

## Aanvulling 2 op de Netverklaring 2021

ProRail heeft onderstaande aanvullingen en/of wijzigingen op de Netverklaring 2021 vastgesteld, in overeenstemming met het bepaalde in paragraaf 1.6 van deze Netverklaring.

### 1 Route Rail Freight Corridor North Sea-Baltic onjuist vermeld (paragraaf 1.9)

In tabel 1.2 van paragraaf 1.9 wordt het hoofdtraject van de internationale goederencorridor North Sea – Baltic na Kaunas aangevuld met de plaatsen Riga en Tallinn.

North Sea – Baltic	Wilhelmshaven / Bremerhaven / Hamburg / Amsterdam / Rotterdam / Antwerpen – Aken / Praag / Berlijn – Warschau – Terespol (Pools – Wit-Russische grens) / Kaunas – Riga - Tallinn	Maasvlakte – Kijfhoek – Meteren – Zevenaar (grens) Amsterdam Westhaven / Amsterdam Houtrakpolder > Amersfoort – Oldenzaal (grens)
--------------------	--	--

### 2 Proefcertificaat (paragrafen 2.2.2 en 2.2.4)

- I. In paragraaf 2.2.2 wordt in de achter het tweede bulletpunt vermelde zin '*houder zijn van een geldig veiligheidscertificaat of een proefcertificaat*,' het zinsdeel '*of een proefcertificaat*' geschrapt.
- II. In dezelfde paragraaf wordt in de zin '*Voorwaarde is dat de voorgenomen verkeersdeelname wordt toegelaten door de bedrijfsvergunning, het veiligheids- of proefcertificaat en de verzekering.*' het zinsdeel het veiligheids- of proefcertificaat vervangen door het veiligheidscertificaat.
- III. In paragraaf 2.2.4 wordt het woord proefcertifica(a)t(en) zowel in de titel als in de gehele tekst geschrapt.

### 3 Maximale lengte goederentreinen toegestaan door DB Netz (paragraaf 3.3.2.5)

Deze voorgenomen wijziging wordt niet doorgevoerd in de Netverklaring 2021. De oorspronkelijke tekst in paragraaf 3.3.2.5 blijft gehandhaafd.

### 4 Operationele Voorwaarden (3.6.5 en bijlage 6)

- I. In paragraaf 3.6.5 Onderhoudsvoorzieningen worden aan de overeen te komen regeling ook reparaties toegevoegd:

'ProRail heeft nadere bepalingen omtrent het uitvoeren van noodherstel *en reparaties* aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur omschreven in onderdeel 3.4 van bijlage 6 'Operationele Voorwaarden', en wil deze opnemen in de Toegangsovereenkomst. De nadere

bepalingen, de procedure en de sporen waarop noodherstel *en reparaties* aan spoorvoertuigen dienen te worden uitgevoerd, zijn terug te vinden op het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

- II. In bijlage 6 'Operationele Voorwaarden' wordt in de titel van onderdeel 3.4 gewijzigd in 'Noodherstel *en reparaties* aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur'.
- III. De gehele inhoud van onderdeel 3.4 wordt geschrapt en vervangen door de navolgende tekst:

Noodherstel en reparaties aan spoorvoertuigen op hoofdspoorweginfrastructuur dienen uitgevoerd te worden door een bedrijf dat in het bezit is van een geldige ILT-certificering voor deze reparatie. Op basis van artikel 10 lid van de Algemene Voorwaarden ligt de verantwoordelijkheid bij de spoorwegonderneming die het spoorvoertuig heeft aangebracht.

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

### 3.4.1 Noodherstel

Noodherstel mag plaatsvinden op alle bij ProRail in beheer zijnde spoorweginfrastructuur indien de veilige loop van het spoorvoertuig of het treinverkeer niet meer gegarandeerd kan worden. Hijswerkzaamheden moeten vooraf afgestemd zijn met Incidentenbestrijding van ProRail (Algemeen Leider Goederen 088-2318801). Wanneer daadwerkelijk herstel van spoorvoertuigen uitgevoerd gaat worden, moeten deze conform de 'Procedure voor het uitvoeren van noodherstel aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur' ([zie het Logistiek Portaal](#)) afgestemd zijn met de treindienstleider. Hierbij dient de veilige doorgang van het doorgaande treinverkeer niet belemmerd te worden en dient er veilig gewerkt te worden en zonder milieuschade te veroorzaken<sup>1</sup>. Op basis van de AVV/GCU (General Contract of Use for wagons), bijlage 9 (Conditions for the technical transfer inspection of wagons) betreft dit het herstel van de defecten die onder de categorieën 4 en 5 vallen.

### 3.4.2 Reparaties

Op alle sporen van Zee tot Zevenaar waarvoor een omgevingsvergunning Milieu van toepassing is zijn reparaties met handgereedschap toegestaan wanneer de veilige loop van een spoorvoertuig, zoals bedoeld in uitvoeringsverordening EU 2019/779, hierom vraagt. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd conform de omgevingsvergunningen Milieu, deze zijn te vinden op [het Logistiek Portaal](#). Daarbij moet deze reparatie worden afgestemd met de treindienstleider conform de Procedure voor het uitvoeren van noodherstel aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur ([zie Logistiek Portaal](#)) en mag het overig treinverkeer niet belemmerd worden. Hijswerkzaamheden moeten vooraf afgestemd zijn met Incidentenbestrijding van ProRail (Algemeen Leider Goederen 088-2318801). Er mag geen milieuschade veroorzaakt worden. Het gebruik van onder andere smeermiddel is daarom enkel toegestaan met gebruik van bodembeschermende maatregelen, zoals bijvoorbeeld lekmatten. Op basis van de AVV/GCU (General Contract of Use for wagons), bijlage 9 (Conditions for the technical transfer inspection of wagons) betreft dit het herstel van de defecten die onder de categorieën 1, 2 en 3 vallen alsmede die onder schadecodes 6.1.1.\* en 6.1.2.1. (opschriften), 6.1.7.\* (handgrepen, opstaptredes vervangen), 6.5.5.4. (stofdop aanbrengen), 6.5.5.6./6.5.5.7. (blindflens aanbrengen) en 6.5.5.9. (bouten aanbrengen) vallen.

### 3.4.3 Reparatiesporen

Reparatiesporen op van Zee tot Zevenaar zijn zodanig ingericht dat hier groot materieel bij kan komen. Hijswerkzaamheden moeten vooraf afgestemd zijn met Incidentenbestrijding van ProRail (Algemeen

<sup>1</sup> Indien er geen sprake is van onbelemmerde doorgang, dan wel dat de veiligheid in het geding komt, of er milieuschade kan ontstaan dan is er sprake van een calamiteit en moet dit gemeld worden bij de treindienstleider en wordt dit afgehandeld via artikel 4.1.2. Treinincidentafhandeling van de Operationele Voorwaarden.

Leider Goederen 088-2318801). Er zit hier dan ook geen beperking op het gebruik van gereedschap wanneer de gebruiker indien noodzakelijk bodembeschermende maatregelen plaatst voor aanvang van de werkzaamheden. Alle reparatiesporen die ProRail aanbiedt en ter beschikking stelt zijn te vinden op het [Logistiek Portaal](#).

#### 3.4.4 Heet werk

Voor 'heet werk' op Zee tot Zevenaar moet de uitvoerende partij dit vooraf aan ProRail melden door middel van het meldingsformulier brandgevaarlijke werkzaamheden ([zie Logistiek Portaal](#)). De verantwoordelijkheid voor veilige uitvoering ligt (conform Arboret) bij de uitvoerder. Heet werk binnen 15 meter van een wagon met kenmerken voor gevaarlijke stoffen conform VSG-RID stoffen met een 3, 4 of 5 in de GEVI is verboden, tenzij aanvullende maatregelen zijn genomen. Voor emplacement Kijfhoek geldt dat, naast bovenstaande, ook bij de Incident Coördinator Kijfhoek (088-2313390) gemeld moet worden waar heet werk plaats gaat hebben.

#### 3.4.5 Verantwoordelijkheid

Spoorwegonderneming is altijd verantwoordelijk voor het rangeren van spoorvoertuigen van en naar het door ProRail Verkeersleiding aangewezen spoor, inclusief daarbij eventueel noodzakelijke verplaatsingen van spoorvoertuigen van derden op dat spoor, mits betrokken spoorvoertuig(en) verplaatsbaar zijn.

IV. In bijlage 6 'Operationele Voorwaarden' wordt in de titel van onderdeel 4.2.2 gewijzigd in 'Aanleveren van informatie omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen in de zin van RID/VSG met rangeerdelen of (een groep) overstaande goederenwagens op emplacementen'.

V. De gehele inhoud van onderdeel 4.2.2 wordt geschrapt en vervangen door de navolgende tekst:

'Onderstaande regeling is van toepassing op het vervoer van gevaarlijke stoffen in de zin van RID/VSG met goederenwagens op alle emplacementen. De spoorwegonderneming verstrekt de beheerder informatie over de positie, de beladingstoestand en de aard van de lading van RID-wagens. De plaats van de wagon wordt aangegeven door middel van het spoornummer en de positie van de RID-wagen ten opzichte van eventuele andere RID-wagens op dat spoor. De spoorwegonderneming is daarbij verantwoordelijk voor de juistheid, volledigheid en tijdigheid van haar informatie. Het staat Spoorwegonderneming vrij WLIS ook te gebruiken voor registratie van niet-RID-wagens.

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

## 5 Applicaties die beschikbaar worden gesteld ten behoeve van de dienst Treinpad (paragraaf 5.2.1)

I. In paragraaf 5.2.1 Treinpad, onderdeel 2.1 *Omschrijving*, vervalt de zin achter punt a. in zijn geheel. Daarvoor in de plaats komt de navolgende tekst:

*"De behandeling van aanvragen voor, teruggeven en wijzigen van infrastructuurcapaciteit ; ten behoeve daarvan worden de applicaties Donna, Btd-planner, Btd-planner rapportages, ORMAS-Portaal, LOA Online, PCS (via RNE), RMS Client en TNR en de mogelijkheid voor het aanbieden van*

capaciteitsaanvragen via de dienst Capaciteits-aanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard) beschikbaar gesteld, zoals omschreven in bijlage 23.”

- II. In onderdeel 5.1 *Juridische benodigdheden*, vervalt de tekst over onderdelen die aan gerechtigden die niet als spoorwegonderneming gekwalificeerd zijn worden geleverd in zijn geheel. Daarvoor in de plaats komt de navolgende tekst:

*“Aan gerechtigden die niet als spoorwegonderneming gekwalificeerd zijn, biedt ProRail uitsluitend de onderdelen a (met uitzondering van de applicaties ORMAS-Portaal en LOA-Online en de mogelijkheid voor capaciteitsaanvragen via de dienst Capaciteits-aanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard) ), b en c (uitsluitend de applicatie RailMaps) van het onder ‘omschrijving’ aangegeven deel van deze dienst”.*

## 6 Omschrijving dienst Levering van spoorweginfrastructuurgegevens op maat via Infra-Atlas (paragrafen 5.5.2 en 5.5.2.1)

In de paragrafen 5.5.2 en 5.5.2.1 wordt de omschrijving van de dienst ‘Levering van spoorweginfrastructuur op maat via Infra-Atlas’ gewijzigd in ‘Levering van spoorweginfrastructuurgegevens op maat via Infra-Atlas’.

## 7 Indexering tarieven (hoofdstuk 6 en bijlage 27)

- I. In paragraaf 6.3 wordt de tekst van de tweede alinea (De tarieven ... Centraal Planbureau.) verwijderd en vervangen door de volgende tekst:

De tarieven zijn geïndexeerd naar prijspeil 2021, tenzij anders aangegeven, conform de prijsontwikkeling van de nationale consumentenprijsindex (CPI), zoals opgenomen in het Centraal Economisch Plan van het Centraal Planbureau.

- II. In paragraaf 6.3.1.1 ‘Treinpad’ wordt tabel 6.1 vervangen door de navolgende tabel:

Gewichtsklasse van de trein	Tarief (per treinkilometer)
tot en met 120 ton	€ 0,8045
vanaf 121 tot en met 160 ton	€ 1,0056
vanaf 161 tot en met 320 ton	€ 1,2791
vanaf 321 tot en met 600 ton	€ 1,7779
vanaf 601 tot en met 1.600 ton	€ 2,8559
vanaf 1.601 tot en met 3.000 ton	€ 3,4352
vanaf 3.001 ton	€ 3,7248

- III. In paragraaf 6.3.1.2 ‘Tractie-energievoorziening’ wordt tabel 6.3 vervangen door de navolgende tabel:

Tarief (per kilowattuur)
€ 0,024668

- IV. In paragraaf 6.3.2.1 ‘Transfer’ wordt tabel 6.4 vervangen door de navolgende tabel:

Stationsklasse	Tarief (per haltering)		
	Treinhalteringscode		
	A	B	C
Halte	€ 0,57	€ 0,95	€ 1,16
Basis	€ 1,00	€ 1,66	€ 2,03
Plus	€ 1,62	€ 2,69	€ 3,29
Mega	€ 2,03	€ 3,37	€ 4,12
Kathedraal	€ 5,03	€ 8,36	€ 10,23

V. In paragraaf 6.3.2.2 'Opstellen' wordt tabel 6.5 vervangen door de navolgende tabel:

Tarief per minuut
€ 0,03691 + € 0,00001042 x spoorlengte in meter

Tabel 6.6 wordt vervangen door de navolgende tabel:

Tarief per minuut per spoor
€ 0,04495

De zin boven tabel 6.6 wordt als volgt aangepast:

In 2021 wordt 40% van het tarief per minuut per spoor van € 0,11238 gefactureerd, zijnde een bedrag van € 0,04495 per minuut per spoor.

VI. In paragraaf 6.3.5.1 'Energie Verzamel Applicatie (EVA)' wordt tabel 6.9 vervangen door de navolgende tabel:

Tarief (per kilowattuur)
€ 0,000651

VII. In paragraaf 6.3.6 'Extra heffing' wordt tabel 6.10 vervangen door de navolgende tabel:

Gewichtsklasse van de trein	Tarief (per treinkilometer)		
	Passagiersvervoers- diensten i.h.k.v. een openbare- dienstcontract	Overige passagiers- vervoersdiensten	Goederen- vervoersdiensten
tot en met 120 ton	€ 0,1642	€ 0,0879	€ 0,0931
vanaf 121 tot en met 160 ton	€ 0,2052	€ 0,1098	€ 0,1163
vanaf 161 tot en met 320 ton	€ 0,2610	€ 0,1397	€ 0,1480
vanaf 321 tot en met 600 ton	€ 0,3628	€ 0,1942	€ 0,2057
vanaf 601 tot en met 1.600 ton	€ 0,5828	€ 0,3119	€ 0,3304

vanaf 1.601 tot en met 3.000 ton	€ 0,7009	€ 0,3752	€ 0,3974
vanaf 3.001 ton	€ 0,7600	€ 0,4068	€ 0,4309

VIII. In bijlage 27 worden tabellen 1 en 2 vervangen door de navolgende tabellen:

Tabel 1

Vergoeding bij gewijzigde capaciteit per extra (omgeleide) km t.o.v. oorspronkelijk verdeelde km	Tarief (per treinkilometer)
extra vergoeding dienst treinpad (afhankelijk van gewicht)	€ *
extra kosten locomotieven	€ 2,62
extra kosten energie	€ 1,97
extra kosten machinisten	€ 1,01

\* De hoogte van de vergoeding is afhankelijk van het gewicht zoals bedoeld in tabel 6.1

Tabel 2

Vergoeding bij geannuleerde capaciteit per km zonder alternatief (km van de oorspronkelijke route)	Tarief (per treinkilometer)
Totaal	€ 5,76

De cijfers in het rekenvoorbeeld onder tabel 2 worden dienovereenkomstig aangepast, naar 195,5 km x € 5,76 / km = € 1.126,27.

XI. In paragraaf 6.3.4 Ondersteunende diensten wordt tabel 6.7 Vergoeding voor ondersteunende diensten vervangen door de navolgende tabel:

Dienst	Vergoeding	Eenheid
GSM-R Portofonie (zie paragraaf 5.5.1.1)	Op aanvraag (maatwerk)	
Levering van spoorweginfrastructuurgegevens op maat via Infra-Atlas (zie paragraaf 5.5.2.1)	Op aanvraag (maatwerk)	
Levering geodata (zie paragraaf 5.5.2.2)	Geen tarief van toepassing	
Inzicht in actuele treinbewegingen (VIEW - type 3) (zie paragraaf 5.5.2.3)	€ 1.210,58	Per Account
Inzicht actuele treinbewegingen (MeekijkVOS) (zie paragraaf 5.5.2.4)	€ 995,15	Per Account
Levering van plan- en uitvoeringsinformatie (volgens de Nederlandse standaard) (zie paragraaf 5.5.2.5)	€ 2.562,28 <sup>(2)</sup>	Per verbinding
RouteLint (zie paragraaf 5.5.2.7)	€ 0,00325	Per geprognoseerde treinkilometer
ORBIT	€ 0,00533 <sup>(3)</sup>	Per geprognoseerde treinkilometer

<sup>2</sup> Dit betreft de vergoeding voor het gebruik, de implementatie betreft maatwerk waarvoor op aanvraag een prijsvoorstel wordt gedaan.

<sup>3</sup> Dit betreft de vergoeding voor het gebruik, de implementatie betreft maatwerk waarvoor op aanvraag een prijsvoorstel wordt gedaan.

(zie paragraaf 5.5.2.8)		
Levering van Materieel- en Treinpositie Service (MTPS) (zie paragraaf 5.5.2.9)	Geen tarief van toepassing	
Inzicht in prestaties treindienst: maatwerkrapportages, gegevenslevering en analyses (zie paragraaf 5.5.2.10)	Op aanvraag (maatwerk)	
Inzicht in gerealiseerde treinbewegingen (TOON) (zie paragraaf 5.5.2.11)	€ 548,97	Per Account
Het leveren van diverse meetgegevens uit Quo-Vadis- en Hotboxsystemen (zie paragraaf 5.5.2.12)	Op aanvraag (maatwerk)	
Sherlock (zie paragraaf 5.5.2.13)	Op aanvraag (maatwerk)	

XII. In paragraaf 6.3.4 Ondersteunende diensten wordt tabel 6.8 Vergoeding voor extra abonnementen op categorie 1 diensten vervangen door de navolgende tabel:

Dienst	Vergoeding	Eenheid
Monitoring Fiattering	€ 957,80	Per Account
SpoorWeb	€ 3.240,13	Per Account
Inzicht in actuele treinbewegingen (VIEW-type 1)	€ 1.210,58	Per Account
ORMAS-Portaal	€ 643,70	Per Account

## 8 Algemene Voorwaarden (bijlage 5)

De Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst ProRail 2020 (versie 1 juli 2019) worden in zijn geheel vervangen door de Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst ProRail 2021 (versie 27 mei 2020) zoals die als bijlage bij deze aanvulling zijn gevoegd.

## 9 Internationaal personenvervoer mag incidenteel omrijden over een deel van de Betuweroute (bijlage 9)

In bijlage 9, Baanvakken met gebruiksbeperkingen, is een tabel opgenomen met spoorwegen die beperkingen kennen voor treinen ten behoeve van personenvervoer. De toelichting bij het in de tabel opgenomen tracé Kijfhoek – Zevenaar (A15-tracé)\* wordt als volgt gewijzigd:

*\*Dit voorafgaand overleg geldt niet voor internationaal personenvervoer zoals ICE en nachttreinen 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.*

## 10 Tankinstallatie Zwolle buiten gebruik (bijlage 21)

- I. Op de kaart Tankinstallaties in bijlage 21 wordt de groene stip bij Zwolle vervangen door een witte stip.

- II. In de tabel 'Informatie met betrekking tot opslagcapaciteit en debiet van tankinstallaties' wordt bij de tankinstallatie van Zwolle vermeld dat deze tot 2022 buiten gebruik is.

## 11 Aanpassing prestatieregeling goederenvervoerders (bijlage 26)

Onderdeel 3.2 van bijlage 26 Prestatieregeling, Regelingen voor ondernemingen in het marktsegment goederenvervoer, wordt als volgt gewijzigd:

- I. In de inleiding wordt het derde onderdeel van de regeling - Trein rijdt conform aangeboden dienstregeling – geschrapt.
- II. Onderdeel 3.2.3 Trein rijdt conform aangeboden dienstregeling komt geheel te vervallen.
- III. De titel van onderdeel 3.2.1 Vertrekpunctualiteit van goederentreinen wordt gewijzigd in Punctualiteit van goederentreinen en de tekst wordt in zijn geheel vervangen door onderstaande passage:

### *Doelstelling*

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

### *Uitgangspunten en definities*

- De punctualiteit wordt gemeten ten opzichte van het oorspronkelijk plan met een maximale vertraging van 30 minuten en [KEUZE] ten opzichte van het actueel plan van maximaal drie minuten.
- Gestuurd wordt op vertrek-/aankomst-/grens-uit-/grens-in-punctualiteit op de hoofdspoorwegen onder beheer van ProRail. Met 'grens' wordt bedoeld de beheergrens tussen ProRail en DB Netze respectievelijk Infrabel.
- Het oorspronkelijk plan is het plan dat bij de Donna-overdracht naar de Verkeersleidingssystemen wordt overgezet.
- Maximaal vijf omlopen per spoorwegonderneming per kwartaal, in overleg gezamenlijk vast te stellen. Dit mogen zowel nationale als internationale omlopen zijn.
- Beheerder verstrekt maandelijks de informatie over de vertrek-/aankomst-/grens-uit-/grens-in-punctualiteit op de hoofdspoorwegen onder beheer van ProRail en levert informatie over de RailFreightCorridor-aankomstpunctualiteit.
- De spoorwegonderneming draagt zorg voor een analyse van de prestaties en verbeterruimte en verbetert zelf waar deze dat redelijkerwijs direct kan beïnvloeden op operationeel en commercieel vlak.
- De norm is het bewerkstellen van een positieve trend in 2021.

### *Meten en bespreken regime*

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



- IV. De titel van onderdeel 3.2.2 Klanthinder als gevolg van infra, systeem of derden storingen wordt gewijzigd in Klanthinder als gevolg van infra-, ICT- of derdenstoringen alsmede onderbezetting Verkeersleiding en de tekst wordt in zijn geheel vervangen door onderstaande passage:

### *Doelstelling*

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

### *Uitgangspunten en definities*

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

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

- ICT-storingen: zijn storingen aan de Verkeersleidings-bedieningssystemen (VOS en PRK).
- Beheerder verstrekt maandelijks de informatie over de klanthinder op de hoofdspoorwegen onder beheer van ProRail aan de spoorwegonderneming.
- Beheerder draagt zorg voor een analyse van de prestaties en verbeterruimte en verbetert zelf waar deze dat redelijkerwijs direct kan beïnvloeden.
- De norm is het bewerkstellen van een positieve trend in 2021.

### *Meten en bespreken regime*

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

ProRail B.V.  
Utrecht, 9 september 2020