levering van specifieke incidentgerelateerde gegevens op maat:** Standaard Versperringsmaatregelen worden geleverd als één of meerdere databestanden (XML-bestand). Overige gegevens worden ontsloten via een directe datakoppeling.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	**Levering van specifieke incidentgerelateerde gegevens op maat:** Aan het gebruik zijn geen extra kosten verbonden. Wel worden de inrichtingskosten (op offertebasis) per afgenomen datastroom in rekening gebracht. **SpoorWeb:** Aan gerechtigden die niet als spoorwegonderneming zijn gekwalificeerd wordt deze applicatie ten bedrage van 4.488,-- per account in rekening gebracht. Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount. Aan het zakelijk gebruik van een Microsoftaccount worden door Microsoft kosten in rekening gebracht aan de gerechtigde.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	De toegangs- en servicelevelafspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	**Levering van specifieke incidentgerelateerde gegevens op maat:** • 'Actuele Standaard Versperringsmaatregelen': Dit betreft een datalevering in de vorm van XML-bestanden die plaatsvindt via een uitwisselserver. • Toegepaste Versperringsmaatregelen en 'Data met betrekking tot een ongewenste gebeurtenis beperkt tot een specifieke gerechtigde': Deze datastromen worden ontsloten via ESB-adapters en leveren een constante stroom aan informatie. **SpoorWeb:** De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23).

Informatie over incidenten en calamiteiten behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
		Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount (zie het browserbeleid voor ProRailapplicaties onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). Toegang tot deze dienst gaat via een Citrixaccount (persoonlijk Business-to-Businessaccount), waarna de applicatie kan worden opgestart met een SpoorWeb-account De applicatie is te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	**Levering van specifieke incidentgerelateerde gegevens op maat:** Via ICT- en Informatiediensten (informatiediensten@prorail.nl). **SpoorWeb:** "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 de gerechtigde. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	**Levering van specifieke incidentgerelateerde gegevens op maat:** Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen. **SpoorWeb:** Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

8.3 Omschrijving van publicatiesystemen voor informatie over incidenten en calamiteiten

Omschrijving van publicatiesystemen voor informatie over incidenten en calamiteiten		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Informatie over incidenten en calamiteiten kan worden verkregen via publicatiesysteem 'ICDOC'. ICDOC is het incidenten- en calamiteitenplatform van het spoor. Het platform is ontwikkeld voor en door het OCCR en te gebruiken door medewerkers van ProRail en spoorwegondernemingen.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	Toegang tot dit portaal wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Het platform bevat informatie met betrekking tot de afhandeling van incidenten en calamiteiten door bovengenoemde partijen, zoals afhandelscenario's, reisbegeleiding, wachtdienstinformatie en seizoensmaatregelen. Op ICDOC zijn tevens actualiteiten (waaronder storingen en werkzaamheden) en de contactgegevens van het OCCR te vinden.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.

Omschrijving van publicatiesystemen voor informatie over incidenten en calamiteiten		
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 08:00 – 17:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	N.v.t.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Aan het gebruik zijn geen extra kosten verbonden.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	N.v.t.
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). Deze applicatie is na aanmelding toegankelijk op basis van het eigen bedrijfsaccount. De applicatie is te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	ICDOC is toegankelijk voor alle medewerkers van ProRail en spoorwegondernemingen. Aanmelden voor ICDOC kan via de volgende link: registratie.icdoc.online
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

9 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten ten behoeve van het bijsturen

9.1 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten ten behoeve van het bijsturen als onderdeel van de dienst 'Treinpad'

Informatie ten behoeve van het bijsturen, onderdeel van 'Treinpad'		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	De dienst 'Treinpad' behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (minimumtoegangspakket) Als onderdeel van de dienst 'Treinpad' wordt informatie geleverd over de actuele treinbewegingen, materieel en personeel ten behoeve van het bijsturen. Dit vindt plaats middels de publicatie van plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard), de applicatie Spoorviewer en de publicatie van 'Actueel Spoorinformatie'.

Informatie ten behoeve van het bijsturen, onderdeel van 'Treinpad'		
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst 'Treinpad' (en daarmee ook de publicatie van plan- en uitvoeringsinformatie volgens TSI TAF/TAP standaard, Spoorviewer en Actueel Spoorinformatie) wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De volgende ICT-diensten zijn beschikbaar voor de spoorwegondernemingen: 1) **Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens TSI TAF/TAP standaard**[232] Levering van uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP berichten: - Het 'Train Running forecast' bericht (conform paragraaf 4.2.4.3 TSI TAF). - Het 'Train Running information' bericht (conform paragraaf 4.2.4.2 TSI TAF). - Het 'Train Running Interruption' bericht (conform paragraaf 4.2.5.2.TSI TAF). Het ontvangen en verzenden van de berichten verloopt bij ProRail via de Common Interface en in de berichten wordt gebruik gemaakt van de Common Reference Data (Locatiecodes en Company Codes). De berichten worden geleverd aan gerechtigden op basis van het Operational Train Number en zullen op termijn worden vervangen door het nog te implementeren Train_ID 2) **Spoorviewer**[233] Spoorviewer geeft realtime inzicht in de treinbewegingen en infratoestanden in Nederland. Verder maakt Spoorviewer afwijkingen in de planning zichtbaar, biedt inzicht in al het verkeer en kan inzoomen op regionaal- en baanvakniveau. 3) **Actueel SpoorInformatie** Leveren van actueel spoor bij bewegingsactiviteiten van alle treinbewegingen. Deze informatie kan worden gebruikt voor het uitvoeren van veiligheidgerelateerde controles bij spoorwijzigingen. Voorbeelden van dergelijke controles zijn: • Het controleren van de routecompatibiliteit door deze informatie te combineren met gegevens uit het Register van Infrastructuur (RINF), zoals vereist door de Europese wetgeving. • Het controleren van de veiligheid van medewerkers (bijvoorbeeld geen personeelswissel plannen terwijl een trein op een middenspoor staat). Disclaimer: te allen tijde is de spoorwegomderneming zelf verantwoordelijk voor de controle van deze spoorinformatie.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens TSI TAF/TAP standaard en Spoorviewer: Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur. • Actueel SpoorInformatie: Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 08:00 – 17:00 uur..
3.1.2	Technische karakteristiek	**Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens TSI TAF/TAP standaard** Het ontvangen en verzenden van de berichten verloopt bij ProRail via de Common Interface en in de berichten wordt gebruik gemaakt van de Common Reference Data (Locatiecodes en Company Codes). **Actueel Spoorinformatie** Het ontvangen van deze data is op basis van het door ProRail aangeboden API-managementsysteem. Op basis van afspraken tussen ProRail en de afnemer kan deze API afgenomen worden.

232 Deze informatie wordt op verzoek conform artikel 10 van Europese verordening 2021/782 ook geleverd aan touroperators en ticketverkopers.

233 Op basis van de in Spoorviewer getoonde informatie mogen geen handelingen verricht worden die de veiligheid van mensen, dieren en/of middelen in gevaar brengen.

Informatie ten behoeve van het bijsturen, onderdeel van 'Treinpad'		
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze ICT-diensten worden geleverd vanuit de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad*. **Spoorviewer** Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van Multi Factor Authenticatie op basis van een Microsoftaccount. Aan het zakelijk gebruik van een Microsoftaccount worden door Microsoft kosten in rekening gebracht aan de gerechtigde.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	De toegang- en servicelevelafspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	**Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens TSI TAF/TAP standaard** Communicatie vindt uitsluitend plaats tussen de Common Interface van ProRail en de Common Interface van de spoorwegonderneming. **Spoorviewer** De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount (zie het toegangsbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). De applicatie is te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties **Actueel Spoorinformatie** Levering van Actueel Spoorinformatie verloopt via API-management. Communicatie vindt uitsluitend plaats via het API-managementsysteem van ProRail.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	**Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens TSI TAF/TAP standaard** en **Actueel Spoorinformatie** Via ICT- en Informatiediensten (informatiediensten@prorail.nl) **Spoorviewer** Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de spoorwegonderneming. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	**Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens TSI TAF/TAP standaard** en **Actueel Spoorinformatie** Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van vijf werkdagen. **Spoorviewer** Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.

Informatie ten behoeve van het bijsturen, onderdeel van 'Treinpad'		
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

9.2 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten ten behoeve van het bijsturen behorend tot de 'Ondersteunende diensten'

Informatie ten behoeve van het bijsturen, behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Deze ICT- en informatiediensten behoren tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (ondersteunende diensten). Als ondersteunende dienst wordt informatie geleverd over de actuele treinbewegingen, materieel en personeel ten behoeve van het bijsturen. Dit verloopt via de volgende applicaties en publicaties: Applicatie MeekijkVOS, Applicatie Punctualiteitskaart, Publicatie 'Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens de Nederlandse standaard' en Publicatie 'Levering van Materieel- en Treinpositie Service'.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De genoemde diensten worden gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De volgende ondersteunende ICT- en informatiediensten zijn beschikbaar voor spoorwegondernemingen om informatie te verkrijgen ten behoeve van het bijsturen: **MeekijkVOS:** Deze applicatie geeft inzicht in actuele treinbewegingen op landelijk detailniveau van treinen van spoorwegondernemingen in Nederland door middel van een kijkfunctie op het Verkeersleiding Ondersteunend Systeem (VOS) **Punctualiteitskaart:** Deze informatiedienst geeft een realtime geografisch en statisch inzicht in de huidige situatie van punctualiteit van reizigerstreindiensten. **Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens de Nederlandse standaard:** 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 **Levering van Materieel- en Treinpositie Service:** Levering van real-time data over treinposities op basis van treindetectie-systemen. Hierbij worden door de spoorwegonderneming zelf aangeleverde GPS-posities verrijkt met spoordata en de resulterende trein- en materieelposities worden ter beschikking gesteld. Naast eigen gebruik door spoorwegonderneming voor nauwkeurige tracking en tracing van hun materieel, wordt de data opgenomen in SpoorWeb waardoor er baten voor de spoorwegonderneming ontstaan in de vorm van professionalisering van de incidentafhandeling. Door het exact kunnen bepalen van locaties kan door alle betrokken partijen sneller worden geacteerd in geval van een incident en hierdoor kan (milieu)schade en letsel beperkt worden of mogelijk zelfs levens worden gered.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.

Informatie ten behoeve van het bijsturen, behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
	4. Gebruikskosten	
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Aan het gebruik van deze ICT- en informatiediensten zijn kosten verbonden: • MeekijkVOS: € 2.875,-- per account. • Punctualiteitskaart: geen kosten. • Levering van plan- en uitvoeringsinformatie (NL): € 7.105,-- per verbinding (Dit betreft de vergoeding voor het gebruik, de implementatie betreft maatwerk waarvoor op aanvraag een prijsvoorstel wordt gedaan). • Levering van Materieel- en Treinpositie Service: geen kosten.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
	5. Gebruiksvoorwaarden	
5.1	Juridische benodigdheden	**MeekijkVOS, Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens de Nederlandse standaard** en **Levering van Materieel- en Treinpositie Service** De toegangs- en servicelevelafspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail. **Punctualiteitskaart** Het formele punctualiteitscijfer per spoorwegonderneming wordt bepaald door de ProRail afdeling PrestatieAnalyseBureau (PAB), de gegevens getoond in de kaart mogen niet worden gebruikt als vervanging van de rapportage van PAB.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	**MeekijkVOS** De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). Toegang tot de applicatie MeekijkVOS gaat via een Citrixaccount, waarna de VOS-meekijkschermen kunnen worden opgestart met een VOS-meekijkaccount. De applicatie is te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties. **Punctualiteitskaart** De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). De applicatie is te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties. **Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens de Nederlandse standaard:** De levering vindt plaats via een directe koppeling. **Levering van Materieel- en Treinpositie Service** Levering van data gaat via internet (https-server in combinatie met certificaten).
	6. Capaciteitsaanvraag	
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de spoorwegonderneming. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.

Informatie ten behoeve van het bijsturen, behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
		De punctualiteitskaart is rechtstreeks te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties '. De publicaties **Levering van plan- en uitvoeringsinformatie (NL)** en/of **Levering van Materieel- en Treinposities Service** kunnen worden aangevraagd via ICT- en informatiediensten (informatiediensten@prorail.nl)**.**
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot **MeekijkVOS** is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen. **Punctualiteitskaart**: Per direct beschikbaar. Voor het in behandeling nemen van de aanvraag voor de publicaties **'Levering van plan- en uitvoeringsinformatie volgens de Nederlandse standaard**' en '**Levering van Materieel- en/of Treinposities Service**' is een verwerkingstijd vastgesteld van vijf werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

9.3 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten ten behoeve van het bijsturen, geleverd door bij ProRail bekende exploitanten

9.3.1 Applicatie Train Information System (TIS)

De applicatie Train Information System (TIS) biedt inzicht in actuele treinbewegingen van internationale reizigers en nationale en internationale goederentreinen en wordt geleverd door RailNetEurope. Voor meer informatie over deze dienst zie de website van RailNetEurope en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

9.3.2 NDOV Loket

Het Nationaal Data OV Loket is de bron voor de levering van geplande en actuele reisinformatie (van Spoorwegondernemingen die zich bezighouden met reizigersvervoer), tarieven, ov-zones en halte-toegankelijkheid. Via dit portaal wordt reisinformatie in Nederland beschikbaar gesteld als open data met CC0-vrijwaring. Voor meer informatie over deze dienst zie de website van de leverancier https://ndovloket.nl/ en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

10 Omschrijving van de ICT– en informatiediensten met betrekking tot de geleverde prestaties van de treindienst

10.1 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten met betrekking tot de geleverde prestaties van de treindienst als onderdeel van de dienst 'Treinpad'

Informatie over de geleverde prestaties als onderdeel van 'Treinpad'		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	De dienst 'Treinpad' behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (minimumtoegangspakket). Als onderdeel van de dienst 'Treinpad' kan informatie over de geleverde prestaties van de treindienst worden verkregen middels de informatiedienst "Standaardrapportage en gegevenslevering over de prestaties van de treindienst".
1.2	Leverancier	ProRail

Informatie over de geleverde prestaties als onderdeel van 'Treinpad'		
1.3	Geldigheidsduur	De dienst 'Treinpad' (en daarmee de informatie over de geleverde prestaties) wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De informatiedienst 'Standaardrapportage en gegevenslevering over de prestaties treindienst' bestaat uit: - Standaardrapportage Verkeersprestaties: rapportage over de diverse prestaties van de eigen treindienst waarbij gekozen kan worden uit een aantal mogelijkheden van product, leveringsfrequentie en de variatie (het detaillering- en aggregatieniveau van de gegevens), zie de tabel hieronder met een gedetailleerde toelichting. - Standaardrapportage Monitoring: een dagelijkse standaardrapportage met (door ProRail geregistreerde) te verklaren treinafwijkingen van de eigen treindienst, ingedeeld naar oorzaken en omvang van vertragingssprongen en met veiligheidsincidenten en gerelateerde gegevens. - Standaard gegevenslevering Verkeersprestaties: levering van meetgegevens van de prestaties van de eigen treindienst. De rapportages en gegevens betreffen de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur, exclusief de niet-centraal bediende gebieden.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	Afhankelijk van afgesproken frequentie.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze publicatie wordt geleverd als onderdeel van de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad*.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	De toegangs- en service-levelafspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de .
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De informatieproducten worden afgeleverd op een standaard aflevermailadres dat is opgegeven door de spoorwegonderneming. Vanuit dit mailadres kan de geautoriseerde afnemer de producten verspreiden binnen de eigen organisatie.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via het Prestatieanalysebureau (PAB@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van vijf werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

Gedetailleerde toelichting op de standaard rapportage over de performance van de treindienst			
Producten	**Toelichting**	**Frequentie**	**Variatie**
Monitoring treinafwijkingen	Oorzaken en omvang van vertragings-sprongen, veiligheidsincidenten en gerelateerde gegevens	dag / week / maand / kwartaal / jaar	treinserie / dienstregelpunt / netwerk

Gedetailleerde toelichting op de standaard rapportage over de performance van de treindienst			
Producten	**Toelichting**	**Frequentie**	**Variatie**
Detailactiviteiten	Plan- en realisatietijden op treinnummerniveau	dag	treinnummer / activiteit / dienstregelpunt
Vertragingen	Aankomst- en vertrekactiviteiten op dienstregelpunten per treinnummer bij overschrijding van de door de afnemer gespecificeerde normtijd	dag / week	treinnummer / activiteit / dienstregelpunt
Vertragingstellingen	Aantal aankomst- en vertrekvertragingen op een dienstregelpunt in een periode	week / maand / kwartaal / jaar	treinnummer / activiteit / dienstregelpunt
Punctualiteit	Aankomst- en vertrekactiviteiten op dienstregelpunten per treinserie binnen een door de afnemer gespecificeerde normtijd	dag / week / maand / kwartaal / jaar	serie / activiteit / dienstregelpunt
Aansluitingen	De door de spoorwegonderneming benoemde overstapmogelijkheden binnen een gespecificeerde overstapnorm	dag / week / maand / kwartaal / jaar	treinnummer / serie / overstapstation
Uitval	Informatie over niet gerealiseerde aankomsten van treinen en waarvoor geen vervangende trein is ingelegd	dag / week / maand / kwartaal / jaar	treinnummer / treinserie / activiteit / dienstregelpunt
Orders	Door spoorwegondernemingen ingediende aanvragen voor treinactiviteiten	dag / week / maand	spoorwegonderneming / netwerk
Tonnages	Tonnages per trein waarbij onderscheid gemaakt wordt of het tonnage gemeten of niet gemeten is maar bepaald is via de tabel normgewicht	dag / week / maand	spoorwegonderneming / treinnummer
Treinkilometers	Aantal uitgevoerde kilometers per trein.	Dag/ week/ maand	spoorwegonderneming / treinnummer
Parkeren	Duur van het parkeren van goederentreinen op emplacementen.	Dag / week / maand	spoorwegonderneming / treinnummer

10.2 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten informatie en afstemming over de geleverde prestaties als onderdeel van de dienst ‘Treinpad’

Informatie en afstemming over de geleverde prestaties vanuit Treinpad		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	De dienst ’Treinpad‘ behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (minimumtoegangspakket). Als onderdeel van de dienst ‘Treinpad’ wordt de informatiedienst ’Monitoring-Fiatteren‘ aangeboden, waarmee informatie over over de geleverde prestaties kan worden verkregen en afstemming hierover mogelijk is.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst ‘Treinpad’ (en daarmee ‘Monitoring-Fiatteren’) wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	’Monitoring-Fiatteren‘ geeft de spoorwegonderneming de mogelijkheid om de aan de spoorwegonderneming toegekende oorzaken van treinafwijkingen (in het Monitoringsysteem) actief te accepteren of af te wijzen. De spoorwegonderneming draagt hiermee bij aan de kwaliteit van de data en van het monitoringsproces. De data die uit deze applicatie komen kunnen ook gebruikt worden voor analyse van het eigen proces.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t..

Informatie en afstemming over de geleverde prestaties vanuit Treinpad		
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 08:00 – 17:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Deze publicatie wordt geleverd als onderdeel van de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1 *Treinpad.*
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	De toegangs- en servicelevelafspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). Toegang tot de applicatie geschiedt via een Citrixaccount. De applicatie is te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via ICT- en informatiediensten (informatiediensten@prorail.nl)
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

10.3 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten voor informatie over de geleverde prestaties behorend tot de 'Ondersteunende diensten'

Informatie over de geleverde prestaties als 'Ondersteunende dienst'		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Deze ICT- en informatiediensten behoren tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (ondersteunende diensten). Als ondersteunende diensten (levering aanvullende informatie) kan informatie over de geleverde prestaties treindienst worden verkregen middels de ICT- en informatiediensten: "Maatwerkrapportages, -gegevensleveringen en -analyses ten behoeve van Inzicht in prestaties treindienst", TOON en Sherlock.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De genoemde ICT- en informatiediensten worden gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De volgende ondersteunende ICT- en informatiediensten zijn beschikbaar voor gerechtigden om informatie te verkrijgen over de geleverde prestaties van de treindienst:

Informatie over de geleverde prestaties als 'Ondersteunende dienst'		
		Maatwerkrapportages, -gegevensleveringen en -analyses die inzicht geven in de prestaties van de treindienst: - Maatwerkrapportages: rapportage op maat (naar behoefte van de klant) over de prestaties van de eigen treindienst met betrekking tot verkeersprestatie (punctualiteit, aansluitingen, uitval en geregistreerde oorzaken van vertragingssprongen). In de maatwerkrapportage kunnen vergelijkingen gemaakt worden in bijvoorbeeld locatie en tijd. - Maatwerkgegevenslevering: het is mogelijk om op maat gemaakte gegevenslevering van de prestaties van de eigen treindienst te ontvangen. - Maatwerkanalyses: het is mogelijk om analyses te ontvangen over de eigen treindienst waarin oorzaken en gevolgen met betrekking tot verkeersprestatie, punctualiteit en aansluitingen met elkaar in verband worden gebracht en toegelicht. **TOON:** Deze applicatie maakt het mogelijk om gerealiseerde treinbewegingen in relatie tot de daadwerkelijke infrasituatie (seinbeeld, wisselstand, rijweg) op een bepaald moment op een bepaalde plaats terug te kijken. **Sherlock:** Deze applicatie maakt het mogelijk om treinprestaties nader te analyseren. De tool verzamelt realisatiedata uit diverse bronsystemen en combineert deze waar mogelijk. Dit helpt de gebruiker om zich een integraal beeld van de (trein)prestaties te vormen. Sherlock is voortdurend in ontwikkeling en de opgenomen gegevens zijn niet gegarandeerd qua volledigheid, beschikbaarheid en reproduceerbaarheid.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	**Maatwerkrapportages, -gegevensleveringen en -analyses om inzicht te krijgen in de prestaties van de treindienst:** Op aanvraag. **TOON** en **Sherlock:** - Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). - Beschikbaarheid servicedesk: werkdagen tussen 8.00 en 18.00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	**Maatwerkrapportages, -gegevensleveringen en -analyses om inzicht te krijgen in de prestaties van de treindienst:** Aan het gebruik van deze dienst zijn geen kosten verbonden. **Sherlock:** Aan het gebruik van deze dienst zijn geen kosten verbonden. Met de spoorwegonderneming worden afspraken opgesteld over de aanlevering van data om de wederzijdse informatiebehoefte rondom spoorvoertuigen, personeel, gps en defecten/verstoringen in te vullen. Deze informatie wordt door ProRail gebruikt bij het automatisch bepalen van de oorzaak van verstoringen. **TOON:** Aan het gebruik van deze dienst zijn kosten verbonden ten bedrage van € 690,-- per account.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	De toegangs- en servicelevelafspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.

Informatie over de geleverde prestaties als 'Ondersteunende dienst'		
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	**Maatwerkrapportages, -gegevensleveringen en -analyses m.b.t. Inzicht in prestaties treindienst:** 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. **TOON** en **Sherlock:** De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). Toegang tot de applicatie geschiedt via een Citrixaccount. De applicaties zijn te benaderen via het Partnerportaal -> Applicaties
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	**Maatwerkrapportages, -gegevensleveringen en -analyses m.b.t. Inzicht in prestaties treindienst:** Via ICT- en Informatiediensten (informatiediensten@prorail.nl). **TOON en Sherlock:** Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als een spoorwegonderneming nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als spoorwegonderneming al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de spoorwegonderneming. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	**Maatwerkrapportages, -gegevensleveringen en -analyses m.b.t. Inzicht in prestaties treindienst:** Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen. **TOON** en **Sherlock:** Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

11 Omschrijving van ICT- en informatiediensten voor informatie over / ten behoeve van spoorvoertuigen

11.1 Omschrijving van ICT- en informatiediensten voor informatie over / ten behoeve van spoorvoertuigen behorend tot de 'Ondersteunende diensten'

Informatie over.ten behoeve van spoorvoertuigen behorend tot de ondersteunende diensten
1. Algemene informatie

Informatie over.ten behoeve van spoorvoertuigen behorend tot de ondersteunende diensten		
1.1	Voorziening	Deze informatiedienst behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II (ondersteunende dienst). Als ondersteunende dienst (levering aanvullende informatie) kan informatie over de spoorvoertuigen worden verkregen middels de informatiedienst: Leveren van diverse monitoringgegevens uit WILD (Wheel Impact Load Detection) en Hotboxdetectie'.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
	2. Functie	
2.1	Omschrijving	De volgende ondersteunende informatiedienst is beschikbaar voor gerechtigden om informatie te verkrijgen over de spoorvoertuigen: **'Leveren van diverse monitoringgegevens uit WILD (Wheel Impact Load Detection) en Hotboxdetectie'.** De informatiedienst kent drie varianten: • Levering hoge waarden. Via een e-mailbericht met een Excelbestand. De data zijn op zijn vroegst een dag na meting beschikbaar en maximaal binnen vijf dagen na meting. • Levering alle meetgegevens. Via een abonnement op een FTP-server waar de ruwe meetgegevens klaargezet worden in XML-formaat. Dit geldt voor spoorvoertuigen die voorzien zijn van RFID-tags. Voor spoorvoertuigen die voorzien zijn van RFID-tags zijn de data binnen enkele minuten beschikbaar. Bij spoorvoertuigen die niet *getagd* zijn, zijn de data op zijn vroegst een dag na meting beschikbaar en maximaal binnen vijf dagen na meting. • Maatwerkrapportages. Levering is afhankelijk van de wensen. Meer productinformatie over WILD en Hotboxdetectie is verkrijgbaar via materieelimpact@prorail.nl. De meetgegevens hebben betrekking op de krachten en temperaturen van wielen en assen. De spoorwegonderneming kan deze meetgegevens gebruiken voor preventief onderhoud van haar spoorvoertuigen en voor controle en aansturing van haar bedrijfsprocessen. Zie voor meer informatie ook paragraaf 7.3.7.1 *Monitoring spoorvoertuigen.* Naast spoorwegondernemingen kan ook de Entity in Charge of Maintenance (ECM), op verzoek, monitoring data van ProRail ontvangen over de kwaliteit van de wielen, draaistellen en aspotten.
	3. Beschrijving van de voorzieningen	
3.1	Locaties	Gemeten wordt op 45 WILD- en 34 Hotboxlocaties.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	a) Levering overzicht hoge waarden Een dagelijks overzicht van treinen van de betreffende spoorwegonderneming die gemeten zijn met hoge waarden die betrekking hebben op de krachten en temperaturen van wielen en assen. Het overzicht bevat het treinnummer, locatie en tijd van de meting, het asnummer, kant van het wiel (links of rechts), de gemeten snelheid en de gemeten waarden. Deze variant wordt kosteloos en actief aangeboden aan spoorwegondernemingen. b) Levering alle meetgegevens Een overzicht (dagelijks of bijna real time) van alle meetgegevens van treinen van de betreffende spoorwegonderneming. De gegevens bestaan onder meer uit: 1. Piekkracht 2. Aslast 3. Scheve belading 4. Gewicht van de trein 5. Snelheid van de trein

Informatie over.ten behoeve van spoorvoertuigen behorend tot de ondersteunende diensten		
		6. Temperatuur van het loopvlak van de wielen en aspotten. c) Maatwerkrapportages
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Op aanvraag, afhankelijk van specifieke wensen.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	De toegang- en service level afspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	N.v.t.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	ProRail – aanvraag van de rapportages en data via ICT- en Informatiediensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van: a) Binnen één maand na aanvraag b) Twee tot drie maanden na aanvraag c) Afhankelijk van de wensen
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

11.2 Omschrijving van het ERTMS Key Management Centre (KMC)

ERTMS Key Management Centre		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Het ERTMS Key Management Centre (KMC) is een applicatie waarmee een ERTMS-communicatie-encryptiesleutel kan worden aangevraagd. Deze sleutel is noodzakelijk om met een spoorvoertuig te kunnen rijden op baanvakken die zijn voorzien van ETCS/ERTMS Level 2 of hoger.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	Toegang tot het ERTMS Key Management Centre wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden. Deze applicatie is beschikbaar voor spoorwegondernemingen, leasemaatschappijen (wagoneigenaren) en leveranciers van spoorvoertuigen.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Het ERTMS Key Management Centre biedt de volgende twee opties: 1) Het aanvragen van ERTMS-communicatie-encryptiesleutels via een webinterface. 2) De realisatie van een datakoppeling met een eigen applicatie waarmee binnen de organisatie van de aanvrager ERTMS-communicatie-encryptiesleutels kunnen worden aangevraagd en toegekend aan gebruikers. De betreffende gebruikersprocessen omtrent het gebruik van het ERTMS Key Management Centre zijn te raadplegen via het Partnerportaal.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.

ERTMS Key Management Centre		
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 08:00 – 17:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	• De webinterface van het ERTMS Key Management Centre wordt ontsloten via een moderne webbrowser. • De datakoppeling voor uitwisseling is gebaseerd op data-uitwisselingstandaard TSI subset 137 (On-line Key Management FFFIS).
3.1.3	Geplande wijzigingen	N.v.t.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Voor de toegang tot de webinterface wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAutorisatie op basis van een Microsoftaccount. Voor het zakelijk gebruik van een Microsoftaccount worden door Microsoft kosten in rekening gebracht aan de gerechtigde.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	De toegangs- en servicelevelafspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de website van ProRail. Met gerechtigden die niet als spoorwegonderneming zijn gekwalificeerd wordt voor het gebruik van dit portaal een aparte overeenkomst opgesteld.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	Bedoeld voor treinen die zijn voorzien van een ERTMS-treinbeïnvloedingssysteem.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount (zie het toegangsbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23).
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als gerechtigde nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als gerechtigde al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van uw bedrijf. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot de web-interface indienen via IDM. Indien u gebruik wilt maken van de datastroom, neem dan contact op met kmc@prorail.nl.
6.2	Antwoord op het verzoek	De maximale verwerkingstijd voor het afhandelen van een verzoek om toegang tot de web-interface is tien werkdagen. Voor het in behandeling nemen van de aanvraag voor het gebruik van de datastroom is een verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

11.3 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten voor informatie over spoorvoertuigen, geleverd door bij ProRail bekende exploitanten

11.3.1 European Register of Authorised Types of Vehicles (ERATV)

Het European Register of Authorised Types of Vehicles (ERATV) wordt gepubliceerd door de European Union Agency for Railways (ERA). Zie voor meer informatie over ERATV de website van de ERA en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

12 Omschrijving van ICT- en informatiediensten met betrekking tot Netverklaringen en Corridor Information Documents

12.1 Omschrijving van ICT- en informatiediensten met betrekking tot Netverklaringen en Corridor Information Documents van bij ProRail bekende andere exploitanten

12.1.1 Network and Corridor Information (NCI) Portal

Het Network and Corridor Information (NCI) Portal wordt aangeboden door RailNetEurope. Zie voor meer informatie over het Network and Corridor Information Portal de website van RNE en/of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de website van ProRail.

13 Algemeen

13.1 Omschrijving van het publicatiesysteem Logistiek Portaal

Logistiek Portaal		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Het Logistiek Portaal is een portaal waarop voor gerechtigden met een toegangs- of capaciteitsovereenkomst op een eigen pagina onder meer de overeenkomsten en factuurspecificaties worden gepubliceerd.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	Toegang tot het Logistiek Portaal wordt aangeboden zolang de overeenkomsten en factuurspecificaties nog niet op het Partnerportaal zijn gepubliceerd. Zie punt 3.1.3 Geplande wijzigingen van deze tabel.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De gerechtigde met een toegangs- of capaciteitsovereenkomst beschikt op het Logistiek Portaal over een eigen pagina waarop zijn overeenkomsten, prestatieregelingen, factuurspecificaties en financiële regelingen worden gepubliceerd.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 08:00 – 17:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	Met ingang van dienstregelingsjaar 2027 zal het Logistiek Portaal niet meer beschikbaar zijn. Het Partnerportaal is dan het enige publicatiekanaal voor gerechtigden De genoemde datum is onder voorbehoud.
4. Gebruikskosten		

Logistiek Portaal		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount. Voor het zakelijk gebruik van een Microsoftaccount worden door Microsoft kosten in rekening gebracht aan de gerechtigde.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	N.v.t.
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount (zie het toegangsbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23).
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Toegang tot het Logistiek Portaal is voorbehouden aan de gerechtigden met een toegangs- of capaciteitsovereenkomst. Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als gerechtigde nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als gerechtigde al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van uw bedrijf. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	De maximale verwerkingstijd voor het afhandelen van een verzoek om toegang tot het Logistiek Portaal is tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

13.2 Omschrijving van het publicatiesysteem Partnerportaal

Partnerportaal		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	Het Partnerportaal is een portaal waarop voor gerechtigden relevante informatie wordt gepubliceerd, waaronder bedrijfsvoorschriften en procedures van ProRail. Ook de ICT- en informatiediensten die ProRail aanbiedt aan gerechtigden zijn via het Partnerportaal te benaderen.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	Toegang tot het Partnerportaal wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	Het Partnerportaal bevat: 1. Een documentenbibliotheek, onder meer met informatie over:

Partnerportaal		
		• Operationele zaken (zoals gebruikershandleidingen, calamiteitenplannen en lokale bijzonderheden op emplacementen). • De infrastructuur (zoals locaties van dienstvoorzieningen en sporen voor reparatie en noodherstel). • Milieuzaken (zoals omgevingsvergunningen en de Checklist Milieu). • De capaciteitsverdeling. • Buitengewoon Vervoer en tijdelijke capaciteitsbeperkingen. Zie Bijlage 6 van de Netverklaring voor het volledige overzicht van aan de Netverklaring gerelateerde documenten die beschikbaar zijn op het Partnerportaal. 2. Een centrale pagina met een overzicht van alle ICT- en informatiediensten die ProRail aanbiedt in de Netverklaring. Deze ICT- en informatiediensten zijn direct te benaderen vanuit het Partnerportaal. Ook zijn hier gebruikershandleidingen te vinden.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud). • Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 08:00 – 17:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	N.v.t.
3.1.3	Geplande wijzigingen	De gerechtigde met een toegangs- of capaciteitsovereenkomst beschikt op het Logistiek Portaal over een eigen pagina waarop onder meer zijn overeenkomsten en factuurspecificaties worden gepubliceerd. Naar verwachting zijn deze pagina's met ingang van dienstregelingsjaar 2027 geïntegreerd in het Partnerportaal, waarmee het Logistiek Portaal wordt uitgefaseerd.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount. Aan het zakelijk gebruik van een Microsoftaccount worden door Microsoft kosten in rekening gebracht aan de gerechtigde.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	N.v.t.
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	De applicatie is toegankelijk vanaf elke computer met een internetverbinding en een browser die door ProRail ondersteund wordt (zie het browserbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23). Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAuthenticatie op basis van een Microsoftaccount (zie het toegangsbeleid van ProRail onder de overzichtstabel aan het begin van bijlage 23).
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: • Bent u als gerechtigde nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. • Bent u als gerechtigde al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van uw bedrijf. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	De maximale verwerkingstijd voor het afhandelen van een verzoek om toegang tot het Partnerportaal is tien werkdagen.

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

Bijlage 24 Voorwaarden bij het gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem (paragrafen 5.3.3 en 5.4.1)

Het gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem is onderdeel van het minimumtoegangspakket (categorie-1-dienst). Deze bijlage bevat de leveringsvoorwaarden voor het gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem.

In de Toegangsovereenkomst legt de spoorwegonderneming vast of zij gebruik maakt van een tractie-energievoorzieningssysteem (als onderdeel van het minimumtoegangspakket), met onderscheid tussen het conventionele net (1500-V-DC-net), de HSL (25-kV-AC-net) en de Betuweroute (25-kV-AC-net).

Gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem van het conventionele net (1500 V DC), de HSL (25 kV AC) en de Betuweroute (25 kV AC)
De spoorwegonderneming die gebruik wil maken van het tractie-energievoorzieningssysteem dient vóór het contracteren van het minimumtoegangspakket aan ProRail te overleggen:

- Een verklaring conform de modelverklaring ‘verbruik en inkoop elektrische tractie-energie’ (zie de website van VIVENS). Uit deze verklaring moet blijken dat de spoorwegonderneming met minimaal één energieleverancier een afnameovereenkomst heeft gesloten en dat aan alle daarmee verband houdende contractuele verplichtingen is voldaan.
- Een prognose van de afname van elektrische tractie-energie voor de komende vijf jaar met onderscheid in afname op het conventionele net, de HSL en de Betuweroute.

Vrije leverancierskeuze (VLK) van tractie-energie
Op grond van Europese elektriciteitswetgeving, verankerd in de Elektriciteitswet, geldt een vrije keuze van elektriciteitsleverancier. ProRail zal op haar tractienet vrije leverancierskeuze voor spoorwegondernemingen faciliteren voor treinen met een gevalideerde meter. De ingangsdatum is nog niet bekend (maar dit zal waarschijnlijk met ingang van 2028 zijn).

Totdat vrije leverancierskeuze op het tractienet daadwerkelijk mogelijk is, wordt de elektriciteit op het tractienet van ProRail door de spoorwegondernemingen gezamenlijk ingekocht via de coöperatie VIVENS. Hiervoor is een raamovereenkomst afgesloten met de PZEM Energy Company B.V. Deze raamovereenkomst loopt tot 1 januari 2028 met de mogelijkheid om tweemaal één jaar te verlengen. Elke spoorwegonderneming heeft gedurende de looptijd van de raamovereenkomst een individuele leveringsovereenkomst met PZEM. Naast de spoorwegonderneming is er nu ook de mogelijkheid dat een cluster van spoorwegondernemingen een leveringscontract kan afsluiten met PZEM.

Voorschotbedragen en definitieve vergoeding
ProRail brengt maandelijks een (voorschot)bedrag voor het gebruik van de dienst in rekening bij de spoorwegondernemingen die tractie-elektriciteit verbruiken. ProRail bepaalt de hoogte van dit voorschot op grond van de bij haar bekende gegevens. ProRail berekent de definitieve vergoeding voor de dienst voor het desbetreffende kalenderjaar en verrekent de voorschotbedragen na afloop van een kalenderjaar. Dit vindt plaats als alle spoorwegondernemingen die tractie-elektriciteit verbruiken opgave hebben gedaan.

Informatie-uitwisseling:
De spoorwegonderneming verstrekt ProRail desgevraagd kopieën van leveringsfacturen en werkt mee aan een jaarlijkse controle van verbruiksgegevens door een onafhankelijke partij. De spoorwegonderneming verstrekt ProRail gegevens per type elektrisch spoorvoertuig zoals omschreven in onderdeel 2.2 van Bijlage 8.

Bijlage 25 Stations (paragraaf 5.3.2 en 7.3.2)

Onderstaande tabel vermeldt de aangeboden stations in alfabetische volgorde, met ten behoeve van de bepaling van de vergoeding de indeling in één van de stationsklassen ‘kathedraal’, ‘mega’, ‘plus’, ‘basis’ of ‘halte’. Eventuele niet in de onderstaande lijst vermelde nieuw te openen stations worden standaard ingedeeld in de klasse ‘basis’.

Naam van het station	Stationsklasse
Aalten	basis
Abcoude	basis
Akkrum	halte
Alkmaar	plus
Alkmaar Noord	basis
Almelo	plus
Almelo de Riet	basis
Almere Buiten	basis
Almere Centrum	mega
Almere Muziekwijk	basis
Almere Oostvaarders	basis
Almere Parkwijk	basis
Almere Poort	basis
Alphen aan den Rijn	plus
Amersfoort Centraal	mega
Amersfoort Schothorst	basis
Amersfoort Vathorst	basis
Amsterdam Amstel	mega
Amsterdam Arena	halte
Amsterdam Bijlmer ArenA	mega
Amsterdam Centraal	kathedraal
Amsterdam Holendrecht	basis
Amsterdam Lelylaan	plus
Amsterdam Muiderpoort	plus
Amsterdam RAI	basis
Amsterdam Science Park	basis
Amsterdam Sloterdijk	mega
Amsterdam Zuid	mega
Anna Paulowna	basis
Apeldoorn	plus
Apeldoorn De Maten	halte
Apeldoorn Osseveld	basis
Appingedam	halte
Arkel	halte
Arnemuiden	halte
Arnhem Centraal	mega
Arnhem Presikhaaf	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Arnhem Velperpoort	basis
Arnhem Zuid	basis
Assen	basis
Baarn	basis
Bad Nieuweschans	halte
Baflo	halte
Barendrecht	basis
Barneveld Centrum	basis
Barneveld Noord	halte
Barneveld Zuid	halte
Bedum	halte
Beek-Elsloo	basis
Beesd	halte
Beilen	basis
Bergen op Zoom	basis
Best	basis
Beverwijk	basis
Bilthoven	basis
Blerick	basis
Bloemendaal	basis
Bodegraven	basis
Borne	basis
Boskoop	basis
Boskoop Snijdelwijk	halte
Boven Hardinxveld	halte
Bovenkarspel Flora	halte
Bovenkarspel-Grootebroek	basis
Boxmeer	basis
Boxtel	basis
Breda	mega
Breda Prinsenbeek	basis
Breukelen	basis
Brummen	basis
Buitenpost	basis
Bunde	halte
Bunnik	basis
Bussum Zuid	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Capelle Schollevaar	basis
Castricum	basis
Chevremont	halte
Coevorden	basis
Cuijk	basis
Culemborg	basis
Daarlerveen	halte
Dalen	halte
Dalfsen	basis
De Vink	basis
De Westereen	halte
Deinum	halte
Delden	halte
Delft	mega
Delft Campus	basis
Delfzijl	halte
Delfzijl West	halte
Den Dolder	basis
Den Haag Centraal	kathedraal
Den Haag HS	mega
Den Haag Laan van NOI	plus
Den Haag Mariahoeve	basis
Den Haag Moerwijk	basis
Den Haag Ypenburg	basis
Den Helder	basis
Den Helder Zuid	basis
Deurne	basis
Deventer	plus
Deventer Colmschate	basis
Didam	basis
Diemen	basis
Diemen Zuid	basis
Dieren	basis
Doetinchem	basis
Doetinchem De Huet	basis
Dordrecht	mega
Dordrecht Stadspolders	basis
Dordrecht Zuid	basis
Driebergen-Zeist	plus
Driehuis	basis
Dronryp	halte
Dronten	basis
Duiven	basis
Duivendrecht	plus

Naam van het station	Stationsklasse
Echt	basis
Ede Centrum	halte
Ede-Wageningen	plus
Eemshaven	halte
Eijsden	halte
Eindhoven Centraal	kathedraal
Eindhoven Stadion	halte
Eindhoven Strijp-S	basis
Elst	basis
Emmen	basis
Emmen Zuid	halte
Enkhuizen	basis
Enschede	plus
Enschede De Eschmarke	halte
Enschede Kennispark	basis
Ermelo	basis
Etten-Leur	basis
Eygelshoven	halte
Eygelshoven Markt	halte
Feanwâlden	basis
Franeker	basis
Gaanderen	halte
Geldermalsen	basis
Geldrop	basis
Geleen Oost	halte
Geleen-Lutterade	basis
Gilze-Rijen	basis
Glanerbrug	halte
Goes	basis
Goor	basis
Gorinchem	basis
Gouda	mega
Gouda Goverwelle	basis
Gramsbergen	halte
Grijpskerk	halte
Groningen	mega
Groningen Europapark	basis
Groningen Noord	basis
Grou-Jirnsum	halte
Haarlem	mega
Haarlem Spaarnwoude	basis
Halfweg-Zwanenburg	basis
Harde (‘t)	basis
Hardenberg	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Harderwijk	basis
Hardinxveld Blauwe Zoom	halte
Hardinxveld-Giessendam	basis
Haren	basis
Harlingen	basis
Harlingen Haven	halte
Heemskerk	basis
Heemstede-Aerdenhout	basis
Heerenveen	basis
Heerenveen IJsstadion	halte
Heerhugowaard	basis
Heerlen	basis
Heerlen Woonboulevard	halte
Heeze	basis
Heiloo	basis
Heino	halte
Helmond	basis
Helmond 't Hout	basis
Helmond Brandevoort	basis
Helmond Brouwhuis	basis
Hemmen-Dodewaard	halte
Hengelo	plus
Hengelo Gezondheidspark	halte
Hengelo Oost	halte
Hertogenbosch ('s-)	mega
Hertogenbosch Oost ('s-)	basis
Hillegom	basis
Hilversum	mega
Hilversum Media Park	basis
Hilversum Sportpark	basis
Hindeloopen	halte
Hoensbroek	halte
Hoevelaken	basis
Hollandsche Rading	basis
Holten	basis
Hoofddorp	plus
Hoogeveen	basis
Hoogezand-Sappemeer	basis
Hoogkarspel	basis
Hoorn	plus
Hoorn Kersenboogerd	basis
Horst-Sevenum	basis
Houten	basis
Houten Castellum	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Houthem-St.Gerlach	halte
Hurdegaryp	halte
IJlst	halte
Kampen	basis
Kampen Zuid	basis
Kapelle-Biezelinge	basis
Kerkrade Centrum	halte
Kesteren	halte
Klarenbeek	halte
Klimmen-Ransdaal	halte
Koog aan de Zaan	basis
Koudum-Molkwerum	halte
Krabbendijke	halte
Krommenie-Assendelft	basis
Kropswolde	halte
Kruiningen-Yerseke	halte
Lage Zwaluwe	halte
Landgraaf	halte
Lansingerland-Zoetermeer	basis
Leerdam	basis
Leeuwarden	plus
Leeuwarden Camminghaburen	halte
Leiden Centraal	kathedraal
Leiden Lammenschans	basis
Lelystad Centrum	plus
Lichtenvoorde-Groenlo	basis
Lochem	halte
Loppersum	halte
Lunteren	halte
Maarheeze	basis
Maarn	basis
Maarssen	basis
Maastricht	plus
Maastricht Noord	halte
Maastricht Randwyck	basis
Mantgum	halte
Mariënberg	halte
Martenshoek	basis
Meerssen	basis
Meppel	basis
Middelburg	basis
Mook-Molenhoek	basis
Naarden-Bussum	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Nieuw Amsterdam	halte
Nieuw Vennep	basis
Nieuwerkerk a/d IJssel	basis
Nijkerk	basis
Nijmegen	mega
Nijmegen Dukenburg	basis
Nijmegen Goffert	basis
Nijmegen Heyendaal	basis
Nijmegen Lent	basis
Nijverdal	basis
Nunspeet	basis
Nuth	halte
Obdam	basis
Oisterwijk	basis
Oldenzaal	basis
Olst	basis
Ommen	basis
Oosterbeek	halte
Opheusden	halte
Oss	basis
Oss West	basis
Oudenbosch	basis
Overveen	basis
Purmerend	basis
Purmerend Overwhere	basis
Purmerend Weidevenne	basis
Putten	basis
Raalte	basis
Ravenstein	basis
Reuver	basis
Rheden	halte
Rhenen	basis
Rijssen	basis
Rijswijk	basis
Rilland-Bath	halte
Roermond	plus
Roodeschool	halte
Roosendaal	plus
Rosmalen	basis
Rotterdam Alexander	plus
Rotterdam Blaak	mega
Rotterdam Centraal	kathedraal
Rotterdam Lombardijen	basis
Rotterdam Noord	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Rotterdam Stadion	halte
Rotterdam Zuid	basis
Ruurlo	halte
Santpoort Noord	halte
Santpoort Zuid	halte
Sassenheim	basis
Sauwerd	halte
Schagen	basis
Scheemda	halte
Schiedam Centrum	plus
Schin op Geul	halte
Schinnen	halte
Schiphol Airport	kathedraal
Sittard	plus
Sliedrecht	basis
Sliedrecht Baanhoek	basis
Sneek	basis
Sneek Noord	basis
Soest	halte
Soest Zuid	basis
Soestdijk	halte
Spaubeek	halte
Stavoren	halte
Stedum	halte
Steenwijk	basis
Susteren	halte
Swalmen	halte
Tegelen	halte
Terborg	halte
Tiel	basis
Tiel Passewaaij	basis
Tilburg	mega
Tilburg Reeshof	basis
Tilburg Universiteit	basis
Twello	basis
Uitgeest	basis
Uithuizen	halte
Uithuizermeeden	halte
Usquert	halte
Utrecht Centraal	kathedraal
Utrecht Leidsche Rijn	basis
Utrecht Lunetten	basis
Utrecht Overvecht	basis
Utrecht Terwijde	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Utrecht Vaartsche Rijn	basis
Utrecht Zuilen	basis
Valkenburg	basis
Varsseveld	halte
Veendam	basis
Veenendaal Centrum	basis
Veenendaal West	basis
Veenendaal-De Klomp	basis
Velp	basis
Venlo	basis
Venray	basis
Vierlingsbeek	halte
Vleuten	basis
Vlissingen	basis
Vlissingen Souburg	halte
Voerendaal	halte
Voorburg	basis
Voorhout	basis
Voorschoten	basis
Voorst-Empe	halte
Vorden	halte
Vriezenveen	halte
Vroomshoop	halte
Vught	basis
Waddinxveen	basis
Waddinxveen Noord	halte
Waddinxveen Triangel	halte
Warffum	halte
Weert	basis
Weesp	plus
Wehl	halte

Naam van het station	Stationsklasse
Westervoort	basis
Wezep	basis
Wierden	basis
Wijchen	basis
Wijhe	basis
Winschoten	basis
Winsum	basis
Winterswijk	basis
Winterswijk West	halte
Woerden	plus
Wolfheze	halte
Wolvega	basis
Workum	halte
Wormerveer	basis
Zaandam	mega
Zaandam Kogerveld	basis
Zaandijk Zaanse Schans	basis
Zaltbommel	basis
Zandvoort aan Zee	basis
Zetten-Andelst	halte
Zevenaar	basis
Zevenbergen	basis
Zoetermeer	basis
Zoetermeer Oost	basis
Zuidbroek	halte
Zuidhorn	basis
Zutphen	plus
Zwijndrecht	basis
Zwolle	mega
Zwolle Stadshagen	basis

(lege bladzijde)