

Netverklaring 2020

bijgewerkt t/m aanvulling 6

geldigheidsperiode: dienstregelingjaar 2020

zondag 15 december 2019 t/m zaterdag 12 december 2020

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

Colofon

eigenaar ProRail
e-mail netverklaring@prorail.nl
kenmerk T20160098-1656408669-1114
versie 1.6
datum 8 augustus 2020
status definitief

Versiebeheer

Versiebeheer en verwerkte aanvullingen			
Versie	Datum	Aanvulling	Onderwerp van de wijzigingen
0.5	6 sep 2018	-	Ontwerp-Netverklaring 2020
1.0	7 dec 2018	-	Initiële uitgave
1.1	8 apr 2019	1	Pilot TTR; capaciteitsverdeling voor opstel- en rangeervoorzieningen; noodherstel aan spoorvoertuigen; Bostel – Veghel; aslasten reizigerstreinen
1.2	28 mei 2019	2	Indexering tarieven, vergoeding rangeerheuvel Kijfhoek, gebruik van remsloffen en stopblokken, Procedure vrijstelling taalniveau (B1) machinisten op grensoverschrijdende baanvakken, ondersteunende diensten stations
1.3	4 nov 2019	3	Eisen met betrekking tot spoorvoertuigen, eisen met betrekking tot informatielevering, omgevingsvergunningen brandveilig gebruik, veiligheid in spoortunnels, perronhoogten, verwijzingen Logistiek Portaal, verdelen ad-hocfase, ondersteunende systemen, algemene bepalingen bij capaciteitsbeperkingen, capaciteitsbeperkingen ten behoeve van werkzaamheden, bijsturingsmaatregelen, internationale bijsturing, definitie opstellen, dienst treinpad, tankinstallatie Watergraafsmeer, ondersteunende ICT- en Informatiediensten, prestatieregeling, Silent Wagon Database, bandbreedte-indicator dienst opstellen, Model-Toegangsovereenkomst 2020 en Algemene Voorwaarden, plannormen, inhoud van orderaanvragen, gebruik van sporen op emplacement Venlo, gebruik van niet-centraal bediende gebieden, stationsnamen
1.4	12 juni 2020	4	Remtabellen, Aandachtspunten omgevingsvergunning Milieu, Operationele Voorwaarden, Vergoeding dienst opstellen: Gecombineerde sporen en TijdRuimteSlots, onttrekking diverse sporen en wissels op Tilburg Industrie (Loven) aan de hoofdspoorweginfrastructuur, opheffing stroombeperking baanvakken Zwolle – Wierden en Zwolle -- Kampen, Uitbreiding dienst WLIS met WLIS CaseManagement (WCM)
1.5	12 juni 2020	5	Opschorting van de betalingstermijn voor de gebruiksvergoeding, niet toepassen van de reserveringsheffing
1.6	8 aug 2020	6	Opschorting van de betalingstermijn voor de gebruiksvergoeding

Inhoudsopgave

1	Algemene informatie	7
1.1	Inleiding	7
1.2	Doel	7
1.3	Wettelijk kader	7
1.4	Juridische status	8
1.4.1	Algemene opmerkingen	8
1.4.2	Aansprakelijkheid	9
1.4.3	Klachten, geschillen en conflictafhandeling	9
1.5	Structuur van de Netverklaring	10
1.6	Geldigheid en wijzigingen	10
1.6.1	Tijdvak van geldigheid	10
1.6.2	Aanvullingen en wijzigingen	10
1.7	Verspreiding	10
1.8	Contactadres nadere informatie	11
1.9	Goederencorridors	11
1.10	RailNetEurope – internationale samenwerking door infrastructuurbeheerders	12
1.10.1	One-Stop-Shop	13
1.10.2	Diensten en systemen van RNE	13
1.10.3	Pilot Time table redesign	13
2	Toegangsvoorwaarden	15
2.1	Inleiding	15
2.2	Vereisten voor toegang	15
2.2.1	Vereisten voor het aanvragen van capaciteit	15
2.2.2	Vereisten voor toegang tot de spoorweginfrastructuur	15
2.2.3	Bedrijfsvergunningen	16
2.2.4	Veiligheids- en proefcertificaten	16
2.2.5	Verzekering	16
2.3	Overeenkomsten en Algemene voorwaarden	17
2.3.1	Toegangsovereenkomsten met spoorwegondernemingen	17
2.3.2	Toegangsovereenkomsten met gerechtigden niet zijnde spoorwegondernemingen	18
2.3.3	Kadereovereenkomsten	18
2.4	Operationele voorwaarden	18
2.5	Buitengewoon vervoer	20
2.6	Gevaarlijke stoffen	21
2.7	Eisen met betrekking tot spoorvoertuigen	21
2.8	Eisen met betrekking tot bedrijfsvoering en personeel	22
2.9	Eisen met betrekking tot informatielevering	22
3	Spoorweginfrastructuur	24
3.1	Inleiding	24
3.2	Beheergebied	24
3.2.1	Spoorwegen in beheer bij ProRail	24
3.2.2	Aansluitende spoorwegen buiten beheer van ProRail	25
3.3	Kenmerken van de spoorweginfrastructuur	25
3.3.1	Geografische identificatie	26
3.3.2	Gebruiksmogelijkheden	26

3.3.3	Beveiligings- en communicatiesystemen	28
3.4	Gebruiksbeperkingen	31
3.4.1	Gespecialiseerde infrastructuur	32
3.4.2	Milieugerelateerde gebruiksvoorschriften en -beperkingen	32
3.4.3	Risicogerelateerde gebruiksbeperkingen	35
3.4.4	Gebruiksvoorschriften en –beperkingen voor spoorwegtunnels	36
3.4.5	Gebruiksvoorschriften en –beperkingen voor spoorbruggen	37
3.4.6	Gebruiksbeperking vanuit perronveiligheid	37
3.5	Betrouwbaarheid, beschikbaarheid en operationele kwaliteit van de infrastructuur	37
3.6	Dienstvoorzieningen	39
3.6.1	Stations voor reizigersvervoer	39
3.6.2	Goederenterminals	41
3.6.3	Rangeeremplacementen	41
3.6.4	Opstel terreinen	41
3.6.5	Onderhoudsvoorzieningen	41
3.6.6	Andere technische voorzieningen	41
3.6.7	Zeehaven- en binnenhavenvoorzieningen	42
3.6.8	Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen	42
3.6.9	Tankinstallaties	42
3.7	Spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen aangeboden door derden	43
3.8	Infra-ontwikkeling	43
3.8.1	Proces van functiewijzigingen	43
3.8.2	Planningsoverzicht van functiewijzigingen	44
4	Capaciteitsverdeling	45
4.1	Inleiding	45
4.2	Procesbeschrijving capaciteitsverdeling	45
4.2.1	Betrokken partijen	45
4.2.2	Processen op hoofdlijnen	45
4.2.3	Indienen van aanvragen	46
4.2.4	TTR pilot project	47
4.3	Tijdschema voor aanvraag en verdelingsproces	48
4.3.1	Tijdschema voor de voorfase	48
4.3.2	Tijdschema voor de jaardienstregeling	48
4.3.3	Tijdschema voor ad-hoc aanvragen	48
4.4	Werkwijze verdeling van capaciteit	49
4.4.1	Nadere beschrijving van de processen	50
4.4.2	Geschilbeslechting	55
4.4.3	Overbelaste infrastructuur	55
4.4.4	Toepassing van kaderovereenkomsten	55
4.4.5	Ondersteunende systemen	55
4.5	Tijdelijke capaciteitsbeperkingen	57
4.5.1	Algemene bepalingen	57
4.5.2	Patroonmatige tijdelijke capaciteitsbeperkingen	57
4.5.3	Capaciteitsbeperkingen ten behoeve van werkzaamheden	58
4.5.4	Vergoedingen bij tijdelijke capaciteitsbeperkingen	61
4.5.5	Ad-hoc capaciteit ten behoeve van werkzaamheden	62
4.5.6	Geschilbeslechting	63
4.6	Niet gebruikte capaciteit voor treinpaden en opstellen	63
4.7	Buitengewoon vervoer	64

4.8	Treindienstleiding en bijsturing	64
4.8.1	Beginselen van bijsturingsmaatregelen	64
4.8.2	Bijsturingsmaatregelen	64
4.8.3	Voorziene bijsturingssituaties	65
4.8.4	Onvoorziene bijsturingssituaties	65
4.8.5	Internationale bijsturing (International Contingency Management)	65
4.8.6	Samenwerking spoorwegondernemingen en ProRail	65
4.9	Capaciteitsverdeling voor opstel- en rangeervoorzieningen	66
4.9.1	Uitgangspunten	66
4.9.2	Procedure voor toegangsverzoeken voor de jaardienst	67
4.9.3	Procedure voor ad-hoc toegangsverzoeken	68
5	Diensten	69
5.1	Inleiding	69
5.2	Minimumtoegangspakket	70
5.2.1	Treinpad	70
5.2.2	Tractie energievoorziening	72
5.3	Gebruik van voorzieningen en verlening van diensten	73
5.3.1	Gebruik van voorzieningen	73
5.3.2	Verlening van diensten bij de voorzieningen	79
5.4	Aanvullende diensten	79
5.4.1	Tractie energie	79
5.4.2	Diensten ten behoeve van spoorvoertuigen	80
5.4.3	Buitengewoon Vervoer en hulpdiensten	80
5.5	Ondersteunende diensten	80
5.5.1	Toegang tot het telecommunicatienetwerk	81
5.5.2	Levering van aanvullende informatie	81
5.5.3	Technische keuring van spoorvoertuigen	86
5.5.4	Diensten in verband met kaartverkoop in reizigersstations	86
5.5.5	Speciale onderhoudsvoorzieningen	87
5.6	Overige diensten	87
5.6.1	Energie Verzamel Applicatie (EVA)	87
6	Vergoedingen	88
6.1	Heffingsbeginselen	88
6.2	Heffingsregeling	89
6.3	Tarieven	91
6.3.1	Minimumtoegangspakket	91
6.3.2	Gebruik van voorzieningen	93
6.3.3	Aanvullende diensten	95
6.3.4	Ondersteunende diensten	96
6.3.5	Overige diensten	96
6.3.6	Extra heffing	96
6.4	Financiële sancties en stimulansen	97
6.4.1	Schaarsteheffing	97
6.4.2	Reserveringsheffing	97
6.4.3	Korting bij kaderovereenkomsten	99
6.4.4	Korting bij ERTMS	99
6.4.5	Korting bij stil materieel	99
6.5	Prestatieregeling	100

6.6	Wijzigingen van de vergoedingsregelingen	100
6.6.1	Vergoedingsregeling 2020	100
6.6.2	Verwachte wijzigingen van de vergoedingsregelingen	101
6.7	Facturering	101

Overzicht van bijlagen

bijlage 1	Algemene overzichtskaart met netwerkconfiguratie (paragraaf 3.2.1)	103
bijlage 2	Lijst van begrippen	105
bijlage 3	Consultatie (paragraaf 1.7)	114
bijlage 4	Klachten- en geschillenregelingen (paragraaf 1.4.3)	115
bijlage 5	Model-Toegangsovereenkomst en Algemene Voorwaarden (paragraaf 2.3.1)	118
bijlage 6	Operationele Voorwaarden (paragraaf 2.4)	137
bijlage 7	Bedrijfsvergunningen en vervoermarkttoegang (paragraaf 2.2.3)	152
bijlage 8	Rapportages (paragraaf 2.9)	154
bijlage 9	Baanvakken met gebruiksbependingen (paragraaf 3.4.1)	157
bijlage 10	Infrastructuurprojecten en –studieprojecten (paragraaf 3.8.2)	159
bijlage 11	Informatie omtrent niet-hoofdspoorwegen (paragraaf 3.2.1)	173
bijlage 12	Referentieprofielen (paragraaf 3.3.2.1)	174
bijlage 13	Aslasten en tonmetergewichten (paragraaf 3.3.2.2)	176
bijlage 14	Treinbeïnvloedingssystemen (paragraaf 3.3.3.4)	178
bijlage 15	Treindetectiesystemen (paragraaf 3.3.3.5)	179
bijlage 16	Baanvaksnelheden (paragraaf 3.3.2.4)	181
bijlage 17	Tractie-energievoorzieningssysteem (paragraaf 3.3.2.6)	182
bijlage 18	Beweegbare spoorbruggen (paragraaf 3.4.5)	184
bijlage 19	Perronlengte (paragraaf 3.6.1)	187
bijlage 20	Openbare laad- en losplaatsen (paragraaf 3.6.2)	188
bijlage 21	Tankinstallaties (paragraaf 3.6.9)	189
bijlage 22	Standaard goederenpaden (paragraaf 4.4.1.4)	191
bijlage 23	Applicaties, publicaties en rapportages (paragraaf 3.3 en 4.4.5)	193
bijlage 24	Voorwaarden bij het gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem (paragraaf 5.2.4)	209
bijlage 25	Stations (paragraaf 6.3.2.1)	211
bijlage 26	Prestatieregeling (paragraaf 6.5)	216
bijlage 27	Compensatieregeling voor treindienstaanpassingen (paragraaf 4.5.4 en 4.5.5)	220

Begrippenlijst

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

Op de [website van RailNetEurope](#) is een uitgebreide Engelstalige begrippenlijst te raadplegen met begrippen die gerelateerd zijn aan de Netverklaring. Let op de disclaimer in deze begrippenlijst waarin wordt benadrukt dat de definities uitsluitend bestemd zijn voor informatieve doeleinden.

1 Algemene informatie

1.1 Inleiding

Deze Netverklaring is opgesteld door ProRail¹, de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur in Nederland. ProRail is een besloten vennootschap naar Nederlands recht. Enig aandeelhouder is de Staat der Nederlanden (via Railinfratrust B.V.). 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.

Het beheer door ProRail heeft betrekking op de volgende werkzaamheden²:

- het onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur;
 - de voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur;
 - de eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur;
 - het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur,
- een en ander voor zoals bepaald in de beheerconcessie 2015 - 2025. ProRail voert in opdracht van derden ook werkzaamheden uit die samenhangen met bovenstaande beheertaken of met mobiliteitsvraagstukken in bredere zin.

ProRail beschikt ten behoeve van het veilig beheer van de spoorweginfrastructuur over een veiligheidsbeheersysteem zoals bedoeld in artikel 16a van de Spoorwegwet.

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

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

1.2 Doel

Het doel van de netverklaring is om gerechtigden³, te informeren over de aard van de hoofdspoorweginfrastructuur, de voorwaarden voor toegang en gebruik daarvan en de voorwaarden voor de verdeling van capaciteit. De netverklaring informeert gerechtigden over de diensten die ProRail kan bieden inclusief de beschikbaarheid, tarieven en voorwaarden voor deze diensten.

De netverklaring bevat ook informatie over de voorwaarden voor toegang tot niet door ProRail aangeboden dienstvoorzieningen die zijn aangesloten op de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur en voor de dienstverlening in die voorzieningen, of verwijzingen naar de website waarop deze informatie is te vinden.

1.3 Wettelijk kader

In tabel 1.1 is het wettelijk kader vermeld aan de hand van de belangrijkste nationale wetten en onderliggende besluiten en regelingen met betrekking tot de toegang tot en het gebruik van de

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

² Artikel 2 lid 2 beheerconcessie.

³ Onder gerechtigden worden in deze Netverklaring al diegenen verstaan die volgens de Spoorwegwet een toegangsovereenkomst met ProRail kunnen sluiten; zie artikel 57 Spoorwegwet.

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

tabel 1.1 Overzicht wet- en regelgeving

Thema	Wet- en regelgeving
Spoorwegen	Spoorwegwet Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen
Spoorwegondernemingen	Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen Regeling aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen
Infrastructuur	Besluit hoofdspoorweginfrastructuur Regeling hoofdspoorweginfrastructuur
Verkeer	Besluit spoorverkeer Regeling spoorverkeer
Personeel	Besluit spoorwegpersoneel 2011 Regeling spoorwegpersoneel 2011
Spoorvoertuigen	Regeling indienststelling spoorvoertuigen
Capaciteit en gebruik	Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur
Vergoedingen	Wijzigingswet Spoorwegwet, enz. (implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte) 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
Milieu	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht Wet milieubeheer Activiteitenbesluit Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

1.4 Juridische status

1.4.1 Algemene opmerkingen

De Netverklaring 2020 is een netverklaring zoals bedoeld in artikel 58 van de Spoorwegwet en in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU⁴ en is gebaseerd op de per 1 november 2018 geldende regelgeving.

De volgende indeling wordt gehanteerd:

- Bepalingen met betrekking tot onderwerpen waarover ProRail met gerechtigden overeenstemming wil bereiken vóórdat de gerechtigde gebruik maakt van de infrastructuur (met voorstellen ter zake). Deze bepalingen zijn steeds vermeld opgenomen onder het kopje 'Overeen te komen regeling' (blauw lettertype) en tussen ► blauwe driehoekjes ◀. Verplichtingen daarover ontstaan uitsluitend bij het aangaan van de toegangsovereenkomst.

⁴ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (herschikking), *PbEU* 2012, L 343.

- Bepalingen over voor alle gerechtigden geldende procedurevoorschriften. Deze procedurevoorschriften zijn steeds opgenomen onder de aanduiding 'Procedurevoorschrift' (in groen lettertype) tussen ► groene driehoekjes ◀. ProRail heeft de procedurevoorschriften vastgesteld met het oog op de non-discriminatoire behandeling van alle gerechtigden, ná consultatie van de gerechtigden en met overweging van hun zienswijzen. De procedurevoorschriften zijn niet individueel onderhandelbaar en kunnen alleen via een aanvulling op de Netverklaring worden gewijzigd. Binding aan de procedurevoorschriften ontstaat door het aanvragen van capaciteit.

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

1.4.2 Aansprakelijkheid

ProRail aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade die voortvloeit uit kennelijke fouten en drukfouten in de Netverklaring 2020. De aansprakelijkheid van ProRail voor de in de Netverklaring opgenomen informatie over dienstvoorzieningen en diensten die door anderen dan ProRail worden aangeboden, beperkt zich tot de correcte weergave van de gegevens die door deze partijen aan ProRail beschikbaar zijn gesteld. 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.

1.4.3 Klachten, geschillen en conflictafhandeling

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

Klachten en geschillen over andere door ProRail aangeboden of met ProRail overeengekomen dienstverleningen en de Netverklaring 2020 worden behandeld volgens de Algemene Klachten- en Geschillenregeling die in deze Netverklaring is opgenomen (bijlage 4, onderdeel 1).

Een partij bij een 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" in roepen (bijlage 26 onderdeel 1).

Klachten over (tarieven van de) vergoedingen en de beginselen daarvoor en de criteria en de voorschriften voor de capaciteitsverdeling die in Netverklaring 2020 bekendgemaakt zijn, kunnen worden ingediend bij Autoriteit Consument & Markt tot uiterlijk zes weken na de datum van de Staatscourant waarin mededeling is gedaan van de vaststelling van de Netverklaring 2020 of van een wijziging van die gegevens.⁵

Klachten en geschillen over de door ProRail aangeboden of met ProRail overeengekomen toegang tot dienstvoorzieningen als bedoeld in Richtlijn 2012/34/EU, bijlage II, onderdeel 2, sub a, of de levering van diensten bij die dienstvoorzieningen kunnen naar keuze ook worden ingediend en afgehandeld volgens de Klachten- en Geschillenregeling stationsportfolio (bijlage 4, onderdeel 2).

Toepassing van deze klachten- en geschillenregelingen laat onverlet dat partijen bij een toegangs-overeenkomst het recht hebben om de ACM schriftelijk te verzoeken een oordeel te geven over het gedrag van ProRail.⁶ De klachtenprocedure is beschreven op de [website van ACM](#).

De contactgegevens van de ACM zijn vermeld in paragraaf 2.2.2.

⁵ Artikel 58 lid 5 Spoorwegwet.

⁶ Artikel 71 lid 1 Spoorwegwet.

1.5 Structuur van de Netverklaring

De Netverklaring is opgesteld volgens de 'Network Statement Common Structure' van [RailNetEurope](#) (zie paragraaf 1.10). Deze gemeenschappelijke structuur zorgt ervoor dat globaal gelijkwaardige informatie op dezelfde plaats in de Netverklaring van de aangesloten landen te vinden is.

Voor detailinformatie en actuele informatie verwijst deze Netverklaring naar websites, waaronder het Logistiek Portaal van ProRail. Gerechtigden kunnen op aanvraag (contactgegevens zie paragraaf 1.8) toegang verkrijgen tot het Logistiek Portaal.

1.6 Geldigheid en wijzigingen

1.6.1 Tijdvak van geldigheid

De Netverklaring 2020 is van toepassing op:

- de toegang tot en het gebruik van spoorweginfrastructuur en dienstvoorzieningen en de bijhorende diensten in het dienstregelingjaar 2020.
- de behandeling van capaciteitsaanvragen voor de jaardienstregeling 2020; ook als die behandeling plaatsvindt vóór het begin van het dienstregelingjaar 2020.

Het dienstregelingjaar 2020 begint op zondag 15 december 2019 om 00:00 uur en eindigt op zaterdag 12 december 2020 om 24:00 uur. Deze data conform Richtlijn 2012/34/EU, bijlage VII. Gegevens in de Netverklaring 2020 over de periode na 12 december 2020 zijn indicatief.

1.6.2 Aanvullingen en wijzigingen

Omstandigheden na de bekendmaking van deze Netverklaring kunnen aanleiding geven tot aanvullingen of wijzigingen van de Netverklaring. ProRail zal bij gebleken noodzaak een aanvulling op de Netverklaring 2020 bekendmaken.

Het Logistiek Portaal van ProRail bevat documenten waarnaar in de Netverklaring wordt verwezen via links. Het Logistiek Portaal geeft de mogelijkheid een melding te ontvangen indien een nieuw document geplaatst is op dit Logistiek Portaal.

1.7 Verspreiding

ProRail heeft de Netverklaring 2020 opgesteld na overleg met de betrokken gerechtigden (zie bijlage 3). De Netverklaring 2020 is verzonden naar:

- gerechtigden die 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).

Een aanvulling op de Netverklaring 2020 wordt toegezonden aan:

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

De recentste versie van de Netverklaring 2020 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 2020 en de daarop verschenen aanvullingen worden bekendgemaakt in de Staatscourant.

1.8 Contactadres nadere informatie

ProRail verstrekt spoorwegondernemingen en andere gerechtigden op verzoek nadere informatie over de onderwerpen uit de Netverklaring 2020. U kunt zich daarvoor wenden tot:

bedrijf:	ProRail afdeling Relatiemanagement	
postadres:	Postbus 2038 3500 GA Utrecht	
bezoekadres:	Moreelsepark 3 3511 EP Utrecht	
e-mail:	netverklaring@prorail.nl	
website:	www.prorail.nl	

ProRail informeert spoorwegondernemingen via de bestaande (thematische) overlegtafels of anderszins in door ProRail en spoorwegondernemingen gezamenlijk ingestelde thematische overleggen 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. Maatwerk per segment is daarbij mogelijk vanuit oogpunt van effectiviteit en efficiëntie.

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

1.9 Goederencorridors

Op 9 november 2010 trad de Verordening (EU) inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer in werking. Deze Verordening verplicht Lidstaten om internationale marktgeoriënteerde goederencorridors (RFC, *Rail Freight Corridor*) in te richten om zo de volgende doelen te kunnen behalen:

- Versterken van de samenwerking tussen de Inframangers op onderwerpen zoals, capaciteitsverdeling van treinpaden, invoering van interoperabele systemen en ontwikkeling van de infrastructuur.
- Vinden van een goede balans tussen goederen- en reizigerstreinen over de RFCs. Waarbij wordt bereikt dat er adequate capaciteit voor goederenvervoer is, in lijn met de behoefte van uit de markt, waarbij ook de punctualiteitseisen worden gehaald.
- Promoten van intermodaliteit tussen spoor en andere transport modaliteiten door de terminals te integreren in het corridor management proces.

In de onderstaande tabel zijn de corridors weergegeven met trajectdelen in Nederland.

tabel 1.2 Internationale goederencorridors met trajectdelen in Nederland

Corridor	Hoofdtraject van de internationale goederencorridor	Hoofdroute in Nederland
Rhine – Alpine	Zeebrugge – Antwerpen / Amsterdam / Vlissingen / Rotterdam – Duisburg – [Bazel] – Milaan – Genua	Maasvlakte – Kijfhoek / Amsterdam Westhaven / Amsterdam Houtrakpolder / Vlissingen Sloe > Meteren – Zevenaar (grens)
North Sea – Mediterranean	Londen / Duinkerke / Rijsel / Luik / Parijs / Amsterdam – Rotterdam – Zeebrugge / Antwerpen – Luxemburg – Metz – Dijon – Lyon / Bazel – Marseille	Maasvlakte – Kijfhoek – Roosendaal (grens)

Corridor	Hoofdtraject van de internationale goederencorridor	Hoofdroute in Nederland
North Sea – Baltic	Wilhelmshaven / Bremerhaven / Hamburg / Amsterdam / Rotterdam / Antwerpen – Aken / Praag / Berlijn – Warschau – Terespol (Pools – Wit-Russische grens) / Kaunas	Maasvlakte – Kijfhoek – Meteren – Zevenaar (grens) Amsterdam Westhaven / Amsterdam Houtrakpolder > Amersfoort – Oldenzaal (grens)

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

De contactgegevens van de corridororganisaties zijn:

bedrijf: EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV bezoekadres: Kleyerstraße 25 60326 Frankfurt am Main Duitsland telefoon: +49 69 265 4544 1 e-mail: info@corridor-rhine-alpine.eu website: www.corridor-rhine-alpine.eu	
---	--

bedrijf: EEIG Rail Freight Corridor North Sea Mediterranean bezoekadres: 9, place de la Gare L-1616 Luxembourg Luxemburg e-mail: info@rfc2.eu website: www.rfc2.eu	
--	---

bedrijf: 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: www.rfc-northsea-baltic.eu	
---	--

Voor nadere regelingen met betrekking tot de internationale goederencorridors, zie ook de paragrafen 4.2.2, 4.2.3, 4.4.1.2 en 4.4.1.4.

1.10 RailNetEurope – internationale samenwerking door infrastructuurbeheerders

RailNetEurope (RNE) werd opgericht in januari 2004 op initiatief van een aantal Europese infrastructuurbeheerders en spoorwegcapaciteitverdelende instanties die een gezamenlijke Europese brede organisatie wilden oprichten om internationale activiteiten te vergemakkelijken. Dit kan worden bereikt door het bieden van gezamenlijke oplossingen waar alle RNE leden, inclusief de gerechtigden en andere betrokken partijen van profiteren. De functie van RNE is ook om steun te geven om compliant te kunnen zijn met het Europese wettelijke kader. Dit behelst ook het ontwikkelen van een geharmoniseerd internationaal bedrijfsproces, formats, handboeken en richtlijnen. Ook worden er IT diensten en systemen geharmoniseerd indien dit nodig blijkt.

ProRail is actief lid van RailNetEurope. Meer informatie over RNE kan gevonden worden via de onderstaande contactgegevens.

organisatie: RailNetEurope Joint Office bezoekadres: Ölzeltgasse 3 1030 Wien Oostenrijk e-mail: mailbox@rne.eu website: www.rne.eu	
--	--

1.10.1 One-Stop-Shop

Een netwerk van One-Stop-Shops (OSS) vertegenwoordigt de infrastructuurbeheerders en spoorwegcapaciteitverdelende instanties in het internationale verkeer. Om een internationaal treinpad aan te vragen heeft 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](http://www.rne.eu).

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

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

1.10.2 Diensten en systemen van RNE

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

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



1.10.3 Pilot Time table redesign

Om de procedures voor het aanvragen van capaciteit voor dienstregelingen tussen Europese landen verder te harmoniseren hebben RNE, Forum Train Europe (FTE) in samenwerking met de European Rail Freight Association (ERFA) het pilot project Time table redesign (TTR) gelanceerd.

Het idee achter TTR is om aan de behoeften van de diverse aanvragers beter tegemoet te komen door een optimaler dienstregelingsproces. Dit dienstregelingsproces biedt capaciteit voor verschillende doelen, waarbij een deel van de capaciteit wordt gereserveerd voor aanvragen die korter voor het gebruik van treinpaden worden gedaan ('Rolling Planning requests').

TTR wordt in pilots getest om de innovatieve onderdelen van het TTR proces uit te proberen. De bedoeling is om de pilots mee te laten draaien in het dienstregelingjaar 2020. Het doel van de pilots is

om na te gaan of de nieuwe processen voldoen aan de verwachtingen en aanpassingen te doen voordat deze in heel Europa worden geïmplementeerd.

Meer informatie over het project TTR is beschikbaar via de [website van RailNetEurope](#).

2 Toegangsvoorwaarden

2.1 Inleiding

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

2.2 Vereisten voor toegang

Spoorwegondernemingen hebben toegang tot hoofdspoorweginfrastructuur voor zover dit het gebruik van spoorvoertuigen betreft en met het oog op het minimumtoegangspakket zoals bedoeld in bijlage I bij Richtlijn 2012/34/EU.⁷

2.2.1 Vereisten voor het aanvragen van capaciteit

De volgende categorieën van (rechts)personen kunnen bij ProRail capaciteit aanvragen; zij zijn ook gerechtigd tot het sluiten van een toegangsovereenkomst met ProRail:

- spoorwegondernemingen;
- ondernemingen die een bedrijfsvergunning hebben aangevraagd;
- verleners van concessies voor openbaar vervoer per trein;
- iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die om commerciële redenen aantoonbaar belang heeft bij de verwerving van capaciteit voor het doen vervoeren van personen of lading door middel van spoorvervoerdiensten.⁸

Gerechtigden die géén spoorwegonderneming zijn kunnen uitsluitend een beperkte toegangsovereenkomst aangaan. Een beperkte toegangsovereenkomst met een gerechtigde die niet een spoorwegonderneming is, wordt in deze Netverklaring aangeduid met de term capaciteitsovereenkomst.

2.2.2 Vereisten voor toegang tot de spoorweginfrastructuur

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

- houder zijn van een geldige bedrijfsvergunning of een daarmee gelijkgesteld document;
- houder zijn van een geldig veiligheidscertificaat of een proefcertificaat;
- verzekerd zijn tegen risico's in verband met de wettelijke aansprakelijkheid;
- een toegangsovereenkomst met de beheerder hebben afgesloten.⁹

Voorwaarde is, dat de voorgenomen verkeersdeelname wordt toegelaten door de bedrijfsvergunning, het veiligheids- of proefcertificaat en de verzekering. ProRail wijst erop dat voor het leveren van vervoerdiensten per spoor wettelijke voorschriften gelden, die zijn samengevat in bijlage 7.

In het bijzonder wijst ProRail op de verplichting om vóór 15 februari 2019 melding te doen aan de Autoriteit Consument & Markt en aan ProRail van het voornemen om capaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren in het dienstregelingjaar 2020 van een internationale passagiersvervoerdienst die niet deel uitmaakt van een concessie als bedoeld in artikel 20, eerste of derde lid, van de Wet personenvervoer 2000.¹⁰

De contactgegevens van de Autoriteit Consument & Markt zijn:

⁷ Artikel 27 lid 1 Spoorwegwet.

⁸ Artikel 27 lid 2 onderdeel c spoorwegwet.

⁹ Artikel 27 lid 2 Spoorwegwet.

¹⁰ Artikel 57 lid 4 en 5 Spoorwegwet.

bedrijf: Autoriteit Consument & Markt postadres: Postbus 16326 2500 BH Den Haag bezoekadres: Muzenstraat 41 2511 WB Den Haag telefoon: +31 (0) 70 72 22 000 fax: +31 (0) 70 72 22 355 website: www.acm.nl	Autoriteit Consument & Markt 
--	--

2.2.3 Bedrijfsvergunningen

Voor toegang tot de hoofdspoorwegen is een bedrijfsvergunning verplicht.¹¹ Bedrijfsvergunningen ten behoeve van in Nederland gevestigde ondernemingen worden afgegeven door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

In bijlage 7 is informatie opgenomen met betrekking tot de verschillende typen bedrijfsvergunningen met bijbehorende vereisten.

De contactgegevens van de Inspectie Leefomgeving en Transport zijn:

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

2.2.4 Veiligheids- en proefcertificaten

Voor toegang tot en gebruik van de hoofdspoorwegen is een veiligheids- of een proefcertificaat verplicht.¹² Veiligheidscertificaten en proefcertificaten worden afgegeven door de Inspectie Leefomgeving en Transport.

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

2.2.5 Verzekering

Een spoorwegonderneming die van de hoofdspoorweg gebruik maakt, moet verzekerd zijn met betrekking tot de financiële risico's in verband met de wettelijke aansprakelijkheid¹³; de dekking moet tenminste € 10.000.000,- per gebeurtenis bedragen.¹⁴

Voor ondernemingen die de hoofdspoorweginfrastructuur uitsluitend gebruiken voor overgave- of stationsfaciliteiten binnen een emplacement, of die uitsluitend rijden op buitendienst gestelde sporen ten behoeve van de uitvoering van werkzaamheden aan die sporen geldt een lagere dekkingseis, namelijk tenminste € 2.500.000,- per gebeurtenis.¹⁵

¹¹ Artikel 27 lid 2 sub a Spoorwegwet.

¹² Artikel 27 lid 2 sub b Spoorwegwet.

¹³ Artikel 55 Spoorwegwet.

¹⁴ Artikel 7 Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen.

¹⁵ Artikel 8 lid 3 Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen.

2.3 Overeenkomsten en Algemene voorwaarden

De Netverklaring is civielrechtelijk gezien het aanbod van ProRail aan gerechtigden voor de toegang tot en het gebruik van de door ProRail beheerde spoorwegen en daaraan verwante dienstverlening door ProRail. Op grond van specifieke wettelijke bepalingen¹⁶ 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 het Huisreglement ProRail¹⁷ van toepassing, voor zover die toegang niet is geregeld in artikel 22 van de Spoorwegwet.

2.3.1 Toegangsovereenkomsten met spoorwegondernemingen

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

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

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

Algemene Voorwaarden

ProRail wil in de toegangsovereenkomsten algemene voorwaarden overeenkomen, die de administratieve, technische en financiële regelingen beschrijven die van toepassing zijn bij het gebruik van de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur en bij de daarbij aangeboden dienstverlening. Regelingen in de CUI¹⁸, die van rechtswege alleen van toepassing zijn op het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer, zijn in de Algemene Voorwaarden overgenomen, dan wel worden via de Algemene Voorwaarden van overeenkomstige toepassing verklaard voor gebruik van de infrastructuur voor binnenlands vervoer en voor ander gebruik van spoorwegen waarvoor de regelingen in de CUI niet van rechtswege van toepassing zijn. De toegangsovereenkomst en de Algemene Voorwaarden zijn zodanig opgesteld dat ze in overeenstemming zijn met de European General Terms and Conditions zoals overeengekomen tussen CIT en RNE. De European General Terms and Conditions zijn te raadplegen via de [website van ProRail](#).

Overeen te komen regeling

► ProRail wil in alle toegangsovereenkomsten de Algemene Voorwaarden van toepassing verklaren. ProRail biedt daarbij de volgende afwijkingsmogelijkheden aan op de Algemene Voorwaarden:

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

Sluiting van de overeenkomst

ProRail informeert gerechtigden desgevraagd over de voorafgaand aan de ondertekening van de overeenkomst te overleggen gegevens en documenten; gerechtigden die een toegangsovereenkomst

¹⁶ Artikel 59 Spoorwegwet.

¹⁷ RLN00300 te raadplegen via de [website van ProRail](#).

¹⁸ "CUI": de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer (CUI – Aanhangsel E bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF), Tractatenblad 277 2011 d.d. 28 december 2011).

willen aangaan worden uitgenodigd zich daartoe in verbinding te stellen met ProRail (contactgegevens: zie paragraaf 1.8) vanaf het moment dat de aanvraag voor een veiligheidscertificaat bij de Inspectie Leefomgeving en Transport wordt ingediend.

Gerechtigden die als spoorwegonderneming voor de eerste keer een toegangsovereenkomst wensen aan te gaan, dienen ermee rekening te houden dat in verband met de administratieve voorbereidingen steeds een termijn van één week ligt tussen de ondertekening van de overeenkomst en het eerste gebruik van de spoorweginfrastructuur.

2.3.2 Toegangsovereenkomsten met gerechtigden niet zijnde spoorwegondernemingen

Een toegangsovereenkomst tussen ProRail en een gerechtigde die niet een spoorwegonderneming is, wordt in de Netverklaring aangeduid als een capaciteitsovereenkomst. Een capaciteitsovereenkomst betreft uitsluitend de verdeling en reservering van capaciteit, maar geeft geen recht op toegang tot of gebruik van de spoorweginfrastructuur. De reservering vervalt indien de gerechtigde niet uiterlijk 30 dagen vóór de verkeersdag aan ProRail heeft gemeld, welke spoorwegonderneming de treindienst zal verzorgen in de capaciteit van de gerechtigde.

Algemene Voorwaarden

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

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

2.3.3 Kaderovereenkomsten

Kaderovereenkomsten worden door ProRail niet aangeboden.

2.4 Operationele voorwaarden

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

In aanvulling op de wettelijke regels voor veilig en ongestoord gebruiken van de hoofdspoorwegen heeft ProRail een verzameling operationele regels opgesteld om het doelmatig gebruik van de hoofdspoorwegen en een doelmatige afwikkeling van de communicatie tussen ProRail en uitvoerend spoorwegpersoneel te bevorderen. Deze verzameling operationele regels is in de vorm van de Operationele Voorwaarden opgenomen in bijlage 6.

Overeen te komen regeling

- ProRail wil in een toegangsovereenkomst afspraken maken over het doelmatig gebruik van de hoofdspoorwegen en een doelmatige afwikkeling van de communicatie tussen ProRail en uitvoerend spoorwegpersoneel door toepassing van de Operationele Voorwaarden overeen te komen zoals opgenomen in bijlage 6. ◀

Naast de in bijlage 6 opgenomen Operationele Voorwaarden geldt het volgende:

Voertaal

ProRail gebruikt als voertaal zoals bedoeld in de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding'¹⁹ de Nederlandse taal. In geval van een 'international disruption', zoals gedefinieerd in hoofdstuk 2 van het 'Handbook for International Contingency Management van RNE', geldende regels over de voertaal zoals bepaald in dit Handboek. Op het baanvak Enschede – Enschede Grens is de voertaal de Duitse taal, zoals

¹⁹ Besluit 2012/757/EU, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 2015/995 van 8 juni 2015, PbEU 2015, L 165/1.

bepaald is in het document 'Aanvullende overeenkomst over lokale bijzonderheden voor het grensbaanvak Gronau – Enschede'. Dit document is te vinden op het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

Remtabellen

Op basis van artikel 4.2.2.6.2 van de TSI OPE stelt ProRail de al in gebruik zijnde remtabellen beschikbaar. Deze remtabellen (en de daarbij behorende voorschriften) zijn per 1 april 2020 uit de Regeling Spoorverkeer geschrapt.²⁰

Remtabel	1				2				Snelheid in km/u:
	1.1 ¹⁾	1.2 ²⁾	1.3 ³⁾	1.4 ⁴⁾	2.1 ¹⁾	2.2 ²⁾	2.3 ³⁾	2.4 ⁴⁾	
Rempercentage in %	30	30	30	30	39	39	39	39	30
	30	30	30	30	46	46	46	46	35
	30	30	30	30	54	54	54	54	40
	30	30	30	30	54	54	54	54	45
	30	30	30	30	54	54	54	54	50
	36	36	36	36	54	54	54	54	55
	46	46	46	46	56	56	56	56	60
	46	46	46	46	56	56	56	56	65
	46	46	46	46	56	56	56	56	70
	46	46	46	46	56	56	56	56	75
	54	54	54	54	65	65	65	65	80
	54	54	54	54	65	69	72	72	85
	55	55	55	55	65	69	72	72	90
	56	59	62	63	69	73	76	76	95
	65	69	72	–	75	79	83	–	100
	69	73	76	–	–	–	–	–	105
	76	80	84	–	–	–	–	–	110
	83	88	92	–	–	–	–	–	115
	91	96	100	–	–	–	–	–	120
	102	–	–	–	–	–	–	–	125
	113	–	–	–	–	–	–	–	130
	113	–	–	–	–	–	–	–	135
	119	–	–	–	–	–	–	–	140

²⁰ Zie Staatscourant 2020, 14353

Remtabel	1				2				
	1.1 ¹⁾	1.2 ²⁾	1.3 ³⁾	1.4 ⁴⁾	2.1 ¹⁾	2.2 ²⁾	2.3 ³⁾	2.4 ⁴⁾	Snelheid in km/u:
	129	–	–	–	–	–	–	–	145
	139	–	–	–	–	–	–	–	150
	149	–	–	–	–	–	–	–	155
	160	–	–	–	–	–	–	–	160

Leeswijzer

- Remtabel 1 (onderverdeeld in de kolommen 1.1 tot en met 1.4) geldt voor alle baanvakken met uitzondering van de baanvakken genoemd bij remtabel 2.
- Remtabel 2 (onderverdeeld in de kolommen 2.1 tot en met 2.4) geldt voor de baanvakken Nuth – Haanrade en Heerlen – Schin op Geul.

Noten

- Geldt voor alle treinen met uitzondering van de onder 2, 3 en 4 genoemde treinen.
- Geldt voor treinen bestemd voor het vervoer van goederen met de rem in de stand P en een trein lengte, exclusief de vooroplopende krachtvoertuigen, van > 500 meter en ≤ 600 meter.
- Geldt voor treinen bestemd voor het vervoer van goederen met de rem in de stand P en een treinlengte, exclusief de vooroplopende krachtvoertuigen, van > 600 meter en ≤ 700 meter.
- Geldt voor treinen bestemd voor het vervoer van goederen met de rem in de stand G, ongeacht treinlengte.

Bij de toepassing van deze remtabel gelden de voorschriften en berekeningsmethoden zoals opgenomen in de artikelen 9 tot en met 22 en bijlage 3 van de Regeling Spoorverkeer zoals deze gold op 31 maart 2020 (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0017707/2019-10-01>).

2.5 Buitengewoon vervoer

Spoorvoertuigen, inclusief lading, die niet voldoen aan de wettelijke eisen of die niet voldoen aan de grenswaarden voor normaal verkeer zoals omschreven in onderdeel 1.2 van bijlage 6 'Operationele Voorwaarden' kunnen in bepaalde gevallen – voor zover de wet dat toestaat en onverkort eventuele wettelijke verplichtingen met betrekking tot ontheffingen – toch gebruikt worden, onder de voorwaarden van een regeling voor Buitengewoon Vervoer.

ProRail is gemandateerd²¹ om een ontheffing te verlenen voor vervoer waarvan de lading buiten het referentieprofiel voor spoorvoertuigen uitsteekt²²; de ontheffingen van andere wettelijke voorschriften worden verleend door ILT.

Indien lading zich in het Rode Meetgebied, zie bijlage 12, bevindt, moet de spoorwegonderneming een melding doen aan ProRail; naar aanleiding van die melding kan ProRail aanwijzingen geven.²³

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

²¹ Artikel 2 lid 1 Besluit mandaat, volmacht en machtiging ProRail inzake bevoegdheden Spoorwegwet.

²² Artikel 10 lid 2 Besluit spoorverkeer.

²³ Artikel 10 lid 3 Besluit spoorverkeer.

2.6 Gevaarlijke stoffen

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor gelden de bepalingen van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen en de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen waarmee onder andere het RID²⁴ in de Nederlandse wetgeving is opgenomen.

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

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

Op grond van artikel 25 van het Besluit spoorverkeer in relatie tot artikel 4.2.2.7.2 van de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding' moet de spoorwegonderneming vóór vertrek van een trein waarin gevaarlijke stoffen worden vervoerd, mededeling doen aan ProRail van alle informatie die de beheerder nodig heeft. Overeenkomstig paragraaf 1.4.3.6b RID ontvangt ProRail informatie over het UN-nummer en het gevaarsidentificatie-nummer van die gevaarlijke stoffen, alsmede van de plaats waar zich die stoffen in de trein bevinden.

Op grond van paragraaf 1.4.2.2.5 jo. 1.4.3.6b van het RID moet de spoorwegonderneming ervoor zorgen dat ProRail tijdens het vervoer van zendingen gevaarlijke stoffen (met inbegrip van het verblijf op een emplacement gedurende het vervoer) voortdurend snel en zonder hinder kan beschikken over de beladingsgegevens van die wagens met gevaarlijke stoffen, alsmede over de verblijfplaats van die wagens en de plaats van die wagens ten opzichte van andere wagens van de spoorwegonderneming in de trein.

Overeen te komen regeling

- ▶ ProRail wil in de toegangsovereenkomst vastleggen of de bedrijfsactiviteit van de spoorwegonderneming mede het vervoer van gevaarlijke stoffen omvat, en zo ja, in de toegangsovereenkomst afspraken opnemen over de wijze:
 - van gegevenslevering over dat vervoer (zie bijlage 6, Operationele Voorwaarden, onderdeel 4.2.1);
 - waarop de levering van beladingsgegevens en gegevens over de wagenvolgorde in treinen en op emplacements plaatsvindt (zie bijlage 6, Operationele Voorwaarden, onderdeel 4.2.2).

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

2.7 Eisen met betrekking tot spoorvoertuigen

Voertuigvergunningen

Voor de inzet van een spoorvoertuig op de hoofdspoorweginfrastructuur is een voertuigvergunning vereist en dient het voertuig in het voertuigregister te staan ingeschreven.²⁵ Voor het uitvoeren van testritten met spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur kan ILT namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een tijdelijke gebruiksvergunning verlenen.²⁶ Het verlenen van

²⁴ Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID), Aanhangsel C bij het Verdrag betreffende het internationale spoorvervoer (COTIF).

²⁵ Artikel 26q Spoorwegwet

²⁶ Artikel 26r Spoorwegwet

vergunningen verloopt via het Europees Spoorwegbureau (ERA) of ILT. De wijze waarop ILT ProRail hierbij betrokken is vastgelegd in een beleidsregel.²⁷

Voor de toelating van spoorvoertuigen gelden de eisen in de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI) en de Regeling indienststelling spoorvoertuigen (Ris). Informatie over de hoofdspoorweginfrastructuur is opgenomen in het [Register van Infrastructuur \(RINF\)](#). Voor het uitvoeren testen en de beoordeling van eisen kan aanvullende informatie over de hoofdspoorweginfrastructuur noodzakelijk zijn. Vragen hierover kunnen worden gesteld via inzet.spoorvoertuigen@prorail.nl.

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 en essentiële eisen wordt geëxploiteerd en onderhouden.²⁸

Gegevens van spoorvoertuigen

ProRail heeft van spoorwegondernemingen gegevens nodig van nieuwe en gewijzigde spoorvoertuigen, zoals bedoeld in paragraaf 3.5, bijlage 6 (onderdeel 4.1.4 lid 4) en bijlage 8 onderdeel 3). Op het [Logistiek Portaal van ProRail](#) is een format opgenomen met een specificatie van de te leveren gegevens (Format te leveren kenmerken materieel versie 2 d.d.12-12-2014). Het ingevulde format kan verzonden worden 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.

2.8 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 werkt zoals bedoeld in de Spoorwegwet, voldoende geïnstrueerd zijn over veiligheidsaspecten en de beheerste uitvoering van de bedrijfsprocessen.²⁹

Overeen te komen regeling

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

Voor bepaalde grensoverschrijdende baanvakken kan er ten aanzien van het taalniveau dat gesproken moet worden een vrijstelling verleend worden, mits hiervoor de 'Procedure vrijstelling taalniveau (B1) machinisten op grensoverschrijdende baanvakken' doorlopen wordt. De procedure kan worden geraadpleegd via het [Logistiek Portaal van ProRail](#)

2.9 Eisen met betrekking tot informatielevering

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

- De informatie die de spoorwegonderneming opneemt in capaciteitsaanvragen (zie aanvraaginformatie in hoofdstuk 4).

²⁷ Beleidsregel rol beheerder bij voertuigtoelating Spoorwegwet 2019

²⁸ Artikel 26k lid 6 en 26c lid 1 Spoorwegwet

²⁹ Artikel 22 lid 2 sub d en artikelen 49 tot en met 54 Spoorwegwet.

- De informatie die de spoorwegonderneming levert onmiddellijk voorafgaand en tijdens het feitelijk gebruik van de infrastructuur.
- De informatie over het gerealiseerde gebruik, verkeer en vervoer in een tijdvak die de spoorwegonderneming na afloop van dat tijdvak levert, met name voor de beheersing van de geluidsemissie (zie bijlage 8, onderdeel 3).
- Informatie over activiteiten van de spoorwegonderneming binnen, in de zin van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, als inrichting gekenmerkte delen van de infrastructuur waarover bij de vergunninghouder rapportageverplichtingen bestaan.
- Loggings ETCS ten behoeve van storingsanalyses.
- Om grondoorzaken van complexe ERTMS- (keten)problemen te kunnen identificeren in techniek, proces of bediening/gebruik worden gezamenlijk door Spoorwegonderneming en Beheerder periodiek analyses uitgevoerd. Voor deze analyses stelt Spoorwegonderneming, voor zover de materieelcontracten dat toelaten, relevante onbewerkte data uit spoorvoertuigen (bijvoorbeeld ARR-data, JRU-data en RTM-data) aan Beheerder beschikbaar. Beheerder stelt de relevante QATS-data van de spoorvoertuigen op verzoek aan Spoorwegonderneming beschikbaar. In het geval van veiligheid gerelateerde storingen zullen partijen de data binnen 24 uur veilig stellen en op verzoek zo spoedig mogelijk ter beschikking stellen aan Beheerder.

Rapportages ten behoeve van statistiekverplichting voor spoorwegondernemingen

Op spoorwegondernemingen rusten wettelijke verplichtingen met betrekking tot de levering van statistische gegevens over hun verkeer aan het Centraal Bureau voor de Statistiek.

ProRail is bereid op basis van een daartoe door de spoorwegonderneming afgegeven machtiging de daarvoor bij ProRail beschikbare gegevens rechtstreeks aan het Centraal Bureau voor de Statistiek beschikbaar te stellen.

Overeen te komen regeling

- In de toegangsovereenkomst maken spoorwegonderneming en ProRail nadere afspraken over de modaliteiten van alle informatieoverdrachten, zowel die in het kader van wettelijke verplichtingen als die in het kader van de toegangsovereenkomst. Daarbij kan worden overeengekomen, dat een spoorwegonderneming informatie die meerdere doelen dient slechts eenmaal hoeft aan te leveren. ◀

3 Spoorweginfrastructuur

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een omschrijving op hoofdlijnen van de functionele en technische kenmerken van de door ProRail beheerde spoorwegen en de daartoe behorende spoorweginfrastructuur. Het [infrastructuuregister \(RINF\)](#) zoals bedoeld in artikel 16 b van de Spoorwegwet bevat de waarden van de netwerkparameters.

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

bedrijf:	ProRail, Vervoer en Dienstregeling afdeling Vervoeranalyse en Capaciteitsontwikkeling	
postadres:	Postbus 2038 3500 GA Utrecht	
bezoekadres:	Moreelsepark 3 3511 EP Utrecht	
e-mail:	gebruikswaardeinfo@prorail.nl	

Gerechtigden kunnen op aanvraag (contact-gegevens: zie paragraaf 1.8) toegang verkrijgen tot het Logistiek Portaal waarop ProRail informatie beschikbaar stelt.

3.2 Beheergebied

Het beheergebied van ProRail wordt omschreven aan de hand van:

- Een opgave van de spoorwegen die binnen het beheer van ProRail vallen, inclusief de bijbehorende infrastructuur en in onbruik geraakte spoorwegen;
- een lijst van overgangen op aansluitende spoorwegen die buiten het beheer van ProRail vallen.

3.2.1 Spoorwegen in beheer bij ProRail

In bijlage 1 zijn de door ProRail beheerde spoorwegen³⁰ weergegeven. Deze bijlage bevat ook een tabel met de als hoofdspoorweg aangewezen spoorwegen³¹ die spooraansluitingen in haven- en industriegebieden ontsluiten.

ProRail beheert:

- de spoorwegen die in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen als hoofdspoorwegen zijn aangewezen en waarvan het beheer bij concessie aan ProRail is opgedragen;
- de infrastructurele elementen³² die tot de hoofdspoorwegen behoren en die als spoorweginfrastructuur zijn aangewezen waaronder de transfervoorzieningen in stations;
- een aantal andere infrastructurele voorzieningen die met het verkeer op de hoofdspoorwegen zijn gerelateerd en in beheer zijn bij ProRail, te weten de tankinstallaties;
- een aantal in onbruik geraakte spoorwegen, niet als hoofdspoorweg aangewezen spoorwegen, zie bijlage 11.

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

In onbruik geraakte spoorwegen

³⁰ De spoorwegen als vermeld in bijlage 1 alsmede bijlage 2 onderdeel a bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

³¹ De spoorwegen als vermeld in bijlage 2 onderdeel b bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

³² Zie bijlage I bij Richtlijn 2012/34/EU.

ProRail beheert een aantal in onbruik geraakte spoorwegen (zie bijlage 11). Deze spoorwegen zijn spoorwegen als bedoeld in artikel 2 lid 3 van het Besluit bijzondere spoorwegen zodat spoorverkeer over deze in onbruik geraakte spoorwegen niet mogelijk is. Een eventuele reactivering van in onbruik geraakte spoorwegen wordt via een aanvulling op de Netverklaring bekendgemaakt en in dat geval is pas spoorverkeer over een gereactiveerde spoorweg mogelijk indien deze spoorweg is opgenomen in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

3.2.2 Aansluitende spoorwegen buiten beheer van ProRail

Via de onderstaande grensovergangen zijn de hoofdspoorwegen ten behoeve van doorgaand grensoverschrijdend verkeer verbonden met spoorwegen in aangrenzende staten:

- met het door Infrabel beheerde spoorwegnet in België, via de grensovergangen:
 - Sas van Gent – Zelzate
 - Roosendaal – Essen
 - Hazeldonk
 - Budel – Neerpelt
 - Maastricht – Lanaken³³
 - Eijsden – Visé
- met het door DB Netz AG beheerde spoorwegnet in Duitsland, via de grensovergangen:
 - Nieuweschan – Weener³⁴
 - Oldenzaal – Bad Bentheim
 - Enschede – Gronau³⁵
 - Zevenaar – Emmerich
 - Venlo – Kaldenkirchen
 - Haanrade – Herzogenrath

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

Verschillende industriële en goederenoverslagbedrijven zijn via spooraansluitingen verbonden met de door ProRail beheerde hoofdspoorwegen. Deze spooraansluitingen vallen buiten het beheer van ProRail. Informatie over de gebruiksmogelijkheden en voorwaarden zijn te verkrijgen bij de bedrijven die door de spooraansluiting ontsloten worden.

3.3 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 zijn onder meer te vinden in:

- De applicatie 'RailMaps', zie voor een omschrijving onderdeel 1 van bijlage 23.
- 'Functionaliteit van spoorweginfrastructuur op maat via Infra-Atlas in paragraaf 5.5.2.1.
- De applicatie Wegwijzers, zie voor een omschrijving onderdeel 2 van bijlage 23.
- De publicatie over tijdelijke snelheidsbeperkingen, zie voor een omschrijving onderdeel 3 van bijlage 23.
- Het infrastructuurregister (het RINF), zie de [website van ProRail](#). Dit register als bedoeld in artikel 16 b van de Spoorwegwet bevat de waarden van de netwerkparameters van de infrastructuur.

³³ De spoorweg Maastricht – Lanaken verbindt het nabij de grens op Belgisch grondgebied gelegen industrieterrein met het spoorwegnet in Nederland; de spoorweg biedt geen verbinding voor doorgaand verkeer van/naar het Belgische spoorwegnet.

³⁴ Door een defecte spoorbrug is gedurende de geldigheidsperiode van de Netverklaring geen doorgaand treinverkeer na Weener mogelijk via de spoorweg Nieuweschan – Weener.

³⁵ 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.

3.3.1 Geografische identificatie

In de geografische identificatie van het door ProRail beheerde spoorwegnet wordt onderscheid gemaakt tussen baanvakken, spoorgeometrie en stations en knooppunten. In RailMaps zijn de identificatiekenmerken van sporen (letters/nummers), seinen, wissels en andere inrichtingen en de kilometrering(en) per baanvak te raadplegen.

De nuttige lengte van aanwezige aankomst-, vertrek-, opstel- en inhaalsporen per emplacement is te vinden via het Logistiek Portaal van ProRail. Hier wordt ook een overzicht gegeven van de detailinformatie die in dit verband op aanvraag beschikbaar is.

3.3.1.1 Baanvakken

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de netwerkconfiguratie, enkelsporige, dubbelsporige en meersporige baanvakken afstanden tussen knooppunten (selectie).

Voor informatie over de nuttige spoorlengte van opstelsporen: zie het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

3.3.1.2 Spoorgeometrie

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

3.3.1.3 Stations en knooppunten

In bijlage 1 zijn de knooppunten in het spoorwegnet en ter oriëntatie de namen van een aantal belangrijke stations en knooppunten terug te vinden.

3.3.1.4 Op aanvraag beschikbaar gestelde informatie

Op aanvraag is tevens beschikbaar:

- sporenplan en rijwegmogelijkheden per emplacement, overloopvoorzieningen buiten emplacementen;
- aansluitrichting van baanvakken op emplacementen;
- de ligging en de volledige en verkorte benaming van alle emplacementen, stations, grenspunten en overige bijzondere punten;
- ligging van aftakkingen naar spooraansluitingen;
- de begrenzing van de sporen en spoorgedeelten die volgens het Besluit Spoorverkeer³⁶ als 'emplacement' worden aangemerkt.

3.3.2 Gebruiksmogelijkheden

De gebruiksmogelijkheden van de spoorwegen zijn beschreven via de onderstaande zes parameters.

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

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

De hoekverhoudingen van wissels en de aanwezigheid van bovenleiding op individuele sporen is beschikbaar via RailMaps.

Het gebruik buiten de grenswaarden van onderstaande parameters is alleen toegestaan onder overeen te komen regelingen voor Buitengewoon Vervoer zoals omschreven in onderdeel 1.2 van bijlage 6.

³⁶ Artikel 29 t/m 34 Besluit spoorverkeer; artikel 38 t/m 40 van de Regeling spoorverkeer.

3.3.2.1 Referentieprofiel

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

- Spoorvoertuigen (inclusief lading) waarvan het referentieprofiel voldoet aan G2³⁷ zijn toegestaan op alle door ProRail beheerde spoorwegen.
- Spoorvoertuigen (inclusief lading) waarvan het referentieprofiel voldoet aan GC³⁸ zijn toegestaan op de tracés die in bijlage 12 als GC of NL-2 zijn aangemerkt.
- Spoorvoertuigen (inclusief lading) waarvan het referentieprofiel voldoet aan NL-1³⁹ zijn toegestaan op de tracés die in bijlage 12 als NL-1 of NL-2 zijn aangemerkt.
- Spoorvoertuigen (inclusief lading) waarvan het referentieprofiel voldoet aan NL-2⁴⁰ zijn toegestaan op de tracés die in bijlage 12 als NL-2 zijn aangemerkt.
- Spoorvoertuigen (inclusief lading) waarvan het referentieprofiel niet past binnen het referentieprofiel van het te berijden baanvak worden aangemerkt als Buitengewoon Vervoer, zie paragraaf 2.5. Hiervan is in ieder geval sprake wanneer de lading zich bevindt in het zogenaamde Rode Meetgebied, zie bijlage 12.
- Spoorvoertuigen die worden ingezet op grensbaanvakken moeten ook voldoen aan de profielvereisten van het aangrenzende spoorweginet.

3.3.2.2 Aslast en tonmetergewicht

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

Over het gehele net is beladingsklasse C2 toegestaan. Het spoorvoertuig mag niet zwaarder worden beladen dan de hoogste waarde die voor dat spoorvoertuig is toegelaten.⁴¹ Overeenkomstig de TSI Infrastructuur⁴² is er een splitsing in goederenvervoer (F) en reizigersvervoer (P):

- Goederenvervoer (F)
Op grote delen van het net, waaronder alle baanvakken die deel uitmaken van de internationale goederencorridors, is een hogere beladingsklasse dan C2 toegestaan onder de voorwaarden van Buitengewoon Vervoer (zie onderdeel 1.2 van bijlage 6 en onderdeel 1 van bijlage 13). Die voorwaarden hebben, voor zover gebruik wordt gemaakt van de gebruikelijke rijwegen, alleen betrekking op het in acht nemen van algemene en plaatselijke snelheidsbeperkingen.
- Reizigersvervoer (P)
Op grote delen van het net, zie onderdeel 2 van bijlage 13, kan onder specifieke voorwaarden een van beladingsklasse C2 afwijkende asbelasting door reizigersmaterieel overeengekomen worden. De specifieke voorwaarden worden overeengekomen in de toegangsovereenkomst en kunnen per baanvak en materieeltype en -inzet verschillen.

Als voorwaarden gelden in elk geval dat de afwijkende belasting nooit meer dan 22,5 ton bedraagt en dat de maximale snelheid de baanvaksnelheid is, met een maximum van 140 km/h voor treinen die rijden met Atb.

3.3.2.3 Helling

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

3.3.2.4 Snelheid

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

³⁷ Artikel 13 lid 1 van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen.

³⁸ Artikel 13 lid 2 van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen.

³⁹ Artikel 13 lid 2 van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen.

⁴⁰ Artikel 13 lid 2 van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen.

⁴¹ Artikel 17 lid 2 Besluit spoorverkeer

⁴² Verordening (EU) Nr. 1299/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem infrastructuur van het spoorwegsysteem in de Europese Unie, *PbEU* 2015, L 356/1

3.3.2.5 Treinlengte

- De maximale treinlengte inclusief locomotief is 740 m voor goederentreinen en 400 m voor hogesnelheidstreinen (exclusief een tolerantie van 1%). In internationaal verkeer zijn ook route-specifieke lengtebeperkingen van toepassing.
- De treinlengte moet kleiner zijn dan de nuttige lengte van de vertrek-, inhaal- en aankomstsporen waarop de trein volgens de dienstregeling is gepland.
De lengte van reizigerstreinen moet ook zijn afgestemd op de nuttige lengte van de perrons waarlangs de trein volgens dienstregeling halteert (zie bijlage 19).
Bij gepland gebruik van een omleidingsroute zijn de lengtebeperkingen volgens de dienstregeling op die route van toepassing.
Een gedetailleerd overzicht van de nuttige spoor- en perronlengten per emplacement is te raadplegen op het [Logistiek Portaal van ProRail](#).
- ProRail en DB Netz hebben de volgende grenswaarden voor treinlengten (inclusief tractievoertuigen) bepaald voor goederentreinen over de grensovergangen, gebaseerd op de beperkingen in Duitsland:
 - Oldenzaal – Bad Bentheim: grenswaarde 590 m;
 - Zevenaar – Emmerich: grenswaarde 690 m;
 - Venlo – Kaldenkirchen: grenswaarde 650 m.Goederentreinen naar en van Duitsland langer dan deze grenswaarden kunnen alleen met instemming van DB Netz worden ingezet. ProRail draagt zorg voor de afstemming met DB Netz. Goederentreinen naar en van Duitsland die geen gebruik maken van de van te voren geregelde treinpaden op de goederencorridors (Pre-arranged Paths) en langer zijn dan bovengenoemde grenswaarden (met een maximum van 740 meter) kunnen alleen met instemming van DB Netz worden ingezet. ProRail draagt zorg voor de afstemming met DB Netz. Zie voor meer toelichting op dit proces de paragrafen 4.4.1.2 en 4.4.1.3

3.3.2.6 Elektrische energievoorziening

In bijlage 17 is de volgende informatie weergegeven:

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

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

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

Overeen te komen regeling

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

3.3.2.7 Op aanvraag beschikbaar gestelde informatie

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

3.3.3 Beveiligings- en communicatiesystemen

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

Alle baanvakken en sporen die zijn ingericht voor snelheden hoger dan 40 km/h zijn voorzien van een seinstelsel dat het verband tussen wisselstanden, spoorbezetting en seingeving bewaakt. Daarnaast zijn beveiligingssystemen toegepast, die via treinbeïnvloeding de maximumsnelheid en de correcte opvolging van de opdrachten van de seingeving bewaken.

De regelingen voor het gebruik van niet-centraal bediende baanvakken zijn uitgewerkt in de ‘Lokale bedrijfsregels’, zie onderdeel 5.2 van bijlage 6.

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

3.3.3.1 Seinstelsels

In onderstaande tabel is het aanwezige seinstelsel beschreven per baanvak.

tabel 3.1 Aanwezig seinstelsel per baanvak

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

3.3.3.2 Verkeersleidingssystemen

- Verkeersleiding-ondersteunende systemen worden gevoed met treinsamenstellingsgegevens voor zover die in de dienstregeling-planningssystemen zijn ingevoerd; de voorwaarden voor het gebruik van deze systemen door spoorwegondernemingen worden nader overeengekomen.
- Alle treinverkeersleidingsposten en de backoffice van Incidentenbestrijding zijn als regel doorlopend geopend; rond feestdagen kunnen na overleg afwijkende openingstijden worden toegepast.
- Na vaststelling van de jaardienstregeling kan ProRail (na overleg met betrokken gerechtigden) besluiten, treinverkeersleidingsposten te sluiten gedurende de uren waarin volgens de jaardienstregeling geen verkeer plaatsvindt in hun verantwoordelijkheidsgebied; deze sluitingstijden worden bekend gemaakt in de ‘Lokale bedrijfsregels’, zie onderdeel 5.2 van bijlage 6.
- Buiten de tijdvakken waarin een treindienstleider niet-centraal bediend gebied⁴³ aanwezig is geldt: Voorafgaand aan het gebruik van sporen naar, binnen en vanuit de niet-centraal bediende gebieden van stations moet een regeling met ProRail worden getroffen over het veiligheidsbeheer en de uitwisseling van veiligheidsinformatie.

⁴³ “Treindienstleider met minimale bevoegdheid”.

3.3.3.3 Communicatiesystemen

De door ProRail beheerde spoorwegen zijn uitgerust met GSM-R, een internationaal gestandaardiseerd digitaal radiocommunicatiesysteem. GSM-R is geschikt voor datacommunicatie tussen ETCS systemen en het gespreksverkeer tussen machinist en treindienstleiding (zie het systeem GSM-R Voice Spoorwegveiligheid in onderdeel 4 van bijlage 23 en de dienst GSM-R Portofonie in paragraaf 5.5.1.1). Verder is GSM-R geschikt voor andere spoorweggerelateerde voice en data communicatie (zie de dienst GSM-R andere spoorweggerelateerde voice en data in paragraaf 5.5.1.2).

3.3.3.4 Treinbeïnvloedingssystemen

- Type treinbeïnvloedingssysteem per baanvak: zie bijlage 14.
Op de grensbaanvakken Roosendaal – Roosendaal Grens en Maastricht – Eijsden Grens is bij de seinen gelegen tussen de rijksgrens en het begin/einde van het met ATB beveiligde gebied het (Belgische) treinbeïnvloedingssysteem Memor/krokodil geïnstalleerd.
Op het emplacement van Venlo, het grensbaanvak Venlo – Venlo Grens en het grensbaanvak Enschede – Enschede Grens is bij een aantal seinen het (Duitse) treinbeïnvloedingssysteem PZB/Indusi geïnstalleerd.
- Op de baanvakken Amsterdam Duivendrecht – Utrecht alsmede Lelystad Opstelsterrein Aansluiting – Hattemberbroek Aansluiting is naast ATB-EG ook een ERTMS treinbeïnvloedingssysteem aanwezig. Tractievoertuigen uitgerust met ATB en/of compatibele ERTMS treinapparatuur kunnen van dit baanvak gebruik maken. Onder het ERTMS treinbeïnvloedingssysteem zijn de volgende snelheden toegestaan voor daarvoor geschikte en toegelaten spoorvoertuigen:
 - Amsterdam – Utrecht: 160 km/h;
 - Lelystad Opstelsterrein Aansluiting – Hattemberbroek Aansluiting: 200 km/h.Zonder ERTMS communicatie-encryptiesleutels kunnen met ETCS uitgeruste spoorvoertuigen deze baanvakken berijden onder ATB.
- De rangeerheuvel te Kijfhoek is voorzien van een geautomatiseerd heuvelprocesbesturings-systeem. Tractievoertuigen die worden gebruikt voor het rangeren via deze rangeerheuvel moeten voorzien zijn van apparatuur voor communicatie met en beïnvloeding door dit heuvelproces-besturingssysteem.
- Het treinbeïnvloedingssysteem ATB (zowel ATB-EG als ATB-NG) bewaakt de opdracht om de snelheid te verminderen tot de snelheid die het seinstelsel aangeeft. Op geselecteerde locaties heeft het ATB-EG systeem een extra functie ("ATB-Vv") die voorziet in remcurvebewaking in het snelheidsgebied tussen 0 en 40 km/h. ATB-Vv beïnvloedt alleen materieel dat is voorzien van de ATB-Vv functionaliteit.
- Een ETCS level transitie STM-ATB <> STM-PZB is aanwezig op de grensbaanvakken:
 - Nieuweschans – Weener (D),
 - Coevorden – Laarwald (D),
 - Oldenzaal – Bad Bentheim (D),
 - Venlo (emplacement) – Kaldenkirchen (D),
 - Landgraaf – Herzogenrath (D).
- Een ETCS level transitie STM-ATB <> Level 2 is aanwezig op het baanvak Zevenaar – Zevenaar Oost.
- Een ETCS level transitie Level 2 <> STM-PZB is aanwezig op het grensbaanvak Zevenaar Oost – Emmerich (D).
- Een ETCS level transitie STM-ATB <> STM-Memor is aanwezig op de grensbaanvakken:
 - Roosendaal – Essen (B),
 - Weert – Budel – Neerpelt (B),
 - Maastricht Randwyck – Eijsden – Visé (B).

Overeen te komen regeling

► ProRail heeft:

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

3.3.3.5 Treindetectiesystemen

- Op het spoorwegnet zijn verschillende treindetectiesystemen in gebruik om de beveiliging te voorzien van informatie over spoorbezetting; sommige van die treindetectiesystemen maken gebruik van de kortsluitende werking van wielstellen (spoorstroomlopen), andere systemen werken op grond van andere fysische fenomenen, zoals de beïnvloeding van een magneetveld (assentellers en detectielussen) of het doorbuigen van de spoorstaaf (pedalen).
- In bijlage 15 is per baanvak aangegeven welke treindetectiesystemen in gebruik zijn. Informatie over aanwezige detectiesystemen op specifieke sporen op emplacementen en stations is niet zichtbaar in bijlage 15. Zie hiervoor paragraaf 3.3.3.6.
- 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 voldoende compatibiliteit wordt per geval bepaald door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (namens deze ILT) en vastgelegd in de vergunning voor indienststelling van het specifieke spoorvoertuig. De compatibiliteitseisen die verbonden zijn met de verschillende treindetectiesystemen zijn vastgesteld in de Regeling indienststelling spoorvoertuigen. Deze eisen staan per detectiesysteem beschreven in artikel 17 van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen met verwijzing naar de bijlagen 4, 5 en 6. Voor niet-TSI-conforme voertuigen gelden daarnaast de eisen uit bijlage 3 onder 1.4.
- Bij combinatie van GRS-spoorstroomlopen met aanvullende detectiemiddelen (Assentellers, PSSSL, Pedalen, Massadetectielussen) is het mogelijk met spoorvoertuigen te rijden, die niet aan de eisen ten aanzien van detectiekwiteit (RIS bijlage 5) voldoen.
- Baanvakken met alleen GRS- en Toonfrequente spoorstroomlopen zijn niet zondermeer geschikt voor moderne elektrische reizigerstreinstellen die in monocultuur⁴⁴ rijden. Dit staat aangegeven in de beperkingen van de vergunning voor indienststelling van het spoorvoertuig, verwijzend naar het Technisch dossier bij de toelating.
- In bijlage 15 is aangegeven welke baanvakken geschikt zijn voor deze elektrische reizigerstreinstellen ongeacht of er monocultuur optreedt.

3.3.3.6 Op aanvraag beschikbaar gestelde informatie

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

3.4 Gebruiksbeperkingen

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

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

Beperkingen voor het doorgaande treinverkeer die van invloed zijn op het minimumtoegangspakket volgens bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU en van toepassing zijn en die voortvloeien uit vergunningen

⁴⁴ Van monocultuur is sprake als er minder dan 2 keer per uur op spoorniveau spoorvoertuigen met onbesproken detectiekwiteit rijden: VIRM/VIRMM, ICMm, DDZ, Elok met rijtuigen. Combinaties met andere typen treinstellen en goederentreinen geven in het algemeen onvoldoende garantie dat de detectiekwiteit behouden blijft in verslechterende omstandigheden, zoals in de bladvalperiode.

of andere publiekrechtelijke regelingen waarvan de inhoud niet in Staatscourant, Staatsblad of Tractatenblad wordt bekendgemaakt, worden door ProRail via de Netverklaring bekendgemaakt.

3.4.1 Gespecialiseerde infrastructuur

Uitsluitingen en beperkingen vervoer

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

In deze bijlage zijn ook de baanvakken vermeld waarop personenvervoer moet worden aangevraagd bij de OSS van ProRail. De aanvraag moet voorzien zijn van een Risico Inventarisatie & Evaluatie en een draaiboek. Deze documenten moeten tenminste een maand voor de uitvoerdatum zijn goedgekeurd door ProRail. Voor contactgegevens zie paragraaf 1.10.1.

Omgevingsvergunningen brandveilig gebruik

Sommige onderdelen van de spoorweginfrastructuur zijn als bouwwerk te kwalificeren. Voor het gebruik van deze bouwwerken kan een melding of een omgevingsvergunning brandveilig gebruik nodig zijn, op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, in combinatie met het Besluit omgevingsrecht en het Bouwbesluit 2012. Het bevoegd gezag kan voorwaarden aan het gebruik stellen in die melding of omgevingsvergunning brandveilig gebruik. Als uit een melding of omgevingsvergunning brandveilig gebruik beperkingen of voorwaarden voortvloeien die van belang zijn voor het gebruik van de infrastructuur door spoorwegondernemingen, maakt ProRail die beperkingen of voorwaarden bekend in de Netverklaring. De documenten zijn in te zien bij ProRail. De beperkingen en voorwaarden van bij ingang van de dienstregeling behorende bij deze Netverklaring geldende vergunningen en meldingen zijn opgesomd in bijlage 9.

Hogesnelheidsbaanvakken

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

Overeen te komen regeling

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

3.4.2 Milieugerelateerde gebruiksvoorschriften en -beperkingen

3.4.2.1 Omgevingsvergunningen milieu

Algemeen

Spoorwegondernemingen die van de door ProRail beheerde emplacementen gebruik maken, mogen alleen vergunningplichtige activiteiten uitvoeren als voor die activiteiten een omgevingsvergunning milieu is afgegeven. De vergunde activiteiten zijn vermeld in de omgevingsvergunning milieu. De aan ProRail verleende omgevingsvergunningen milieu, voor zover die bepalingen bevatten met betrekking tot het gebruik van de spoorweginfrastructuur zijn onderdeel van de Netverklaring.

Emplacementen zijn inrichtingen waar meerdere gebruikers (zoals ProRail en spoorwegondernemingen) tegelijkertijd en naast elkaar kunnen opereren, gebruikmakend van dezelfde omgevingsvergunning milieu. Elke gebruiker is verantwoordelijk voor het naleven van de vergunning en de daaraan verbonden voorschriften. Elk van de gebruikers is daarop aanspreekbaar door het bevoegd gezag. ProRail heeft de coördinerende taak op zich genomen om er voor te zorgen dat de gebruikers van de inrichting zijn geïnformeerd over de verplichtingen en de gebruiksmogelijkheden die in de vergunning zijn bepaald.

Overeen te komen regeling

- ▶ Door het aangaan van de toegangsovereenkomst verplicht de spoorwegonderneming zich tot het naleven van de vergunningvoorschriften; het niet naleven van deze voorschriften impliceert dan een toerekenbaar tekortkomen jegens ProRail. De Algemene Voorwaarden (bijlage 5) en de Operationele Voorwaarden (bijlage 6) bevatten nadere bepalingen hieromtrent. ◀

ProRail heeft in het kader van het akoestisch onderzoek ten behoeve van de naleving van een omgevingsvergunning milieu en ook ten behoeve van de aanvraag van een omgevingsvergunning milieu geluidemissiegegevens nodig van reizigersmaterieel en locomotieven zoals deze van toepassing zijn voor het gebruik op emplacementen. Voor goederenmaterieel wordt van reeds bekende gemiddelde waarden uitgegaan.

Overeen te komen regeling

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

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

Aanvraag of wijziging van een omgevingsvergunning milieu

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

- ProRail berekent op basis van de gegevens van de spoorwegondernemingen de milieutechnische effecten van de aan te vragen activiteiten op de omgeving en stelt rapporten op. De milieutechnische rapporten samen met de aanvraagtekst worden met de relevante spoorwegondernemingen afgestemd. Bij het indienen van de definitieve aanvraag, het indienen van zienswijzen op basis van de ontwerpbeschikking en het aantekenen van een beroep wordt tijdig met de spoorwegondernemingen afgestemd. Kopieën van de relevante documenten worden aan de spoorwegondernemingen gestuurd.
- De milieukaders worden door ProRail, nadat de omgevingsvergunning milieu van kracht is geworden, vertaald naar plannormen milieu die de basis vormen voor de verdeling van de capaciteit (integraal capaciteitsmanagement).

ProRail heeft een coördinerende rol bij de processen ten behoeve van het indienen van zienswijzen en beroepschriften en, indien daartoe aangesproken door het bevoegd gezag, bij acties in het kader van toezicht en handhaving. In onderdeel 3 van bijlage 6 is omschreven welke informatie van de spoorwegondernemingen nodig is om de rol van ProRail goed te kunnen vervullen.

Beheersing omgevingsvergunningen milieu

ProRail gaat ervan uit dat spoorwegondernemingen op de hoogte zijn van de bepalingen uit de vergunningen. Alle vigerende omgevingsvergunningen milieu (en meldingen milieu) zijn te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#) of in te zien bij ProRail. De gebruikers van het emplacement (partijen die verantwoordelijk zijn voor het naleven van de vergunning en de vergunningvoorschriften) vinden hierin bepalingen, waaraan zij zich dienen te houden.

De beperkingen en verplichtingen van de omgevingsvergunning kunnen onder andere betrekking hebben op:

- de behandeling – inclusief het opstellen – van wagens met gevaarlijke stoffen, in het bijzonder gevaarlijke stoffen geladen in ketelwagens en ketelcontainers;
- de uitvoering van activiteiten en handelingen die een 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 van gebruikers, zoals onder meer de verplichte (beschermings-)middelen, het omgaan met afval en het melden van onveilige situaties, zijn opgenomen in het huisreglement ProRail, zie paragraaf 2.3;
- verplichtingen te rapporteren over gebruiksomvang, incidenten, maatregelen, doelvoorschriften, enzovoort.

Bijzondere situaties

Het kan voorkomen dat aan ProRail een omgevingsvergunning milieu verleend wordt die ook van invloed is op sporen die buiten het beheer van ProRail vallen. In dat geval treft ProRail met de beheerder van die sporen regelingen om te kunnen voldoen aan de omgevingsvergunning milieu.

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

3.4.2.2 Geluid op baanvakken

De minister van Infrastructuur en Waterstaat stelt vast⁴⁵ hoeveel geluid treinverkeer mag maken. Op de [website van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat](#) is informatie over de toegestane geluidnormen, de zogenaamde geluidproductieplafonds, gepubliceerd. ProRail draagt zorg⁴⁶ voor de naleving van de geluidproductieplafonds, door te toetsen of de aangevraagde capaciteit onder de geluidproductieplafonds blijft, zie paragraaf 0 punt d. Als uit de toets volgt dat er sprake is van overschrijding van de geluidproductieplafonds, en ook coördinatie dit niet blijkt te verhelpen, wordt de infrastructuur die het betreft overbelast verklaard, zie paragraaf 4.4.3.

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

Tevens heeft ProRail de categorie-indeling nodig van het reizigersmaterieel zoals deze gedefinieerd is in het wettelijke rekenvoorschrift⁴⁷. Voor goederenmaterieel wordt onderscheid gemaakt in stille en niet-stille goederenwagens.

Overeen te komen regeling

- ProRail verlangt van elke spoorwegonderneming per kalenderjaar een opgave van de gemiddelde gerealiseerde treinenloop en -samenstelling voor de dag-, avond- en nachtperiode in het kalenderjaar. In bijlage 8 is deze opgave nader omschreven. ProRail verlangt daarnaast van elke spoorwegonderneming een opgave van de categorie-indeling van hun reizigersmaterieel zoals deze gedefinieerd is in het wettelijke rekenvoorschrift⁴⁸. In bijlage 8 is deze opgave nader omschreven. ◀

3.4.2.3 Bodembescherming

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

⁴⁵ Artikel 11.27 van de Wet milieubeheer

⁴⁶ Artikel 11.20 van de Wet milieubeheer

⁴⁷ Reken- en meetvoorschrift 2012

⁴⁸ Reken- en meetvoorschrift 2012

De Wet bodembescherming verplicht ProRail en de spoorwegondernemingen maatregelen te nemen die de kans op een bodemverontreiniging minimaliseren en, indien de bodem toch is aangetast, alle benodigde maatregelen te nemen om de gevolgen daarvan te beperken.

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

Tanken van spoorvoertuigen met diesel- of gasolie levert een verhoogd risico op voor bodemverontreiniging. Dit geldt ook voor andere vormen van overslag van bodembedreigende vloeistoffen. Tanken ten behoeve van tractie dient te geschieden op de daartoe bestemde tankinstallaties en boven de daarvoor aangelegde bodembeschermde en -dichte voorzieningen die in bijlage 21 zijn vermeld.

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

Overeen te komen regeling

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

3.4.3 Risicogerelateerde gebruiksbeperingen

Behandeling van gevaarlijke stoffen op emplacementen

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

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

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

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

De aangeboden emplacementen zijn geselecteerd ten behoeve van het accommoderen van de rangeerprocessen nabij het begin- of eindpunt van spoorvervoerstroom van/naar potentiële verladers/ontvanger/verwerkers van gevaarlijke stoffen, alsmede de noodzakelijke rangeerprocessen bij geplande behandelingen onderweg (locwisseling / rijrichtingwisseling / overstand). Ten behoeve van de dienstregeling worden op het [Logistiek Portaal](#) van ProRail de Checklist Milieu en op emplacementsniveau de documenten 'Aandachtspunten omgevingsvergunning Milieu' gepubliceerd. In de Checklist 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. Op termijn zal deze checklist in overeenstemming worden gebracht met bovenstaand aanbod.

ProRail neemt verzoeken van gerechtigden voor het aanwijzen van andere/aanvullende emplacementen in behandeling volgens de procedures zoals omschreven in paragraaf 3.8.1.

De behandeling van treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen moet voldoen aan de omgevingsvergunningen milieu. In paragraaf 3.4.2.1 wordt ingegaan op de procedure van de aanvraag van een omgevingsvergunning milieu op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Procedurevoorschrift

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

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 gebruiksbepalingen niet is toegestaan.

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

3.4.4 Gebruiksvoorschriften en –beperkingen voor spoorwegtunnels

Gebruiksvoorschriften

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

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

Gebruiksbeperking

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

3.4.5 Gebruiksvoorschriften en –beperkingen voor spoorbruggen

In bijlage 18 zijn de spoorbruggen aangegeven die volgens een vaste dienstregeling of op afroep (“verzoekregeling”) worden geopend voor het scheepvaartverkeer. De openingstijden van de spoorbruggen met een vaste dienstregeling worden voor de jaardienstregeling 2020 door de minister⁴⁹ vastgesteld en vervolgens gepubliceerd op de [website van Rijkswaterstaat](#).

3.4.6 Gebruiksbeperking 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. Het model en de interpretatie ervan is nog in ontwikkeling. ProRail is hierover in gesprek met reizigersvervoerders, NS Stations en het ministerie van IenW. Het streven is om eventuele gebruiksbeperkingen die hieruit volgen op te nemen in de Netverklaring 2021.

Daarnaast heeft ProRail een lijst opgesteld met aandachtspunten ten aanzien van het dienstregelingsontwerp. Deze lijst wordt opgenomen in het startdocument ten behoeve van het BUP-proces. Ten behoeve van beheer en ontwikkeling en ontwikkeling van spoorweginfrastructuur in relatie tot de capaciteitsvraag en met het oog op transferrisico's meet ProRail op ad hoc basis de transferdruk op een aantal stations met (potentiële) capaciteitsknelpunten. Deze metingen leveren relevante informatie op over 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, 2.6 en 2.7).

3.5 Betrouwbaarheid, beschikbaarheid en operationele kwaliteit van de infrastructuur

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

Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

De beschikbaarheid is de mate waarin het spoor beschikbaar is voor treindiensten. De beschikbaarheid wordt verminderd door geplande (voor onder andere onderhoudswerkzaamheden) en ongeplande (ten gevolge van onder andere storingen) onttrekkingen. De geplande onttrekkingen zijn nodig om onderhouds-, herstel- en beheerwerkzaamheden (inclusief de nodige beproevingen van infrasystemen en oefeningen van de veiligheidsorganisatie) alsmede werkzaamheden voor nieuwbouw of functiewijziging aan of nabij de hoofdspoorwegen goed en veilig te kunnen uitvoeren. Hiertoe moeten spoorgedeelten veelal buiten dienst worden gesteld.

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

⁴⁹ Artikel 25 Besluit spoorweginfrastructuur.

kunnen worden toegepast en welke grenswaarden worden gehanteerd voor het van kracht doen worden van zulke maatregelen.

Onderhoudbaarheid

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

Veiligheid

ProRail hanteert strikte procedures met betrekking tot het beheersen van de veiligheid van het treinverkeer bij bedieningshandelingen door de treindienstleiding en andere beheertaken, zodat ProRail aan spoorwegondernemingen veilige en veilig bruikbare rijwegen alsmede een veilige, veilig bruikbare en veilig toegankelijke werkplek kan bieden voor de uitvoering van hun bedrijfsactiviteiten met betrekking tot het spoorverkeer.

ProRail streeft ernaar om bij het gebruik van de spoorweginfrastructuur vermijdbare risico's (waaronder ook overwegrisico's) te elimineren, waar nodig in overleg met spoorwegondernemingen. ProRail schermt hoofdspoorwegen waaronder emplacementen af op basis van een locatie specifieke risico-analyse. De geheimhouding van data en de verplichting om passende maatregelen te nemen om gegevens uit informatiesystemen te beschermen is opgenomen in Artikel 6 van de Algemene Voorwaarden.

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

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

Bij ontwikkeling van het spoorverkeer dient een toename van risico's gecompenseerd te worden via mitigerende maatregelen in de vorm van logistieke maatregelen, waar nodig in combinatie met infrastructurele 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.

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

De veiligheidsambities van ProRail sluiten aan bij de Derde Kadernota Railveiligheid met de titel 'Veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor'.

De specifieke omgevingsveiligheidsrisico's die verbonden zijn aan het vervoer van gevaarlijke stoffen worden door ProRail beheerst door het beschikbaar hebben van een organisatie die adequaat kan optreden bij incidenten met gevaarlijke stoffen. Voor zover langs publiekrechtelijke weg aan ProRail maatregelen zijn voorgeschreven voor beheersing van de risico's verbonden aan het vervoeren of het behandelen van zendingen gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld volumebeheersing) voert ProRail die uit, waar nodig ook via de toegangsovereenkomsten met spoorwegondernemingen.

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

Na overleg met de overheid en de spoorwegondernemingen werkt ProRail mee aan acties gericht op het beheersen en verbeteren van de sociale veiligheid op stations. De bijdrage van ProRail omvat:

- beveiligingsdiensten: op basis van beveiligingsafspraken (voor afgesloten / af te sluiten convenanten met gemeenten) draagt ProRail bij aan de invulling van de sociale veiligheid op en rondom stations; ProRail draagt ook bij aan de personele invulling;

- openen / sluiten van stations: het openen en sluiten van wachtruimtes en van (delen van) stations in periodes dat die stations niet in gebruik zijn voor de treindienst, ter voorkoming van vernielingen;
- camera ondersteunend toezicht; met als doelstelling verhoging van de veiligheidsbeleving van reizigers en het personeel werkzaam op het station, alsmede preventieve werking bij doelgroepen (vandalen, hangjongeren, junks, daklozen), terugdringen schades ten gevolge van vandalisme en vergroting van de pakkans van daders;
- technische aanpassingen: noodzakelijke aanpassingen als gevolg van gewijzigde omstandigheden op stations (verplaatsen van camera's, aanpassen van verlichting, enzovoort), alsmede analyses / enquêtes / audits gericht op sociale veiligheid.

Gezondheid

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

Milieu

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

3.6 Dienstvoorzieningen

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

3.6.1 Stations voor reizigersvervoer

Door ProRail wordt de dienstvoorziening transfer nader uitgewerkt als zijnde het gebruik van:

- perrons;
- de naar die 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 aanwezige:

- bewegwijzering;
- camera's voor beveiligingsdoeleinden;
- verlichting;
- klokken;
- omroepvoorzieningen;
- wachtvoorzieningen;
- reisinformatievoorzieningen (frames, schermen);
- servicevoorzieningen (frames);
- locatie voor distributiemiddelen (ten behoeve van kaartverkoop automaten en check-in check-out palen);
- locatie voor toegangsbeheersingsvoorzieningen (ten behoeve van poorten);
- locatie voor informatiebalie (ten behoeve van informatieverstrekking).

om de transfer van reizigers mogelijk te maken, zowel van buiten het station naar de treinen vice versa als tussen treinen (overstappen)

Voor het gebruik van de dienstvoorziening transfer zie paragraaf 5.3.1.1.

Detailinformatie over de dienst(voorzieningen) transfer is beschikbaar op een gezamenlijke [website van NS Stations en ProRail](#). Voor informatie die nog niet via de website ontsloten is, kunt u contact opnemen door een e-mail te sturen naar contact@stations.nl.

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

- ProRail is een programma 'Toegankelijkheid aanpassen perronhoogte (P76)' gestart met als doel om het perron op de juiste hoogte en afstand tot het spoor te brengen (de uit Europese regelgeving en Nederlandse afspraken in het kader van Toegankelijkheid Spoor). Steeds meer perrons voldoen aan deze norm. Op dit moment bestaan er dus aangepaste perrons en niet-aangepaste perrons. Voor informatie over welke perrons zijn aangepast, kunt u contact opnemen met de Stations servicedesk door een e-mail te sturen naar contact@stations.nl.
- Voor een aangepast perron geldt:
 - De perronhoogte ligt op een hoogte van 760 mm +BS (bovenkant spoorstaaf) met een tolerantie in de beheerfase van -35/+30 mm.
 - De afstand van de rand van het perron tot het hart van het spoor, bedraagt nominaal 1700 mm met een tolerantie in de beheerfase van -50/+35 mm.
- Voor een niet aangepast perron geldt:
 - In de praktijk komen er perronhoogtes voor van minimaal 500 mm tot maximaal 1000 mm +BS.
 - In praktijk zijn er situaties waar de afstand van de rand van het perron tot het hart van het spoor minimaal 1650 mm tot maximaal 1900 mm bedraagt.
- De helling van het perron is in principe niet groter dan 2,5‰ (1:400). In enkele gevallen kan deze oplopen tot maximaal 12‰ als gevolg van ruimtelijke beperkingen.
- In horizontale bogen hanteert ProRail bij perrons een horizontale boogstraal, die in principe niet kleiner is dan $R = 1000$ m. In de praktijk komen boogstralen tot 250 m voor in verband met ruimtelijke beperkingen.
- In verticale bogen hanteert ProRail bij perrons een verticale boogstraal die in principe groter is dan $R = 15.000$ m. In de praktijk komen boogstralen tot $R = 2500$ m voor in verband met ruimtelijke beperkingen.
- Langs reizigersperrons zijn hogere passeersnelheden dan 160 km/h niet toegestaan.
- Een globaal overzicht van de nuttige perronlengte is vermeld in bijlage 19 'Perronlengte', een gedetailleerd overzicht van nuttige perronlengte per station, per perronspoor en per rijrichting is te raadplegen via een gezamenlijke [website van NS Stations en ProRail](#) of het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

Programma Toegankelijkheid

Het Programma Toegankelijkheid omvat maatregelen om te komen tot een verbeterde toegankelijkheid van het spoorvervoer voor reizigers met een lichamelijke beperking. De maatregelen richten zich op de toegankelijkheid van de bestaande stations. De normen zijn ontleend aan bestaande regelgeving en documenten zoals het Bouwbesluit, de nota Basisstation 2005 en de TSI PRM 2008.

Bij nieuwbouw en herinrichting van stations volgt ProRail de normen en richtlijnen ten aanzien van de toegankelijkheid en capaciteit van transferruimten die zijn opgenomen in de nota Basisstation 2005 en de TSI PRM 2015.

Toegangsbeheersingsvoorzieningen

Op verschillende stations is de toegang tot de perrons door spoorwegondernemingen gereguleerd door middel van toegangsbeheersingsvoorzieningen. Op de [website van NS](#) is een actueel overzicht beschikbaar van de stations die door NS voorzien zijn van toegangsbeheersingsvoorzieningen. Op deze website wordt tevens bekend gemaakt:

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

Overeen te komen regeling

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

Tijdelijke voorzieningen in de transferruimte

Het is mogelijk om tijdelijk extra mobiele presentatiemiddelen (voor actuele reisinformatie) in te zetten ten behoeve van een goede doorstroom. Het is mogelijk om tijdelijk de omroepsterkte aan te passen ten behoeve van een goede doorstroom.

3.6.2 Goederenterminals

Gespecialiseerde overslagvoorzieningen voor goederenvervoer, zoals (container)terminals, worden niet door ProRail beschikbaar gesteld. Behoudens de in bijlage 20 genoemde locaties openbare laad- en losvoorzieningen welke beschikbaar zijn om goederen van een vrachtauto naar een trein over te slaan of omgekeerd. In paragraaf 5.3.1.2 is deze dienst nader beschreven.

3.6.3 Rangeeremplacementen

Op een groot aantal emplacementen kunnen spoorwegondernemingen rangeren, gebruikmakend van vlak gelegen spoorinfrastructuur (rails, wissels, wisselbediening). De voor rangeren bedoelde sporen kunnen zijn uitgerust met door ProRail beheerde looppaden en verlichting. De rangeeremplacementen kunnen in een voorkomend geval ook gebruikt worden voor opstellen.

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

3.6.4 Opstelterreinen

De voor opstellen bedoelde sporen kunnen zijn uitgerust met door ProRail beheerde looppaden, verlichting en voorzieningen voor materieelverzorging. In hoofdstuk 5.3. zijn deze voorzieningen en het gebruik hiervan beschreven.

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

Op aanvraag beschikbaar gestelde informatie

- ontsluiting voor wegvoertuigen.

3.6.5 Onderhoudsvoorzieningen

Op een aantal door ProRail beheerde emplacementen zijn voorzieningen voor onderhoud en reparatie van spoorvoertuigen aanwezig. Deze voorzieningen worden beheerd door gespecialiseerde revisie- en onderhoudsbedrijven.

Overeen te komen regeling

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

3.6.6 Andere technische voorzieningen

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

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

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

Hotbox- en QuoVadis meetsystemen zijn geen veiligheidssystemen maar risico-reducerende systemen voor een veilig spoorverkeer. Dat wil zeggen dat een baanvak niet direct buiten gebruik wordt genomen voor spoorverkeer indien een dergelijk systeem niet meer functioneert (de systemen hebben uitsluitend signalerende functies ten aanzien van bepaalde waarden die door deze systemen worden gemeten). Door toepassing van deze systemen kan niet met 100 % zekerheid vastgesteld worden dat de afwijkende waarden zoals hierboven genoemd daadwerkelijk optreden. De verantwoordelijkheid voor de deugdelijkheid en veiligheid van wielen en aspotten en het niet overschrijden van toegestane aslasten en het juist beladen van wagens blijft uiteraard bij de spoorwegondernemingen berusten. Deze risico-reducerende systemen laten de aansprakelijkheidsverdeling tussen beheerder en spoorwegondernemingen wat betreft de deugdelijkheid en het juiste gebruik van spoorwagematerieel door spoorwegondernemingen onverlet.

ProRail biedt spoorwegondernemingen een dienst aan om uit deze systemen gegevens of maatwerkrapportages te leveren. Dit is beschreven in paragraaf 5.5.2.13. Een overzicht van geregistreerde hoge waarden wordt standaard aangeleverd.

3.6.7 Zeehaven- en binnenhavenvoorzieningen

Zeehaven- en binnenhavenvoorzieningen worden niet door ProRail beschikbaar gesteld;

3.6.8 Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen

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

3.6.9 Tankinstallaties

ProRail biedt op een aantal locaties tankinstallaties aan voor het innemen van diesel in tractievoertuigen. De tankinstallaties zijn beschikbaar in drie configuraties:

- 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").

In bijlage 21 zijn de locaties weergegeven van de tankinstallaties.

In paragraaf 5.3.1.9 is de dienstvoorziening Tankinstallaties nader omschreven.

Overeen te komen regeling

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

3.7 Spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen aangeboden door derden

Op grond van artikel 5 van de uitvoeringsverordening 2017/2177⁵⁰ moet een beschrijving van de aangeboden spoorgebonden diensten en dienstvoorziening worden gepubliceerd. Door de spoorwegsector is in samenwerking met de toezichthoudende instanties een model ontwikkeld dat door exploitanten van dienstvoorzieningen kan worden gebruikt om de beschrijving van de dienst/dienstvoorziening op te stellen. Dit model is te vinden via de [website van RNE](#) en staat ook op de [website van ProRail](#).

Informatie over de weergegeven thema's/onderdelen moet, indien van toepassing, worden toegelicht. Dienstexploitanten worden geacht de hyperlink van de door hen beschikbaar gestelde informatie uiterlijk 1 juni 2019 te delen met ProRail via netverklaring@prorail.nl. De verwijzing naar de informatie alsmede een overzichtslijst van de bij ProRail bekende exploitanten wordt vervolgens geplaatst op de [website van ProRail](#).

3.8 Infra-ontwikkeling

3.8.1 Proces van functiewijzigingen

De spoorweginfrastructuur en bijkomende voorzieningen zijn voortdurend in ontwikkeling, mede om in de behoeften van spoorwegondernemingen en andere gerechtigden te voorzien. Deze ontwikkeling leidt tot functiewijzigingen, waarbij de spoorweginfrastructuur en de bijkomende voorzieningen kunnen worden uitgebreid, aangepast of gesaneerd.

Functiewijzigingen kunnen op verschillende manieren geïnitieerd worden.

- Uit het capaciteitsverdelingsproces voor treinpaden kan een overbelastverklaring volgen (zie paragraaf 4.4.3). Een dergelijk capaciteitsknelpunt kan van infrastructurele aard zijn of voortvloeien uit de wet- en regelgeving milieu. ProRail bepaalt met een capaciteitsanalyse en een capaciteitsvergrotingsplan welke maatregelen genomen zullen worden om de capaciteit te vergroten, inclusief een tijdschema voor de uitvoering ervan.⁵¹ Mogelijke maatregelen zijn procesaanpassing, infrastructurele maatregelen of milieumaatregelen. Het capaciteitsvergrotingsplan wordt opgesteld na overleg met de gebruikers van de betrokken overbelaste infrastructuur. ProRail gebruikt een multicriteria analyse (MCA) om de meest kosteneffectieve maatregelen te bepalen en te prioriteren.
- Het is ook mogelijk dat infrastructuur naar verwachting in de nabije toekomst onvoldoende capaciteit biedt. In dat geval zal een overbelastverklaring volgen, waarna volgens het hierboven beschreven proces van capaciteitsanalyse en capaciteitsvergrotingsplan bepaald wordt welke maatregelen genomen zullen worden.
- Vanuit de activiteiten en bedrijfsprocessen van spoorwegondernemingen (zoals het laten rijden van treinen, opstellen, reinigen, inspectie, laden en lossen) kan de behoefte ontstaan om de spoorweginfrastructuur of voorzieningen te wijzigen. Deze behoefte kan als klantvraag bij ProRail kenbaar gemaakt worden, waarna ProRail na overleg met de klant een passende oplossing kan aanbieden. Indien de oplossing niet binnen het bestaande aanbod aanwezig is, kan maatwerk geboden worden, na overleg met de klant.
- Een klantvraag om een functiewijziging op emplacementen kan een aanpassing of uitbreiding van emplacementvoorzieningen (vermeld in de paragraaf 5.3.1.6) impliceren. Deze klantvragen

⁵⁰ UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2017/2177 VAN DE COMMISSIE van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten

⁵¹ Zie artikel 7 lid 2 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

moeten bij ProRail kenbaar gemaakt worden. Klantvragen kunnen impliceren dat een aanvraag/wijziging van een omgevingsvergunning nodig is. ProRail bepaalt hoe tegemoet wordt gekomen aan een dergelijke vraag, en wie de kosten van deze functiewijziging moet betalen.

- Veranderende wet- en regelgeving, saneringsverzoeken en productbeleid kunnen leiden tot wijziging van de spoorweginfrastructuur en de bijkomende voorzieningen.

Externe ontwikkelingen

De gebruiksmogelijkheden van de spoorweginfrastructuur worden mede bepaald door voorwaarden die buiten de verantwoordelijkheid van ProRail tot stand komen. ProRail heeft bij de uitgave van deze Netverklaring rekening gehouden met de voorwaarden die op dat moment bekend waren.

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

3.8.2 Planningsoverzicht van functiewijzigingen

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

- a) Een overzicht met functionaliteitswijzigingen die naar verwachting in de periode tot en met 2024 beschikbaar zullen komen voor gebruik. Het overzicht geeft wijzigingen weer van zowel de omvang als de functionaliteit van de spoorweginfrastructuur. Het overzicht is gegeven onder voorbehoud van wijzigingen. Het overzicht met indienststellingsdata van infraprojecten wordt regelmatig geactualiseerd. De meest recente versie is te vinden op het de [Logistiek Portaal van ProRail](#). De uitgave van een geactualiseerde versie geldt niet als een aanvulling van de Netverklaring zoals bedoeld in paragraaf 1.6.2 van de Netverklaring.
- b) Een overzicht van studies van ProRail naar veranderingen in de infrastructuur die nodig zijn voor het opvangen van de verkeersontwikkeling op middellange termijn (2019-2024).
- c) Een overzicht van de wijze van uitvoering van eerder vastgestelde capaciteitsvergrotingsplannen in lijn met artikel 7 lid 2 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

4 Capaciteitsverdeling

4.1 Inleiding

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

4.2 Procesbeschrijving capaciteitsverdeling

4.2.1 Betrokken partijen

De Spoorwegwet, het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en het Besluitimplementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte geven een nadere uitwerking van de voorschriften van Richtlijn 2012/34/EU om capaciteit op een eerlijke, transparante en niet-discriminerende manier te verdelen. De verdeelde capaciteit wordt overeengekomen tussen gerechtigden en ProRail, conform artikel 59 van de Spoorwegwet.

Alle partijen die voldoen aan de voorwaarden zoals omschreven in paragraaf 2.2.1 kunnen capaciteit voor de jaardienstregeling 2020 aanvragen. Degene die capaciteit voor de jaardienstregeling 2020 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 informeert over de aangevraagde capaciteit en de identiteit van de aanvragers die bij een conflicterende verkeerscapaciteitsaanvraag betrokken zijn. Deze informatie wordt door de aanvrager vertrouwelijk behandeld.

4.2.2 Processen op hoofdlijnen

Er zijn drie soorten processen te onderscheiden,:

1. *Afstemming basisuurpatronen (BUP)/ Voorfase*

In deze fase hebben gerechtigden de mogelijkheid om met elkaar en ProRail om tafel te zitten om tot afstemming te komen over in te dienen capaciteitsaanvragen voor treinpaden voor de jaardienstverdeling. Tijdens deze fase worden ook de van tevoren geregelde treinpaden (Pre Arranged Paths, zogenaamde PAP's) op de internationale goederencorridors definitief gepubliceerd. (x-11 maanden voor start van de dienstregeling).

2. *Verdelen jaardienst*

Tijdens het jaardienstverdelingsproces worden de aanvragen voor treinpaden van gerechtigden en de wekelijkse onttrekkingen voor beheer verwerkt tot een normale dienstregeling voor 7 verkeersdagen van elk 24 uur in een standaardweek. Daar waar aanvragen van gerechtigden en/of de wekelijkse onttrekkingen met elkaar concurreren vindt programmering en coördinatie plaats. De capaciteitsverdeling voor opstel- en rangeervoorzieningen en transfervoorzieningen wordt meegenomen in de jaardienstverdeling. De jaardienstverdeling bevat naast deze standaardweek ook een opgave van afwijkingen ten opzichte van de standaardweek.

Het jaardienstverdelingsproces bestaat uit 4 substappen:

2.1. *Aanvragen (zie paragraaf 4.2.3.1).*

2.2. *Programmeren en coördineren (zie paragraaf 4.4.1.4).*

2.3. *Consultatie ontwerpdienstregeling;* Aan aanvragers wordt op 1 juli 2019 de ontwerp dienstregeling aangeboden. Gerechtigden hebben de mogelijkheid om te reageren op de in concept aangeboden capaciteit tot uiterlijk 2 augustus 2019. ProRail zal de door gerechtigde geleverde reacties meewegen in de definitieve capaciteitsverdeling op 19 augustus 2019.

2.4. *Vaststellen jaardienstverdeling*; De jaardienstregeling wordt vastgelegd middels een capaciteitsverdelingsdocument inclusief eventuele bijlagen en/of eventuele verwijzingen naar Donna-bestanden. Hierin staat vermeld welke capaciteit aan de aanvragers is verdeeld en welke capaciteit voor welk gebruik is voorbehouden (waaronder ook werkzaamheden). Dit document gaat deel uitmaken van de te sluiten toegangsovereenkomst. De gerechtigde verkrijgt dan het gebruiksrecht voor de capaciteit die in het capaciteitsverdelingsdocument aan die gerechtigde is toebedeeld. Eenmaal toegewezen capaciteit kan niet aan een andere gerechtigde worden overgedragen met uitzondering van de gevallen waarin het gaat om gerechtigden (zijnde niet spoorwegondernemingen) die een capaciteitsovereenkomst met ProRail hebben afgesloten. 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 2.3.2).

3. *Verdelen in de ad-hocfase*

De ad-hocfase betreft aanvullingen of wijzigingen op de jaardienstregeling, op basis van First Come, First Serve. Dit proces kent 2 substappen:

3.1. *Aanvragen in de ad-hocfase (zie paragraaf 4.2.3.2).*

3.2. *Verdelen volgens First Come First Serve principe (zie paragraaf 4.4.1.5).*

4.2.3 Indienen van aanvragen

4.2.3.1 Aanvragen voor de jaardienstverdeling

Een aanvraag voor de jaardienstverdeling kan alleen gedaan worden voor de normale dienstregeling, zijnde de dienstregeling op het niveau van terugkerende paden conform de definitie in artikel 4 lid 2 jo. artikel 1 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Extra treinen bij evenementen en incidentele treinen kunnen in de ad-hocfase worden aangevraagd. De aanvraag voor capaciteit op baanvakken, kan worden ingediend:

- door middel van een in de applicatie Donna ontworpen dienstregeling (zie paragraaf 4.4.5);
- voor internationale capaciteitsaanvragen via de applicatie PCS (zie paragraaf 1.10.2 en onderdeel 7 van bijlage 23);
- of in een met ProRail overeen te komen andere (schriftelijk) vorm.

Aanvragen dienen te voldoen aan de inhoudelijk procesafspraken zoals opgenomen in startdocument. Deze inhoudelijke procesafspraken worden uiterlijk 1 februari 2019 gepubliceerd. Zo nodig wordt de aanvrager in de gelegenheid gesteld de aanvraag binnen een aan te geven termijn te wijzigen en/of aan te vullen.

Voor capaciteit op voor opstel- en rangeervoorzieningen wordt de aanvraag per spoor geformuleerd middels een specifiek aanvraagformulier; de aanvraag kan ook worden ingediend voor in overleg met ProRail te bepalen aaneengesloten groepen van sporen voor een op te geven tijdsduur; in beide gevallen bevat de aanvraag een beschrijving van eventueel op de sporen uit te voeren processen (rangeren, controles, reiniging, enzovoorts). Het aanvraagformulier plus een overzicht van beschikbare sporen inclusief gebruikswaarde en voorkeursgebruik wordt uiterlijk 1 februari 2019 gepubliceerd.

Internationale aanvragen

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

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

Een internationale capaciteitsaanvraag dient te voldoen aan de voorwaarden die elk der betrokken infrastructuurbeheerders stellen aan aanvragen voor capaciteit op hun net; zie daartoe hun netverklaringen.

Internationale capaciteitsaanvragen voor de vastgestelde van tevoren geregelde treinpaden op één van de internationale goederencorridors kunnen uitsluitend via de tool PCS (zie paragraaf 1.10.2 en

onderdeel 7 van bijlage 23) van RailNetEurope ingediend worden bij de Corridor One-Stop-Shop van de betreffende internationale goederencorridor.

Als gevolg van de TSI TAP⁵² en de TSI TAF⁵³ dient een spoorwegonderneming (voor respectievelijk reizigers- en goederenvervoer) die capaciteit aanvraagt voor internationale treinen te beschikken over een Company Code of een RICS-code (Railway Interchange Coding System).

4.2.3.2 Aanvragen voor de ad-hocfase

De aanvraag voor de ad-hocfase voor capaciteit op baanvakken kan worden ingediend:

- door middel van een in de applicatie Donna ontworpen dienstregeling (zie paragraaf 4.4.5);
- voor internationale capaciteitsaanvragen via de applicatie PCS (zie paragraaf 1.10.2 en onderdeel 7 van bijlage 23);
- of in een met ProRail overeen te komen andere (schriftelijk) vorm.

Intake

Na ontvangst worden de aanvragen gecontroleerd op het voldoen aan de inhoudelijk procesafspraken zoals opgenomen in het startdocument. Zo nodig wordt de aanvrager in de gelegenheid gesteld de aanvraag binnen een aan te geven termijn te wijzigen en/of aan te vullen.

Het indienadres is: oss@prorail.nl.

4.2.4 TTR pilot project

In de periode van de dienstregeling 2020 wordt een proef uitgevoerd om de resultaten van het project 'Herontwerp van het internationale dienstregelingsproces' (TTR) op de volgende lijn te testen:

Rotterdam – Kijfhoek – Dordrecht – Roosendaal – Essen – Antwerpen.

Vanaf januari 2019 staat er op het [Logistiek Portaal van ProRail](#) het document 'Memo TvV pilot TTR in jaardienst 2020' met meer informatie over de capaciteit die is gereserveerd als 'Safeguarded Capacity for Rolling Planning requests' op deze lijn.

Om voldoende tijd te hebben voor het opstellen van een aanbieding van goede kwaliteit, kunnen capaciteitsaanvragen voor Rolling Planning op zijn vroegst 4 maanden vóór de eerste dag van de operatie en uiterlijk 1 maand vóór de eerste dag van de operatie worden ingediend. De capaciteitsaanvragen moeten evenwel voldoen aan de gepubliceerde kenmerken van de rijpaden. Na het verstrijken van bovengenoemde termijnen wordt de onbenutte, vrijgehouden capaciteit toegevoegd aan de resterende capaciteit.

Bij capaciteitsaanvragen voor Rolling Planning stelt ProRail zo spoedig mogelijk of uiterlijk binnen 4 weken de aanbieding (concept voorstel) op.

Meer informatie over het TTR-project en de methode/systemen voor het indienen van een capaciteitsaanvraag, is te vinden op de [website van RailNetEurope](#).

⁵² 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.

⁵³ 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.

4.3 Tijdschema voor aanvraag en verdelingsproces

4.3.1 Tijdschema voor de voorfase

Afstemming basisuurpatroon (BUP)

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

ProRail faciliteert en regisseert het overleg dat gerechtigden gezamenlijk willen voeren met het oog op de onderlinge afstemming van hun in te dienen aanvragen; Het streven is om dit proces op hoofdlijnen af te ronden medio x-12 maanden voorafgaand aan de ingangsdatum van de dienstregeling.

4.3.2 Tijdschema voor de jaardienstregeling

Verdelen jaardienst

Voorafgaande aan de start van de Jaardienst 2020 wordt de specifieke werkwijze voor de Jaardienst 2020 via de Tafel van Verdeling toegelicht.

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

Activiteit	Datum
Indienen van aanvragen:	
a. Donna-bestand open voor inbrengen aanvragen	wordt nader bepaald via de Tafel van Verdeling
b. sluitingsdatum voor jaardienstaanvragen voor treinpaden (nationaal & internationaal), opstellen en vaststelling benodigde capaciteit voor wekelijkse onttrekkingen en geplande werkzaamheden	8-4-2019
c. intake aanvragen	van 9 t/m 20-4-2019
Programmatie en coördinatie:	
d. start programmatie en coördinatie en overleg over aanvragen voor opstellen	9-4-2019
e. RNE Technical Meeting	van 10 t/m 13-6-2019
Consultatie ontwerpdienstregeling en ontwerpbesluit voor dienstvoorzieningen	
f. ontwerpdienstregeling en ontwerpvaststelling voor dienstvoorzieningen gereed voor consultatie	1-7-2019
g. sluitingsdatum reacties consultaties	2-8-2019
Vaststelling van de capaciteitsverdeling	
h. vaststelling van de capaciteitsverdeling	19-8-2019

4.3.3 Tijdschema voor ad-hoc aanvragen

Aanvragen die na de sluitingsdatum voor jaardienstcapaciteitsaanvragen (vermeld onder b in tabel 4.1) worden ingediend, de zogenaamde Late requests worden in volgorde van binnenkomst in behandeling genomen na vaststelling van de capaciteitsverdeling voor de jaardienstregeling (19 augustus 2019). Late Request kunnen tot 22 oktober worden aangevraagd. ProRail spant zich in die aanvragen voortvarend af te handelen, met 18 november 2019 als laatste datum.⁵⁴ ProRail en de andere in RailNetEurope samenwerkende infrastructuurbeheerders waarborgen een reactietermijn van maximaal 5 werkdagen voor aanvragen voor treinpaden ingediend vanaf 22 oktober 2019. Hierbij geldt dat voor eenvoudige aanvragen binnen 5 werkdagen wordt bericht of de capaciteit voor verdeling beschikbaar is. Voor meervoudige aanvragen (aanvragen voor meerdere treinpaden die logistiek aan elkaar gekoppeld zijn) wordt binnen 5 werkdagen over een specifieke antwoordtermijn bericht.

⁵⁴ Conform kalender RNE jaardienstregeling 2020 zie de [website van RailNetEurope](#).

tabel 4.2 Sluitingstermijn ad-hocaanvragen bij OSS

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

Na sluitingstermijn van ad-hocaanvragen bij OSS worden orders voor capaciteit ingediend bij ProRail Verkeersleiding.

4.4 Werkwijze verdeling van capaciteit

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

Voor de processen jaardienstverdeling en ad-hocverdeling geldt het volgende:

- Capaciteit t.b.v. treinpaden wordt verdeeld voor het gebruik van baanvakken, perronsporen en emplacementen op de hoofdspoorweginfrastructuur.
- De spitsperiode zoals genoemd in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt in het verdeelproces als volgt gedefinieerd: 6:30 tot 9:00 uur en 16:00 tot 18:30 uur.
- De capaciteitsverdeling heeft betrekking op de volgende vormen van gebruik:
 - treinbewegingen voor verkeer⁵⁵, waarbij de capaciteit wordt verdeeld in de vorm van een treinpad conform de definitie uit de Richtlijn 2012/34/EU; de specifieke rijweg wordt bepaald door ProRail;
 - aan deze treinbewegingen gekoppelde procestijden bij aankomst op of vertrek van emplacementen;
- ProRail houdt bij de verdeling van capaciteit rekening met voorkeurgebruik van sporen⁵⁶ en met gebruiksbepalingen. Gebruiksbepalingen kunnen onder andere ontstaan door brugopeningen en voorschriften met betrekking tot geluid, spoorwegveiligheid en omgevingsvergunningen. ProRail toetst regelmatig of planning en/of uitvoering passen binnen de grenzen van deze voorschriften met betrekking tot geluid, spoorwegveiligheid en omgevingsvergunningen. De uitkomsten kunnen betekenis hebben voor de capaciteitsverdeling (minder of onder voorwaarden te verdelen) en reeds verkregen capaciteitsrechten (aanwijzingen geven of intrekken). De normen voor geluid zijn gebaseerd op de wettelijke bepalingen. Voor spoorwegveiligheid komen normen voort vanuit:
 - veranderingen ten opzichte van een voorgaand jaar in de capaciteitsverdeling mogen niet leiden tot een onveilige situatie. Er wordt een risico analyse dienstregeling gemaakt, die onder meer ingaat op afwijkingen ten opzichte van de plannormen;
 - analyse van veiligheidsincidenten conform het veiligheidsbeheersysteem alsmede het oplossen van door de Inspectie en/of Onderzoeksraad geconstateerde tekortkomingen.
- Door capaciteitsaanvragen in samenhang te bezien, beoordeelt ProRail of het samenstel van aanvragen past binnen de beschikbare capaciteit. Desgevraagd levert de aanvrager aanvullend de relevante informatie die nodig is om de inpassing te kunnen beoordelen.
- Programmatie- en coördinatie overleg voor de jaardienstverdeling vindt met gemandateerden plaats via de Tafel van Verdeling. De wijze waarop buitendienststellingen worden voorgelegd is beschreven in paragraaf 4.5.

⁵⁵ Hieronder vallen ook treinbewegingen van een perronspoor naar een overgave- of opstelspoor v.v., het aankomen en/of vertrekken op een emplacement (met name goederen) en het doorrijden over een emplacement naar een achterliggende terminal et cetera.

⁵⁶ Voorkeurgebruik wordt door ProRail vastgesteld na overleg met gerechtigden.

- g. ProRail verdeelt op het niveau van treinpaden tussen aankomst- en vertrekstations inclusief sporen op de aankomst- en vertrekstations. De rijweg tussen aankomst- en vertrekstation op spoorniveau is geen onderdeel van de capaciteitsverdeling.
- h. Voor de ad-hocfase kan ProRail gevraagd worden te bemiddelen bij conflicten tussen nieuwe aanvragen en reeds verdeelde capaciteit via dezelfde gremia als voor de jaardienstverdeling. Hierbij blijft gelden dat houders van reeds verdeelde capaciteit toestemming tot wijziging dienen te geven.
- i. De plannormen zoals opgenomen op het [Logistiek Portaal van ProRail](#) zijn uitgangspunt voor het maken van een dienstregeling. De normen gelden voor alle fases van capaciteitsverdeling. In de basis bestaat de plannorm uit de specifieke technisch minimale tijd van de infrastructuur en materieelkarakteristieken ter plekke plus een buffer. Het opstellen van de planning geschiedt zo veel mogelijk volgens de locatie-specifieke plannorm of – indien de specifieke technisch minimale tijd niet vooraf bekend is – volgens de geadviseerde standaardwaarde. Indien de standaardwaarde wordt gebruikt zal na het afronden van de planning indien mogelijk een locatie-specifieke berekening moeten volgen om te bepalen of de planconstructies in het plan voldoen aan de plannorm.

ProRail kan afwijken van de plannorm naar een lagere waarde op eigen initiatief of op verzoek van één of meerdere gerechtigden onder de volgende voorwaarden:

- het dient een doel: betere invulling van marktwensen en/of betere uitvoerbaarheid;
- eventueel hierdoor ontstane vertraging dempt snel uit: het buffertekort wordt gecompenseerd door speling in het volgende proces (rijden, halteren, opvolgen, overstappen of keren);
- er is een uitvoerbare afhandelsstrategie voorhanden: check op ongewenste/spontane volgordewisseling bij kruisende bewegingen, bij voorkeur geen structurele noodzaak tot handmatig ingrijpen door verkeersleiding;
- er een veiligheidsbeoordeling met een positief resultaat is gemaakt, welke door ProRail aan de Tafel van Verdeling of de BUP-tafel is vastgesteld.

4.4.1 Nadere beschrijving van de processen

4.4.1.1 Afstemming basisuurpatronen (BUP)

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

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

- a. Er wordt naar gestreefd om een inhoudelijk afgestemde set van in te dienen jaardienstaanvragen tot stand te brengen; leidend tot één basisuurpatroon. Daar waar commerciële behoeften concurreren wordt getracht compromissen te vinden. Indien geen overeenstemming tussen gerechtigden wordt bereikt wordt dit als zodanig vastgesteld als agree to disagree. Er vindt geen toepassing van prioriteringsregels plaats. Dit is voorbehouden voor het jaardienstproces.
- b. ProRail stelt op basis van het BUP-proces het aanvraagbestand in DONNA vast. Dit bestand heeft geen status voor de capaciteitsverdeling, gerechtigden die zelf in DONNA aanvragen kunnen afwijken van aanwezige patronen in het aanvraagbestand hun aanvraag indienen.
- c. Voor die onderdelen van het BUP-proces waarover geen overeenstemming wordt bereikt, wordt onder regie van ProRail getracht vóór de sluitingsdatum van de aanvraagtermijn voor de jaardienstverdeling alsnog oplossingen te vinden. Deze oplossingen dienen dan als uitgangspunt voor de programmatie en coördinatie voor de jaardienst, mits in de jaardienstfase dezelfde gerechtigden betrokken zijn bij het conflict als in het basisuurpatroon.

4.4.1.2 Aanbod van tevoren geregelde treinpaden

Voorafgaand aan de capaciteitsverdeling presenteren de in de internationale goederencorridors (*Rail Freight Corridors*) samenwerkende infrastructuurbeheerders ten behoeve van het internationale goederenvervoer een aanbod van tevoren geregelde treinpaden (*Pre-arranged Paths*).

De van tevoren geregelde treinpaden worden gepubliceerd op de website van de corridororganisatie waarvoor betreffende van tevoren geregelde treinpaden zijn bedoeld. Deze publicatie vindt in januari 2019 plaats waarna de van tevoren geregelde treinpaden verder als vaststaand worden gezien in het kader van het verdere verdeelproces.

De procesregels rond de verdeling over van tevoren geregelde treinpaden op de internationale goederencorridors zijn omschreven in boek 4 van het Corridor Information Document (zie paragraaf 1.9) van de goederencorridors. Het document "Decision of the Executive Board of the Rail Freight Corridor adopting the Framework for capacity allocation" is op de websites van de verschillende goederencorridors te raadplegen via de volgende links:

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

Ook is via deze sites na te gaan wat de procesregels zijn voor de ad-hocfase ten aanzien van de gereserveerde capaciteit voor de Rail Freight Corridors.

4.4.1.3 Voorbehouden van capaciteit

ProRail maakt op basis van realisatiecijfers, voorziene ontwikkelingen en gewenste flexibiliteit een raming van te verwachten aanvragen voor goederenverkeer en besloten personenvervoer. Deze raming borgt ook de benodigde capaciteit voor ad-hocaanvragen conform artikel 13 lid 3 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. ProRail vertaalt deze raming in aantallen goederenpaden per traject die tijdens de jaardienstverdeling en in de ad-hocfase specifiek voor goederenvervoer benodigd zijn. De uit de jaardienstverdeling volgende capaciteit blijft tot aan de verkeersleidingsfase voorbehouden voor daartoe bestemd gebruik.

4.4.1.4 Programmatie en coördinatie jaardienstverdeling

In de fase van programmatie en coördinatie worden alle aanvragen geïntegreerd in één dienstregeling. ProRail maakt een ontwerpdienstregeling waarin de uitkomsten van de programmatie en de coördinatie tot dan toe zijn opgenomen en biedt deze tussen 1 juli 2019 en 2 augustus 2019 ter consultatie aan.

Voor goederenvervoer is het standaard goederenpad vastgesteld. De uitwerking hiervan is weergegeven in bijlage 22 'Standaard goederenpaden'. Deze standaardpaden spelen een rol op het moment dat de prioritering zoals opgenomen in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur moet worden toegepast.

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

Programmatie

Tijdens de programmatie identificeert ProRail de situaties waarin aanvragen met elkaar en/of met de benodigde capaciteit voor werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen alsmede wekelijkse onttrekkingen concurreren.

Coördinatie

Voor de gevallen waar concurrerende aanvragen geconstateerd worden, wordt coördinatie gestart. Als eerste stap in deze coördinatie heeft ProRail binnen redelijke grenzen de mogelijkheid om wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke aanvraag voor te stellen met het oog op doelmatig gebruik van de capaciteit en het honoreren van zoveel mogelijk aanvragen. ProRail hanteert hierbij de volgende grondslagen:

- Algemeen:
 - Spoorafwijkingen, met behoud van functie.
- Specifiek voor reizigerstreinen:
 - Afwijkingen in tijd tot maximaal 3 minuten én niet leidend tot extra materieel- en/of personeelsinzet.
- Specifiek voor goederentreinen:
 - Het opheffen of verplaatsen van stops, tenzij vervoerder in de aanvraag heeft aangegeven een commercieel of logistiek belang bij een stop te hebben.
 - Goederentreinen kunnen door ProRail in de in het aanvraagbestand opgenomen patroonpaden worden geprogrammeerd.
 - Op de Betuweroute: afwijkingen in tijd minus 10 minuten tot plus 20 minuten én niet leidend tot extra materieel- en/of personeelsinzet.
 - 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 infrastructuur het toelaat.

Bij deze grondslagen gelden de volgende randvoorwaarden:

- er mogen geen aansluitingen verbroken worden;
- vertrek van reizigerstreinen mag niet eerder;
- grenstijden worden niet aangepast;
- er worden geen stops toegevoegd;
- bij reizigerstreinen worden geen halteringen overgeslagen;
- treinkarakteristieken worden niet aangepast.

Als binnen de grondslag geen oplossing voor concurrerende aanvragen wordt gevonden, vindt afstemming met de betrokken aanvragers plaats. Dit is een proces van gelijkwaardig overleg. In geval van concurrerende aanvragen spannen betrokken partijen zich in om tot een oplossing te komen. Daarbij kunnen ook de in het geding zijnde commerciële en bedrijfseconomische belangen een rol spelen. In het geval dat aanvragen van gerechtigden onderling concurreren kan ProRail trachten op basis van verhoging van de gebruiksvergoeding tot overeenstemming te komen.⁵⁷ De verhoging wordt berekend conform paragraaf 6.1 'toeslag voor schaarse capaciteit'.

Voor de coördinatieprocedures gelden de volgende procesregels:

- 1 De geïdentificeerde conflictsituatie wordt bekend gemaakt aan alle betrokken aanvragers.⁵⁸
- 2 De daarbij betrokken aanvragers worden uitgenodigd voor nader overleg over de situatie, eventueel op basis van een coördinatievoorstel van ProRail.
- 3 Elk van de betrokken aanvragers wordt uitgenodigd oplossingsvoorstellen te doen.
- 4 Oplossingen moeten passen binnen de gebruiksmogelijkheden van de infrastructuur, met inbegrip van plannormen en gebruiksbependingen vanwege voorschriften met betrekking tot geluid, spoorwegveiligheid en omgevingsvergunningen.
- 5 Gestreefd wordt naar oplossingen waarbij (met inachtneming van procesregel 4) zo veel mogelijk de aangevraagde capaciteiten worden gehonoreerd, de commerciële en operationele samenhang binnen de aangevraagde capaciteiten zo min mogelijk verbroken wordt en waarbij de bedrijfseconomische gevolgen van afwijkingen van de aangevraagde capaciteiten zo beperkt mogelijk zijn. De wettelijke prioriteringsregels worden bij het zoeken naar oplossingen nog niet toegepast.
- 6 De in RNE-verband afgestemde grenspassagetijdstoppen worden gehandhaafd. Mocht afwijking nodig zijn, dan wordt met betreffende infrabeheerder een nieuwe grenstijd afgestemd en aangeboden aan de vervoerder.
- 7 De door ProRail te presenteren voorstellen sluiten aan op de dienstregelingstechnische maatregelen zoals opgenomen in capaciteitsvergrotingsplannen.
- 8 ProRail bewaakt de robuuste uitvoerbaarheid van de dienstregeling alsmede de doelmatige benutting van de infrastructuur.

⁵⁷ Conform artikel 7 lid 1 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

⁵⁸ Indien ten behoeve van het coördinatieproces om nadere onderbouwing/gegevens wordt gevraagd dan kunnen deze gegevens door de betreffende aanvrager als bedrijfsvertrouwelijk worden aangemerkt.

- 9 Voor afwijkingen op de plannormen ten aanzien van overkruistijden en opvolgtijden dient een veiligheidsbeoordeling aanwezig te zijn.
- 10 De mate waarin een aanvrager in voorgaande jaren treinpaden heeft benut blijft buiten beschouwing.

Indien betrokken aanvragers en/of ProRail niet tot overeenstemming komen, dan stelt ProRail de verdeling vast conform wet- en regelgeving⁵⁹. Als de prioriteringsregels in wet- en regelgeving onvoldoende onderscheidend zijn, gelden aanvullend de volgende prioriteringscriteria, vermeld in prioriteringsvolgorde:

- a. Vervoer gaat boven verkeer.
- b. Op de route Meteren Aansluiting – Zevenaar Grens v.v. hebben goederentreinen met eindbestemming of eerste herkomst in het gebied begrensd door de stations Emmerich – Voerde – Oberhausen – Bottrop – Gladbeck – Gelsenkirchen – Herne – Duisburg – Rheinhausen voorrang boven goederentreinen met andere herkomst of bestemming. Goederentreinen met een kortere afstand tussen Zevenaar Grens en de herkomst of bestemming in dit gebied v.v. hebben voorrang boven goederentreinen met een langere afstand; voor zover passend binnen de mogelijkheden die door DB Netz worden geboden.
- 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 v.v. die van locomotief wisselen.
- d. Op de route Meteren Aansluiting – Zevenaar Grens v.v. hebben goederentreinen die bij omleiding via een andere grensovergang een lengte- of tonnagebeperking zouden ondervinden, voorrang boven goederentreinen die die beperkingen niet ondervinden.
- e. Binnen gegeven milieugerelateerde capaciteitsgrenzen (geluid en risico) wordt een zo hoog mogelijke benutting (vervoer/verkeer) geaccommodeerd.
- f. Volledige benutting van de geluidsruimte gaat boven volledige benutting van de risicoruimte voor externe veiligheid.

4.4.1.5 Werkwijze verdelen ad-hocfase

In de ad-hocfase geldt het First Come First Serve principe. Hierbij is het tijdstip van de gedane aanvraag, ongeacht via welke 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 nieuwe aanvraag wel conflictvrij kan worden ingepast. ProRail kan worden gevraagd te bemiddelen bij conflicten maar heeft geen mogelijkheden om benodigde wijzigingen om een nieuwe aanvraag te honoreren af te dwingen. ProRail geeft binnen de in paragraaf 4.3 genoemde termijnen uitsluitel of een nieuwe aanvraag in te passen is. Plannende vervoerders en ProRail dienen conform plannormen en werkwijze Donna hun treinen te plannen. Indien dat niet het geval is zal ProRail deze treinen voor levering van de planbestanden aan Verkeersleiding verwijderen en zal betreffende plannende partij en Verkeersleiding hierover worden ingelicht. De betreffende plannende partij zal daarvoor eerst op de geconstateerde fouten worden gewezen met de mogelijkheid om de fouten tijdig te herstellen. Het kan voorkomen dat capaciteitsrechten die aan twee gerechtigden verdeeld zijn, door omstandigheden (bijvoorbeeld als gevolg van aanpassingen in de infrastructuur) na verdeling concurrerend blijken te zijn. In dat geval wordt de capaciteit onder regie van ProRail herverdeeld, volgens de procedure herverdelen. De procedure herverdelen is te bereiken via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

Aanvragen voor treinpaden tussen twee of meer dienstregelingspunten (bovenlokale orders)

Voor het aanvragen van een nieuw treinpad of het wijzigen van een bestaand treinpad (wijzigingen in stationnement, tractievorm en/of treinkarakteristiek) dient de gerechtigde een order in via het ordersysteem ISVL⁶⁰ of middels de dienst 'Capaciteitsaanvragen en Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard)'.

⁵⁹ Conform artikelen 8 tot en met 12 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

⁶⁰ In de tweede helft van 2020 wordt ISVL vervangen door de opvolger van het systeem genaamd ORMAS-Portaal.

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

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

De aangevraagde treinpaden worden door ProRail conflictvrij gepland door gebruik te maken van standaardpaden.

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

Aanvragen voor treinbewegingen binnen één dienstregelingspunt/emplacement (lokale orders)

Aanvragen van capaciteit of het wijzigen van reeds verdeelde capaciteit voor het verplaatsen van materieel (rangeren) op één emplacement.

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

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

Annuleren van reeds verdeelde capaciteit

Voor het annuleren van reeds verdeelde capaciteit geldt het volgende: zodra de gerechtigde weet dat een in Nederland startende trein geen gebruik gaat maken van de verdeelde capaciteit, wordt dit onmiddellijk gemeld aan ProRail, zodat ProRail de vrijgekomen capaciteit kan herverdelen. Deze melding vindt plaats op de volgende manieren:

- Voor alle reizigerstreinen via ISVL of middels de dienst 'Capaciteitsaanvragen en Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard)'.
- Voor goederentreinen op het eerste vertrekstation via RMS Client en op volgende commerciële of logistiek logistieke vertrekstations via ISVL of middels de dienst 'Capaciteitsaanvragen en Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard)'.

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

Voor treinen die geannuleerd worden als onderdeel van vooraf gedefinieerde bijstuurmaatregelen (zie ook paragraaf 4.8) hoeft geen annulering meer plaats te vinden via ISVL, RMS Client of de dienst 'Capaciteitsaanvragen en Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard)'. Deze annuleringen worden door ProRail gelogd in het systeem Spoorweb en/of in Monitoring.

4.4.2 Geschilbeslechting

Coördinatie is naar zijn aard een technisch overleg tussen deskundigen. Deskundigen kunnen van mening verschillen waardoor er een patstelling over conflicten kan ontstaan. Om het proces van capaciteitsverdeling zijn voortgang te laten houden is er een geschillenregeling die binnen 10 werkdagen uitsluitsel geeft.

Een aanvrager of ProRail heeft de mogelijkheid het initiatief te nemen tot geschilbeslechting tijdens de coördinatiefase van de jaardienstregeling doch uiterlijk tot 10 werkdagen voor vaststelling van de capaciteitsverdeling van de jaardienstregeling. Een gerechtigde kan ook toepassing van de 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 geschillenregeling worden ingeroepen binnen 5 werkdagen nadat de capaciteitsverdeling door ProRail is vastgesteld.

De geschilbeslechtingsprocedure voorziet een gesprek tussen de betrokken partijen (hoor en wederhoor) met als doel het conflict op te lossen. Indien geen oplossing wordt bereikt, doet de voorzitter binnen 10 werkdagen na het schriftelijk – aan de Tafel van Verdeling – aanhangig maken van het geschil uitspraak. De uitspraak is vervolgens uitgangspunt voor de verdere coördinatie. Bij 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 paden welke onderdeel zijn van de ad-hocraming vindt de behandeling van het geschil plaats onder een van ProRail onafhankelijke voorzitter, die door ProRail wordt aangewezen met instemming van gerechtigden. De behandeling leidt in dat geval tot een advies waarvan ProRail bij de vaststelling van de capaciteitsverdeling alleen deugdelijk gemotiveerd mag afwijken. Deze motivatie maakt ProRail kenbaar aan de betrokken gerechtigden.

4.4.3 Overbelaste infrastructuur

Gedurende het jaardienstverdelingsproces of naar aanleiding van een prognose van capaciteitsaanvragen voor de nabije toekomst kunnen capaciteitsknelpunten worden gesignaleerd. Het knelpunt kan verbonden zijn aan zowel de fysieke als andere begrenzingen (onder andere geluid en spoorwegveiligheid) van de capaciteit. Dit kan leiden tot het door ProRail overbelast verklaren van delen van de infrastructuur.⁶¹ Na overbelastverklaring stelt ProRail binnen 6 maanden een capaciteitsanalyse⁶² op. Binnen 6 maanden na afronding van de capaciteitsanalyse stelt ProRail na overleg met betrokken gerechtigden een capaciteitsvergrotingsplan⁶³ op. Voor het capaciteitsvergrotingsplan stelt ProRail met behulp van een kosten-batenanalyse de meest kosteneffectieve oplossing vast. Oplossingen kunnen zowel van infrastructurele als dienstregeling technische aard zijn.

4.4.4 Toepassing van kaderovereenkomsten

Voor het dienstregelingjaar 2020 is geen kaderovereenkomst van toepassing.

4.4.5 Ondersteunende systemen

De ondersteunende systemen, ten behoeve van (de voorbereiding van) de capaciteitsverdeling, zijn vermeld in tabel 4.3 vermeld met daarbij een korte beschrijving.

De belangrijkste systemen ter ondersteuning van het verdeelproces zijn Donna en Btd-planner. Spoorwegondernemingen kunnen hiervan gebruik maken. Voor het basisuurpatroon- en jaardienstproces alsmede de ad-hocfase 2020 wordt gebruik gemaakt van Donna als leidend systeem.

⁶¹ De overbelastverklaring is te raadplegen via de [website van ProRail](#).

⁶² Te raadplegen via de [website van ProRail](#).

⁶³ Te raadplegen via de [website van ProRail](#).

tabel 4.3 Overzicht en korte uitleg van de applicaties

Proces	Systeem	Korte uitleg
Afstemming basisuurpatronen	Donna BU zie onderdeel 6 van bijlage 23	Informatie- en communicatiesysteem ter ondersteuning van de planning en verdeling van de treindienst. In Donna BU wordt het basisuurpatroon vastgelegd.
Verdelen jaardienst	Donna BD zie onderdeel 6 van bijlage 23	Informatie- en communicatiesysteem ter ondersteuning van de planning en verdeling van de treindienst, inclusief opstellen op emplacementen. In Donna BD wordt de uitwerking van de dienstregeling voor zeven verkeersdagen van 24 uur in een standaardweek vastgelegd.
	'Path Coordination System' van RNE zie onderdeel 7 van bijlage 23	Internetapplicatie waarmee in internationaal verband capaciteit wordt aangevraagd en de toegewezen capaciteit wordt gepubliceerd.
	Btd-planner zie onderdeel 8 van bijlage 23	Applicatie waarin de verdeling van capaciteit voor geplande werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen of wekelijkse onttrekkingen wordt vastgelegd.
	RMS Client zie onderdeel 13 van bijlage 23	Applicatie die een overzicht geeft van de bezetting van emplacementen behorend tot de Betuweroute en een overzicht van de kenmerken van de sporen van emplacementen behorend tot de Betuweroute, zoals lengte en soort spoor.
Verdelen in ad-hocfase	Donna BD update (wijzigingsbladen) zie onderdeel 6 van bijlage 23 Donna SD zie onderdeel 6 van bijlage 23	Informatie- en communicatiesysteem ter ondersteuning van de planning en verdeling van de treindienst. In Donna BD wordt de uitwerking van de dienstregeling voor zeven verkeersdagen van 24 uur in een standaardweek vastgelegd. In Donna SD wordt de uitwerking van de dienstregeling voor specifieke dagen vastgelegd, tot 52/36 uur voor uitvoering.
	RMS Client zie onderdeel 13 van bijlage 23	Applicatie die voor de spoorwegonderneming een actueel overzicht geeft (tot 16 uur vooruit) van de bezetting van emplacementen behorend tot de Betuweroute en een overzicht van de kenmerken van de sporen van emplacementen behorend tot de Betuweroute, zoals lengte en soort spoor. Applicatie die voor de spoorwegonderneming tot 16 uur vooruit inzicht geeft in de actuele vertrektijden, de actuele doorrijtijden aan de grens en in de actuele dienstregelingen van goederentreinen. RMS Client biedt tevens triggers aan de spoorwegonderneming op 90, 80, 70 en 60 minuten voor vertrek, waarna de spoorwegonderneming • het gebruik van het verdeelde treinpad kan bevestigen of • het treinpad kan teruggeven voor hergebruik • een nieuw treinpad voor een vertraagde goederentrein kan aanvragen • een goederentrein kan opheffen.
	ISVL zie onderdeel 10 van bijlage 23	Applicatie voor het indienen van bovenlokale aanvragen in de VL-fase.
	ORMAS-Portaal zie onderdeel 11 van bijlage 23.	Applicatie voor het indienen van bovenlokale aanvragen in de VL-fase.
	LOA Online zie onderdeel 12 van bijlage 23	Applicatie ter ondersteuning van het indienen, afhandelen en vastleggen van lokale orders ten behoeve van rangeerrijwegen op alle locaties (emplacementen).
Afstemming basisuurpatronen, verdelen jaardienst en ad-hocfase	TNR zie onderdeel 14 van bijlage 23	Applicatie Treinnummerlijst (TNR) geeft inzicht in de gebruikte treinnummers.

4.5 Tijdelijke capaciteitsbeperkingen

Een tijdelijke capaciteitsbeperking voor verkeer betreft een buitendienststelling maar kan ook een tijdelijke beperking zijn op de snelheid, de aslast, de treinlengte, de tractie, van de te gebruiken infra en het omgrenzingsprofiel. Deze laatste groep beperkingen hoeft niet veroorzaakt te zijn door werkzaamheden; ProRail voert regie om deze beperking op te lossen.

Ten behoeve van werkzaamheden aan of nabij de infrastructuur onderscheidt ProRail twee type tijdelijke capaciteitsbeperkingen:

1. Patroonmatige tijdelijke capaciteitsbeperkingen⁶⁴ ten behoeve van cyclisch onderhoud en inspectie;
2. Incidentele tijdelijke capaciteitsbeperkingen⁶⁵ ten behoeve van:
 - a. vervanging- en/of vernieuwingsprojecten inclusief de daarvoor benodigde (werk)treinen;
 - b. functie-uitbreidingsprojecten inclusief de daarvoor benodigde (werk)treinen;
 - c. werken voor derden zoals bij verandering van spoorse kruisingen;
 - d. beheerwerkzaamheden waaronder systeembeproevingen en veiligheidsoefeningen.

4.5.1 Algemene bepalingen

- a) ProRail spant zich in om samen met gerechtigden tot een transparant en efficiënt verdeelproces te komen, waarbij rekening wordt gehouden met de operationele belangen van alle betrokken partijen die zich bezighouden met het gebruik en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur.
- b) Omdat het vaststellen en publiceren van tijdelijke capaciteitsbeperkingen meerdere jaren betreft, worden alleen gerechtigden geraadpleegd aan wie op dat moment verkeerscapaciteit is toebedeeld. Nieuwe gerechtigden dienen aan te geven of zij betrokken willen worden bij het verdeelproces van tijdelijke capaciteitsbeperkingen. Reeds vastgestelde capaciteitsbeperkingen zijn voor deze nieuwe gerechtigden een gegeven.
- c) Bij de afweging tussen verschillende uitvoeringsvarianten houdt ProRail rekening met zijn eigen kosten en met de operationele en commerciële gevolgen van gerechtigden, waaronder de continuïteit van bedrijfsprocessen op emplacementen (ten behoeve van goederenprocessen en service en onderhoud aan materieel), en de consequentie dat de keuze kan leiden tot minder milieuvriendelijk vervoer.
- d) Het bepalen van de ligging van tijdelijke capaciteitsbeperkingen met gevolgen voor internationaal treinverkeer is onderwerp van coördinatie tussen ProRail en naburige inframanagers. Daarbij streven betrokken inframanagers ernaar de ligging van tijdelijke capaciteitsbeperkingen zodanig te bepalen dat de hinder voor internationaal treinverkeer zoveel mogelijk wordt beperkt.

4.5.2 Patroonmatige tijdelijke capaciteitsbeperkingen

De benodigde capaciteit voor patroonmatige tijdelijke capaciteitsbeperkingen, de wekelijkse onttrekkingen, de videoschouwtrein en overige meettreinen volgen dezelfde procesgang als het jaardienstverdelingsproces voor verkeer (zie 4.2.2).

4.5.2.1 Wekelijkse onttrekkingen

De benodigde capaciteit voor wekelijkse onttrekkingen wordt in volume, frequentie en locatie (baanvak/emplacement) vastgelegd. Voor wekelijkse onttrekkingen op emplacementen kunnen aanvullende afspraken worden gemaakt om de gevolgen voor verkeer, met name voor opstellen maar ook van spanningloosstelling, te beperken.

In de Btd-planner is de stand van zaken voor wat betreft wekelijkse onttrekkingen zichtbaar; ook zijn deze wekelijkse onttrekkingen opgenomen in Donna. De Btd-planner is leidend als er verschillen zijn tussen beide systemen.

⁶⁴ Dit betreft de infrastructuurcapaciteit voor werkzaamheden zoals bedoeld in artikel 53 van Richtlijn 2012/34/EU.

⁶⁵ Als bedoeld in het gedelegeerd besluit 2017/2075 van de Commissie van 4 september 2017 (Annex VII).

4.5.2.2 Videoschouwtrein

Voor de videoschouwtrein (VST) worden gedurende het jaardienstproces van verkeer de VST-ritten ingelegd in de vorm van treinpaden op de vrije baan en rangeerbewegingen op emplacementen. Tijdens het inleggen van deze ritten kan concurrentie optreden met andere capaciteitsaanvragen. In dat geval wordt het proces van coördinatie gevolgd conform de jaardienstspelregels. Op locaties waar de inzet van de VST uiteindelijk niet mogelijk blijkt, wordt capaciteit voor het uitvoeren van loopschouw ingepast.

4.5.2.3 Overige meettreinen

Als onderdeel van de jaardienstaanvraag verkeer worden ritten van meettreinen aangevraagd. Voor het inplannen van deze meetritten is een generieke procedure opgesteld.⁶⁶ Deze meetritten zullen tijdens de ad-hocfase worden ingelegd volgens deze procedure.

4.5.3 Capaciteitsbeperkingen ten behoeve van werkzaamheden

Bij het vaststellen van capaciteitsbeperkingen is sprake van de volgende processtappen:

1. *Opstellen van uitgangspunten voor het programmeren van capaciteitsbeperkingen*
De uitgangspunten voor de programmering van tijdelijke capaciteitsbeperkingen zijn beschreven in het corridorboek zie [het Logistiek Portaal van ProRail](#). Indien als gevolg van een tijdelijke capaciteitsbeperking sprake is van concurrentie tussen een wekelijkse onttrekking en om te leiden verkeer op de omleidingsroute, zal de wekelijkse onttrekking vervallen. In het corridorboek is beschreven op welke wijze en onder welke voorwaarden verschillende soorten treinen kunnen worden omgeleid vanwege de capaciteitsbeperking op de normale route.
2. *Kenbaar maken van de voorgenomen capaciteitsbeperkingen*
ProRail maakt als start van de raadpleging de voorgenomen capaciteitsbeperkingen bekend. Deze kunnen per project, per baanvak of voor het hele spoornet bekend gemaakt worden en zijn herleidbaar tot projectniveau.
3. *Raadpleging*
Tijdens de raadpleging 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.

Vaststelling van de capaciteitsbeperking

Na de raadpleging wordt de capaciteitsbeperking vastgesteld. Indien ProRail of gerechtigde de vastgestelde capaciteitsbeperking wenst te wijzigen, zijn spelregels zoals beschreven in paragraaf 4.5.5. onder b van toepassing. Bij de programmering van capaciteitsbeperkingen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met grote publieksevenementen met het oog op de maakbaarheid van het alternatieve vervoerproduct. Gerechtigden dienen deze evenementen tijdig aan ProRail kenbaar te maken tijdens het opstellen van de uitgangspunten voor het programmeren van capaciteitsbeperkingen, zie punt 1.

In tabel 4.4 is de definitie weergegeven van de vier verschillende categorieën tijdelijke capaciteitsbeperkingen voor verkeer. Ook is in deze tabel weergegeven op welk moment tijdelijke capaciteitsbeperkingen worden afgestemd met de naburige inframanagers.

⁶⁶ Procedure Meettreinen (140610_WB_Procedure Meettreinen_v3.0, kenmerk P882538) te vinden op [het Logistiek Portaal van ProRail](#).

capaciteits- beperkingen met	duur van de aaneengesloten capaciteitsbeperking	de gevolgen voor het treinverkeer	coördinatie met de naburige inframangers
zeer grote gevolgen voor verkeer	meer dan 30 dagen	meer dan 50% van het dagelijks verwachte verkeer	18 maanden voor start nieuwe dienstregeling
grote gevolgen voor verkeer	meer dan 7 dagen	meer dan 30% van het dagelijks verwachte verkeer	13,5 maanden voor start nieuwe dienstregeling
middelgrote gevolgen voor verkeer	7 dagen of minder	meer dan 50% van het dagelijks verwachte verkeer	13,5 maanden voor start nieuwe dienstregeling
beperkte gevolgen voor verkeer	niet bepaald	meer dan 10% van het dagelijks verwachte verkeer	niet bepaald

tabel 4.4 Categorieën capaciteitsbeperkingen

In tabel 4.5 is aangegeven op welk moment een bepaald type tijdelijke capaciteitsbeperking wordt gepubliceerd voor een betreffend dienstregelingsjaar.

capaciteits- beperkingen met	december 2018	april 2019	augustus 2019	december 2019
zeer grote gevolgen voor verkeer	2 ^e publicatie 2020; 1 ^e publicatie 2021	capaciteits- beslag 2020	niet aan de orde	2 ^e publicatie 2021; 1 ^e publicatie 2022
grote gevolgen voor verkeer	2 ^e publicatie 2020; 1 ^e publicatie 2021	capaciteits- beslag 2020	niet aan de orde	2 ^e publicatie 2021; 1 ^e publicatie 2022
middelgrote gevolgen voor verkeer	publicatie 2020	capaciteits- beslag 2020	niet aan de orde	publicatie 2021
beperkte gevolgen voor verkeer	niet aan de orde	niet aan de orde	capaciteits- beslag 2020	niet aan de orde

tabel 4.5 Publicatiemomenten capaciteitsbeperkingen

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

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

4.5.3.1 Publiceren capaciteitsbeperkingen met zeer grote gevolgen op 24 maanden

Op 24 maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling publiceert ProRail de tijdelijke capaciteitsbeperkingen ten behoeve van werkzaamheden (voor zover bekend) die zeer grote gevolgen voor het treinverkeer hebben. Hieronder wordt verstaan een onttrekking van meer dan 30 opeenvolgende dagen waarvoor meer dan 50% van het dagelijks verwachte verkeer moet worden omgeleid, opgeheven of worden vervangen door alternatief vervoer.

ProRail verstrekt op verzoek van gerechtigden tijdens de eerste raadplegingsronde ten minste twee alternatieve uitvoeringsvarianten. De ontwerpen van de uitvoeringsvarianten dienen in voldoende mate tegemoet te komen aan de wensen die gerechtigden hebben ingebracht.

De publicatie bevat:

- De duur van de capaciteitsbeperking;
- Het baanvak waarop de beperking geldt;
- De geplande dagen;
- Het dagdeel en zodra bekend de begin- en eindtijd.

4.5.3.2 Publiceren capaciteitsbeperkingen met grote gevolgen op 12 maanden

Op 12 maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling publiceert ProRail de volgende tijdelijke capaciteitsbeperkingen ten behoeve van werkzaamheden. Voorafgaand aan deze publicatie raadpleegt ProRail de gerechtigden.

1. De bijgewerkte capaciteitsbeperkingen die zeer grote gevolgen voor het treinverkeer hebben zoals in paragraaf 4.5.3.1 zijn beschreven;
2. Capaciteitsbeperkingen met grote gevolgen voor treinverkeer.
Het betreft onttrekkingen van meer dan 7 opeenvolgende dagen waarvoor meer dan 30% van het dagelijks verwachte treinverkeer moet worden omgeleid, opgeheven of worden vervangen door alternatief vervoer.
3. Capaciteitsbeperkingen met middelgrote gevolgen voor treinverkeer.
Het betreft onttrekkingen van 7 opeenvolgende dagen of minder waarvoor geldt dat meer dan 50% van het dagelijks verwachte verkeer moet worden omgeleid, opgeheven of worden vervangen door alternatief vervoer, voor zover deze onttrekkingen gevolgen hebben voor internationale treinverkeer. De onttrekkingen die geen gevolgen hebben voor internationaal treinverkeer kunnen deze procesgang volgen maar tenminste de procesgang welke is beschreven in paragraaf 4.5.3.3.

Deze publicatie bevat:

- De duur van de capaciteitsbeperking;
- Het baanvak waarop de beperking geldt;
- De geplande dagen;
- Het dagdeel en zodra bekend de begin- en eindtijd.

4.5.3.3 Publiceren incidentele onttrekkingen op 8 maanden

Op 8 maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling publiceert ProRail de incidentele onttrekkingen die a) zeer grote, b) grote of c) middelgrote gevolgen voor het treinverkeer hebben. De wijze waarop deze incidentele onttrekkingen worden gepubliceerd betreft het ruimtebeslag (onttrokken sporen en duur), de datum en indien bekend de begin- en eindtijd. Uitgangspunt is dat deze incidentele onttrekkingen passen binnen de eerder gepubliceerde capaciteitsbeperkingen.

Het is mogelijk dat nieuwe en wijzigingen op reeds vastgestelde capaciteitsbeperkingen, die na de publicatie op 12 maanden worden ingebracht, alsnog onderdeel worden van de publicatie van de incidentele onttrekkingen. De volgende voorwaarden worden hiertoe gesteld:

- Nieuwe verzoeken worden in behandeling genomen als ProRail aan de hand van een schriftelijke onderbouwing aannemelijk maakt dat deze aanpassing niet redelijkerwijs voorzienbaar was en dat de uitvoering plaats dient te vinden in het nieuwe dienstregelingsjaar.
- Wijzigingen op reeds vastgestelde capaciteitsbeperkingen worden in behandeling genomen als ProRail of de gerechtigde aan de hand van een schriftelijke onderbouwing aannemelijk maakt dat deze wijziging niet voorzienbaar was.
- Wijzigingen op reeds vastgestelde capaciteitsbeperkingen worden in behandeling genomen als ProRail (bijvoorbeeld vanwege aanpassingen van werkzaamheden) of de gerechtigde (bijvoorbeeld vanwege het later bekend worden van evenementen) aan de hand van een schriftelijke onderbouwing aannemelijk maakt dat deze wijziging niet voorzienbaar was.

4.5.3.4 Publiceren incidentele onttrekkingen op 4 maanden

Op 4 maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling publiceert ProRail de incidentele onttrekkingen die beperkte gevolgen voor treinverkeer hebben. Onder beperkte gevolgen voor treinverkeer wordt verstaan een onttrekking waarvoor meer dan 10% van het dagelijks verwachte verkeer moet worden omgeleid, opgeheven of worden vervangen door alternatief vervoer. De wijze waarop deze incidentele onttrekkingen worden gepubliceerd betreft het ruimtebeslag (onttrokken sporen en duur), de datum en indien bekend de begin- en eindtijd.

ProRail kan deze incidentele onttrekkingen uiterlijk zes en een halve maand voor de start van de nieuwe dienstregeling inbrengen en aan gerechtigden voorleggen.

4.5.3.5 Details aan te bieden treinpaden

Details over de aan te bieden treinpaden als gevolg van de capaciteitsbeperkingen worden voor reizigerstreinen uiterlijk 4 maanden voor de start van de incidentele onttrekking gegeven en voor goederentreinen uiterlijk 3 weken. Om betreffende treinpaden op tijd en conform vereisten aan te kunnen bieden, voert ProRail regie op het herplannen van verkeer als gevolg van buitendienststellingen (PreVAB- en VAB-proces). De wijze waarop dit plaatsvindt is beschreven in het corridorboek.

ProRail werkt nauw samen met de naburige inframanagers om zorg te dragen voor goede aansluitingen van om te leiden treinen op de grensovergangen.

Indien het herplannen van verkeer niet tot consensus leidt, verplichten de betrokken gerechtigden zich om binnen 10 werkdagen via de coördinatieprocedure tot herverdeling van verkeer te komen.

4.5.4 Vergoedingen bij tijdelijke capaciteitsbeperkingen

ProRail kan in het kader van het vaststellen van capaciteit ten behoeve van werkzaamheden zoals is beschreven in paragraaf 4.5.3 een financiële compensatie aan gerechtigde(n) overeenkomen anders dan gebruiksvergoedingen. Onder de voorwaarde dat het alternatief vervoerplan uitvoerbaar en maatschappelijk acceptabel is, wordt in combinatie met deze compensatieafspraken in beginsel de door ProRail opgestelde voorkeursvariant van de buitendienststelling gekozen, met inachtneming van hetgeen hieronder is vermeld. Voor de toepassing van de bepalingen over de vergoedingen in deze paragraaf is de wijze van financiering van de werken uit nieuwbouwbudget dan wel uit instandhoudingsbudget bepalend voor de kwalificatie van een werk als functiewijzigingswerk respectievelijk als functiehandhavingswerk.

4.5.4.1 Functiewijzigingswerken

- a) Voor functiewijzigings- en omgevingswerken ('nieuwbouw') worden de out-of-pocket-kosten voor vervangend vervoer alleen vergoed op basis van door ProRail vooraf goedgekeurde offertes. Afspraken over de procedure en de termijnen worden in de toegangsovereenkomst overeengekomen.
- b) Er vindt voor functiewijzigings- en omgevingswerken ('nieuwbouw') geen vergoeding plaats voor om te leiden treinen voor reizigers- en goederenvervoer.
- c) Indien als gevolg van ombouwwerkzaamheden langer dan 6 weken (gemiddelde duur van een wijzigingsblad) infrafunctionaliteit niet beschikbaar is waardoor verkeer vanuit de normale dienstregeling negatief wordt geraakt en dit alleen door middel van omleiden over andere baanvakken kan worden opgelost, worden de betreffende extra directe bedrijfskosten van de gerechtigde, die door een specificatie worden onderbouwd, door ProRail gedragen.

4.5.4.2 Functiehandhavingswerken

- a) Voor reizigersvervoerders kan bij functiehandhavingswerken ('groot onderhoud' en 'vernieuwing') sprake zijn van compensatie, en wel in de volgende gevallen en in de hieronder beschreven mate:
 - i. geen compensatie wordt verleend in geval van buitendienststellingen in weekeinden, nachten, tussen de spitsen, in reizigersverkeerluwe perioden (zijnde schoolvakanties en officiële feestdagen) of als het doorgaande treinverkeer niet wordt geraakt;
 - ii. wel wordt compensatie verleend als en voor zover een buitendienststelling (deels) op normale werkdagen (niet reizigersverkeerluw) valt en indien daarbij de ochtendspitsen en/of avondspitsen worden geraakt; de compensatie geldt dan voor de vervallen treinkilometers van de treinen gedurende die werkdagen;
 - iii. het bedrag van de financiële compensatie wordt berekend via een bedrag per vervallen treinkilometer van een normale verkeerssituatie als gevolg van de buitendienststelling;
 - iv. het compensatietarief voor reizigersvervoerders is afhankelijk van de categorie waarin het betrokken baanvak volgens is ingedeeld en bedraagt:
 - voor categorie 1 baanvakken € 11,- per vervallen treinkilometer volgens de jaardienstverdeling;
 - voor categorie 2 baanvakken € 6,- per vervallen treinkilometer volgens de jaardienstverdeling;

- ProRail kan in voorkomend geval een hogere vergoeding overeenkomen, op basis van een offerte met betrekking tot de kosten van een te bieden servicelevel met vervangend vervoer.
- b) Voor goederenvervoerders kan bij functiehandavingswerken ('groot onderhoud' en 'vernieuwing') op goederenbaanvakken (zie bijlage 27) sprake zijn van compensatie, en wel in de volgende gevallen en in de hieronder beschreven mate:
- geen compensatie wordt verleend in geval van buitendienststellingen in weekeinden (zaterdag 0:00 uur tot maandag 6:00 uur) of in goederenverkeerluwe perioden (zijnde officiële feestdagen en de tussenliggende dag tussen een officiële feestdag en een weekeind), in het geval de buitendienststelling korter duurt dan 12 uur, of als het doorgaande treinverkeer niet wordt geraakt;
 - wel wordt compensatie verleend als en voor zover een buitendienststelling (deels) op normale werkdagen (niet goederenverkeerluw) valt en indien de duur meer bedraagt dan 12 uur; de compensatie geldt dan voor de niet via de oorspronkelijke geplande route gereden treinen gedurende die werkdagen;
 - het bedrag van de financiële compensatie wordt berekend via een bedrag per geraakte goederentrein ten gevolge van de buitendienststelling. Voor een definitie van een "geraakte trein" zie bijlage 27;
 - het compensatietarief per goederentrein wordt bepaald volgens het gestelde onder 'compensatietarief' in bijlage 27. ProRail kan in voorkomend geval een hogere vergoeding overeenkomen, op basis van een offerte met betrekking tot de kosten van een te bieden servicelevel met aangepast vervoer.
- c) Voor besloten personenvervoerders kan bij functiehandavingswerken ('groot onderhoud' en 'vernieuwing') sprake zijn van compensatie voor seizoensgebonden treinen die niet via de initieel aangevraagde route kunnen rijden. De vergoeding bestaat uit € 15,- per extra treinkilometer tussen de omleidingsroute volgens het corridorboek en de initieel aangevraagde route.

4.5.4.3 Combinaties van werkzaamheden

Indien functiehandavingswerkzaamheden worden gecombineerd met functiewijziging- en/of omgevingsprojecten ('nieuwbouw') wordt de compensatie berekend als het gemiddelde van de vergoedingen die zouden gelden indien er geen sprake zou zijn van gecombineerde werkzaamheden, gewogen naar de duur van het werk. Dit geldt voor reizigers- en goederenvervoerders.

4.5.5 Ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden

- a) Het is mogelijk dat na de twee publicatiemomenten op respectievelijk 8 en 4 maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling aanpassingen plaatsvinden. ProRail kan:
- Een capaciteitsbeperking vaststellen als er sprake is van storingen of als er onregelmatigheden voordoen / dreigen⁶⁷ te gaan voordoen die veilig en ongestoord treinverkeer in gevaar brengen of kunnen brengen⁶⁸. ProRail spant zich in om deze werkzaamheden zoveel mogelijk in een wekelijkse onttrekking uit te voeren of de datum en tijden van de onttrekking zo spoedig mogelijk nadat dit bij ProRail bekend is af te stemmen met de betrokken gerechtigden.
 - Een capaciteitsbeperking alsnog vaststellen als voor ProRail uitstel niet-kosteneffectief is of kan leiden tot ongewenste schade aan de toestand van de spoorinfrastructuur of de levensduur. ProRail maakt de behoefte aan deze aanpassingen aan de hand van een schriftelijke onderbouwing inzichtelijk en zal de betrokken gerechtigden direct raadplegen om vervolgens de capaciteitsbeperking vast te stellen. Voorwaarde voor vaststellen van het uitvoeringsmoment is dat wordt voldaan aan de termijnen zoals zijn weergegeven in paragraaf 4.5.3.5.
- b) Ook is het mogelijk om andersoortige aanpassingen in te brengen na de twee publicatiemomenten op respectievelijk 8 en 4 maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling. ProRail of gerechtigden mogen:

⁶⁷ Te constateren op basis van inspecties, meldingen, opgetreden storingen, enzovoort.

⁶⁸ Dit is een nadere definiëring van de situatie "in geval van nood" uit artikel 9 lid 5 van de Algemene Voorwaarden.

- Een aanvulling of wijziging inbrengen die niet redelijkerwijs voorzienbaar was en waarvan de uitvoering plaats dient te vinden in het nieuwe dienstregelingsjaar; de behoefte aan deze aanpassing wordt voorzien van een schriftelijke onderbouwing.
- De basisregel is dat wordt meegewerkt aan deze aanpassing; vaststelling vindt plaats met instemming van houders van capaciteit die door deze aanpassing worden geraakt.
- Is er geen consensus dan verplichten betrokken gerechtigden en ProRail zich via een alsdan overeen te komen procedure binnen 10 werkdagen tot een besluit te komen.
- Gerechtigden die houder zijn van capaciteit of ProRail kunnen bij hun instemming als voorwaarde stellen dat het nadeel dat zij ondervinden door deze aanpassing wordt vergoed. De vergoeding betreft alleen directe bedrijfskosten die door middel van een specificatie wordt onderbouwd. Voor goederenvervoerders is de vergoeding gestandaardiseerd en opgenomen in onderdeel 3 van bijlage 27.

4.5.6 Geschilbeslechting

Afstemming is naar zijn aard een technisch overleg tussen deskundigen. Deskundigen kunnen van mening verschillen waardoor er een patstelling over conflicten kan ontstaan. Om het proces zijn voortgang te laten houden is er een geschillenregeling die binnen 10 werkdagen uitsluitel geeft. De behandeling van het geschil vindt plaats onder een van ProRail onafhankelijke voorzitter, die door ProRail wordt aangewezen met instemming van gerechtigden. De behandeling leidt in dat geval tot een advies waarvan ProRail alleen deugdelijk gemotiveerd mag afwijken. Deze motivatie maakt ProRail kenbaar aan de betrokken gerechtigden.

4.6 Niet gebruikte capaciteit voor treinpaden en opstellen

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

Wanneer een gerechtigde de in de jaardienst (inclusief wijzigingsbladen) beschikbaar gekregen capaciteit voor openbaar vervoer op baanvakken en perronsporen gedurende ten minste 1 maand voor minder dan 80% benut of de capaciteit voor ander gebruik voor minder dan 50% benut, dan kan ProRail de capaciteitsrechten terugnemen. Hierbij wordt steeds gerekend per (gerelateerd) treinnummer per verkeersdag op de vrije baan en perronsporen (laatste uitsluitend bij besloten personenvervoer). Bij ander gebruik worden wijzigingen van dienstregelingen beschouwd als gebruik van de verkregen capaciteit.

Om op emplacementen geen capaciteit ongebruikt te laten kan capaciteit op een of meerdere specifieke sporen in overeenstemming tussen ProRail en betrokken gerechtigden verdeeld worden aan meerdere gerechtigden ten behoeve van samengebruik. Daarbij kunnen gerechtigden samenwerken en één van hen als coördinerend voor de dagelijkse logistieke afstemming aanwijzen. Daarnaast geldt dat voor capaciteit op emplacementen die gedurende ten minste 1 maand voor minder dan een kwart van de uren is gebruikt, de capaciteitsrechten teruggenomen kunnen worden. Hierbij wordt steeds gerekend per (gerelateerd) treinnummer per verkeersdag op het emplacement. Er is ook een reserveringsheffing verschuldigd voor treinpaden die worden afbesteld en voor treinpaden die niet worden benut, alsmede voor capaciteit op emplacementen die wordt afbesteld en voor capaciteit op emplacementen die niet wordt benut. De reserveringsheffing op niet-gebruikte capaciteit dient om een efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen. De criteria en heffing voor de reserveringsheffing zijn vermeld in paragraaf 6.4.2.

ProRail consulteert bij het terugnemen van capaciteit altijd minimaal drie weken voor uitvoeringsmoment de spoorwegonderneming en indien van toepassing de gerechtigde zijnde niet een spoorwegonderneming aan wie de capaciteit is verdeeld. Betrokken gerechtigde heeft dan de

gelegenheid de oorzaken van de ongebruikte capaciteit uiteen te zetten. ProRail neemt de argumentatie mee in haar overwegingen.

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

Onder niet-benutten dan wel niet gebruiken zoals bedoeld in deze paragraaf wordt mede verstaan, dat de trein niet de kenmerken blijkt te hebben die bij de aanvraag van de capaciteit zijn opgegeven en op grond waarvan de aanvraag is verdeeld, waarbij op grond van die kenmerken door ProRail tijdig en navolgbaar getoetst is op fysieke en milieutechnische inpasbaarheid.

4.7 Buitengewoon vervoer

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

Overeen te komen regeling

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

4.8 Treindienstleiding en bijsturing

4.8.1 Beginselen van bijsturingsmaatregelen

Op basis van het Besluit spoorverkeer is ProRail bevoegd om bij gestoord bedrijf, incidenten of noodsituaties aan de bestuurder of andere personen die deelnemen aan het spoorverkeer aanwijzingen te geven.⁶⁹ Doelstelling van de bijsturingsmaatregelen is om zo snel mogelijk terug te keren tot het oorspronkelijke actuele plan.

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

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

4.8.2 Bijsturingsmaatregelen

ProRail geeft invulling aan de beginselen in de vorm van:

- het afwegingskader versperringen, beschikbaar via het [Logistiek Portaal](#).
Bedoeld om tot vooraf opgestelde versperringsmaatregelen te komen bij gedeeltelijke of volledige versperringen. Een versperringsmaatregel is een aangepaste dienstregeling volgens welke treinen worden gekeerd, opgeheven of omgeleid. Ook de inzet van alternatief vervoer vormt onderdeel van een versperringsmaatregel.
- Treindienst Afhandel Documenten voor individuele vertragingen
Deze worden afgehandeld volgens if/then scenario's. Het betreft hier in hoofdzaak volgordewisselingen tussen opeenvolgende treinen en wachttijden voor aansluitingen tussen (reizigers) treinen.
- De leidraad bij vertragingen voor treingerelateerde vertragingen.
Deze leidraad is per reizigerscorridor opgebouwd uit besturingsdoelen, besturingsprincipes en besturingskaders, aangevuld met een corridorkaart met logistieke mogelijkheden per knoop.

⁶⁹ Artikel 26 lid 3 Besluit spoorverkeer.

4.8.3 Voorziene bijsturingssituaties

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

4.8.4 Onvoorziene bijsturingssituaties

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

4.8.5 Internationale bijsturing (International Contingency Management)

Wanneer er zich grote verstoringen met internationale impact voordoen, is internationale coördinatie op het gebied van bijsturing nodig. Bij grote verstoringen van meer dan drie dagen met een grote impact op het internationale treinverkeer is de internationale bijsturing van toepassing.

De internationale goederencorridors vervullen een faciliterende rol, rekening houdend met bestaande bijsturings- en communicatieprocessen. Samen met de betrokken infrastructuurbeheerders hebben zij overzichten van omleidingsroutes en operationele bijsturingsscenario's opgesteld en gepubliceerd. Deze zijn te vinden in de corridordocumenten, boek 4, hoofdstuk 5 (zie ook paragraaf 1.9 en paragraaf 1.10 van deze Netverklaring). Zie voor meer informatie over de nationale bijsturingsmaatregelen in geval van internationale verstoringen paragraaf 4.8.2 en paragraaf 4.8.4.

Conform de procedures voor internationale bijsturing worden vervoerders 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 RNE](#). Op het [Customer Information Portal van RNE](#) zijn daarnaast alle omleidingsroutes te vinden die de inframanager 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 treinloop 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.

4.8.6 Samenwerking spoorwegondernemingen en ProRail

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

In het OCCR werken spoorwegondernemingen en ProRail in een gedeelde werkruimte samen bij de afhandeling van storingen, calamiteiten en andere bijzondere situaties in de logistieke en infraprocessen (inclusief energie- en ICT-systemen), alsmede het anticiperen hierop. Bij die afhandeling hebben spoorwegondernemingen en ProRail elk hun eigen wettelijke taken en verantwoordelijkheden overeenkomstig de Spoorwegwet. Het OCCR staat open voor alle op het door ProRail beheerde spoorwegnet opererende spoorwegondernemingen.

Nadere informatie met betrekking tot de werkwijzen binnen OCCR alsmede met betrekking tot de aangeboden mogelijkheden om van de OCCR-faciliteiten gebruik te maken met de daaraan verbonden kosten is opgenomen in het document 'Wegwijzer OCCR' dat geraadpleegd kan worden via de publieke [website van het OCCR](#).

4.9 Capaciteitsverdeling voor opstel- en rangeervoorzieningen

Gerechtigden kunnen toegang tot opstel- en rangeervoorzieningen aanvragen. De door ProRail aangeboden opstel- en rangeervoorzieningen zijn opgenomen in paragraaf 5.3. Onderhavige paragraaf ziet toe op de toegang tot en het gebruik van opstel- en rangeervoorzieningen op de hoofdspoorweginfrastructuur.⁷⁰

De uitgangspunten en de procedurebeschrijving voor het verkrijgen van toegang tot opstel- en rangeervoorzieningen voor dienstregeling 2020 worden hieronder nader toegelicht.

4.9.1 Uitgangspunten

- a. Opstellen is het tijdelijk parkeren van materieel tussen een aankomend treinpad en een vertrekkend treinpad, waarbij beide treinpaden een ander treinnummer hebben.⁷¹ De dienst betreft het gebruik van het opstelspoor inclusief de aanwezige dienstvoorzieningen. In paragraaf 5.3.1.4 is deze dienst nader beschreven.
- b. Op een emplacement kan ook rangeerwerk worden uitgevoerd ten behoeve van het splitsen en/of samenstellen van treinen en het manoeuvreren naar een ander spoor voor bijvoorbeeld reinigen, repareren en tanken. De dienstvoorziening betreft de sporen waarop deze activiteiten kunnen worden uitgevoerd. Treinbewegingen tussen een perronspoor en een opstel- of overgavespoor, aankomen of vertrekken op en doorrijden over een emplacement naar een achterliggende terminal, et cetera maken deel uit van de dienst treinpad (categorie 1).
- c. ProRail maakt door middel van de Sporendatabase de indeling van de sporen, inclusief eventueel voorkeursgebruik uiterlijk 1 maart 2019 bekend. Tijdens de behandeling van de verzoeken tot toegang kan het voorkeursgebruik door ProRail gewijzigd worden ten behoeve van de optimale benutting van de voorziening. Ook kunnen andere sporen (perron- of keerspoor) worden aangewezen voor opstellen en/of rangeren.
- d. In de Sporendatabase zijn sporen gereserveerd voor opstellen van materieel ten behoeve van werkzaamheden voor beheer (paragraaf 4.5). Deze sporen zijn aangeduid als 'infraspoor'.
- e. Verzoeken tot toegang tot rangeer- en opstelvoorzieningen worden gedaan via volume infra inzetten (VII) in Donna of via een door ProRail beschikbaar gesteld aanvraagformulier in de vorm van een verzoek tot toegang tot een spoor voor een aan te geven tijdvak. De maximale duur is één dienstregelperiode. In dit geval van 15 december 2019 t/m 12 december 2020.
- f. Indien de fysieke capaciteit op een emplacement groter is dan de milieucapaciteit is de milieucapaciteit leidend en vindt op basis hiervan coördinatie plaats.
- g. Voor de behandeling van verzoeken tot toegang voor de gehele dienstregeling (jaardienst) wordt onderscheid gemaakt tussen goederen- en overige emplacementen (reizigers/gemengd):
 - Voor de goederenemplacementen (zie tabel 4.6) start de behandeling van verzoeken op 2 september 2019. Aanvragers dienen hun verzoek uiterlijk 30 augustus 2019 in te dienen.
 - Voor alle overige emplacementen wordt het tijdschema van de jaardienstverdeling voor treinpaden gehanteerd. Aanvragers dienen hun verzoek uiterlijk 8 april 2019 in te dienen.
- h. De onttrekkingsmomenten ten behoeve van de in paragraaf 4.5 opgenomen werkzaamheden voor beheer sluiten de toegang uit. Hierbij worden de procedures beschreven in paragraaf 4.5 gehanteerd.

⁷⁰ Dit betreffen de in bijlage II van de richtlijn 2012/34/EU onder categorie 2 bij punt 2c en 2d opgenomen dienstvoorzieningen.

⁷¹ Kopmakende treinen waarbij vanwege systeemeisen een ander treinnummer benodigd is, vallen hier niet onder.

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

Tabel 4.6 Lijst met goederenemplacementen

Acht	Deventer Goederenempl.	Oss Elzenburg
Amsterdam Houtrakpolder	Europoort	Pernis
Amsterdam Westhaven	IJselmonde	Sas van Gent
Almelo Bedrijvenpark	Kijfhoek	Sloehaven I t/m III
Axel aansluiting	Maasvlakte	Terneuzen
Beverwijk	Maasvlakte West	Terneuzen Zuid
Blerick, inclusief ECT	Maasvlakte West West	Tilburg Industrieterrein
Born	Maastricht Beatrixhaven	Veendam
Botlek	Moerdijk	Waalhaven Zuid
Delfzijl Oosterhoorn	Oosterhout West stad	

4.9.2 Procedure voor toegangsverzoeken voor de jaardienst

De procedure voor toegangsverzoeken voor de jaardienst bevat de volgende processtappen:

Stap 1: Beoordeling van toegangsverzoeken voor opstel- en rangeervoorzieningen

ProRail beoordeelt binnen 5 werkdagen na ontvangst van een toegangsverzoek of de aanvraag volledig is. Indien onvolledig wordt de aanvrager in gelegenheid gesteld om haar aanvraag te completeren. Dit kan tot uiterlijk 5 werkdagen na de melding van onvolledigheid.

Stap 2: Integreren van alle toegangsverzoeken

Alle toegangsverzoeken worden door ProRail integraal beoordeeld en afgezet tegen de beschikbaar gestelde capaciteit. Indien er geen sprake is van concurrerende aanvragen worden de verzoeken toegewezen. Bij concurrerende verzoeken is er sprake van een toegangsconflict en wordt de coördinatieprocedure (stap 3) opgestart.

Stap 3: Coördinatieprocedure

Er wordt een coördinatie dossier opgesteld met daarin:

- Een beschrijving van het toegangsconflict (concurrentie).
- Alle aanvragers (in verband met integrale, non-discriminatoire behandeling. Hierbij wordt wel rekening gehouden met de vergelijkbaarheid van de aanvraag en de dienstvoorziening).
- Informatie over het emplacement en dienstvoorzieningen.

ProRail gaat in overleg met alle aanvragers proberen alle verzoeken integraal zo goed mogelijk met elkaar te verzoenen. ProRail kijkt daarbij of er pragmatische oplossingen mogelijk zijn om de beschikbare capaciteit maximaal te benutten.

- Indien alle betrokken partijen akkoord zijn wordt de oplossing vastgelegd, de aanvragen toegewezen conform oplossing en het dossier gesloten.
- Indien niet akkoord dan volgt stap 4.

Stap 4: Onderzoek naar levensvatbare alternatieven

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 ten minste 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 en 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. Indien een aanvrager een alternatief afwijst, dient deze afwijzing voorzien te zijn van een onderbouwing.

- Indien alle betrokken aanvragers akkoord gaan met een voorgesteld alternatief dan wordt dit besluit vastgelegd, de aanvragen toegewezen conform het levensvatbare alternatief en het dossier gesloten.
- Indien niet akkoord dan volgt stap 5.

Stap 5: Conflictbeslechting en prioriteitscriteria voor toewijzing

ProRail beslecht een conflict indien:

- Het onderzoek naar levensvatbare alternatieven geen resultaten opgeleverd heeft.
- De aanvragers het niet eens zijn over de levensvatbaarheid van de onderzochte alternatieven. ProRail geeft hierbij aan welke alternatieven door haar als levensvatbaar worden beschouwd omdat de in stap 4 geleverde onderbouwing naar mening van ProRail niet of onvoldoende geleverd is.

Indien er geen voor de aanvragers levensvatbare alternatieven zijn, wijst ProRail verzoeken toe volgens onderstaande prioriteitscriteria:

- 1 Opstellen van materieel dat operationeel wordt ingezet in een geplande vervoersdienst gaat boven materieel dat niet-operationeel wordt ingezet (bijvoorbeeld strategische reserves, nieuw materieel, sloopmaterieel, opleidingsmaterieel, et cetera).
- 2 Treingerelateerd opstellen en behandelen gaat boven niet-treingerelateerd opstellen en behandelen.
- 3 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.
- 4 Voor reizigerstreinen geldt dat aanvragen voor kortdurend opstellen (minder dan 1 uur) gaan boven aanvragen voor langer opstellen (meer dan 1 uur).
- 5 In de toewijzing wordt rekening gehouden met de relatie tussen treinlengte en spoorlengte. De langste sporen worden toegewezen aan de vervoerder die in een geplande vervoersdienst de langste treinen inzet.
- 6 In de toewijzing wordt rekening gehouden met de optimalisatie van het rangeerproces, zo min mogelijk rangeerbewegingen.
- 7 Een bestaand contract (binnen de dienstregelingsperiode) gaat boven geen contract.
- 8 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).

Stap 6: Toewijzing aan gerechtigden

Voor goederenemplacementen vindt de toewijzing uiterlijk plaats op 8 oktober 2019. Voor alle overige emplacementen vindt de toewijzing uiterlijk plaats op 19 augustus 2019. Wanneer een aanvraag tot toegang wordt geweigerd dan wordt de afwijzing door ProRail gemotiveerd en het besluit vastgelegd.

4.9.3 Procedure voor ad-hoc toegangsverzoeken

Bij ad-hoc verzoeken tot toegang tijdens dienstregelingsperiode 2020 geldt:

- Verzoeken tot toegang kunnen gedaan worden via een volume infra inzet (VII) in Donna of een bericht aan oss@prorail.nl.
- Behandeling van een ad-hoc verzoek geschiedt binnen 20 werkdagen. Er vindt geen verzoening plaats in geval van conflicterende verzoeken (principe van first-come, first served).

5 Diensten

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk betreft de aangeboden diensten voor gebruik van de spoorweginfrastructuur en bijkomende voorzieningen⁷² door spoorwegondernemingen en andere gerechtigden. Daarnaast worden diensten aangeboden met betrekking tot het plannen en uitvoeren van de dienstregeling en performance analyse.

De diensten zijn ingedeeld conform bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU:

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

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

Op alle diensten in dit hoofdstuk die door ProRail worden aangeboden zijn de Algemene Voorwaarden (zie bijlage 5) en Operationele Voorwaarden (zie bijlage 6) van toepassing. Als er specifieke voorwaarden aan een dienst verbonden zijn, is dit per dienst vermeld bij de leverings- en/of gebruiksvoorwaarden.

Onder leveringsvoorwaarden worden de voorwaarden verstaan die ProRail verbindt aan de afname van de desbetreffende dienst. Onder gebruiksvoorwaarden wordt aangegeven waarover de spoorwegonderneming moet beschikken om gebruik te kunnen maken van de dienst respectievelijk aan welke voorwaarden de spoorwegonderneming moet voldoen bij het gebruikmaken van de dienst.

Voor informatiediensten (ondersteunende diensten, zoals vermeld in paragraaf 5.5) geldt dat ProRail zich het recht voorbehoudt om nieuwe of extra autorisaties voor een dienst te beperken of de toegang (tijdelijk) te weigeren indien deze aanvraag of uitbreiding niet leverbaar is binnen de bestaande capaciteit van de dienst. Voor de meeste informatiediensten wordt in de toegangsovereenkomst een Service Level Agreement (SLA) opgenomen. In deze SLA worden afspraken gemaakt over kosten, (gebruiks)voorwaarden en service levels van de informatiedienst.

Overeen te komen regeling

- In de toegangsovereenkomst wordt vastgelegd welke diensten, waaronder tenminste de dienst Treinpad van het minimumtoegangspakket, worden afgenomen door de spoorwegonderneming. ◀

Faciliteren van voorzieningen

ProRail wijst spoorwegondernemingen erop dat de Spoorwegwet de mogelijkheid opent om voor eigen rekening infrastructurele voorzieningen op emplacementen en in transferruimten te realiseren en te gebruiken, op basis van een overeenkomst met ProRail en indien benodigd een vergunning zoals bedoeld in artikel 19 Spoorwegwet. ProRail is gemandateerd om zulke vergunningen te verlenen.

Als een spoorwegonderneming voor haar operationele bedrijfsproces grondoppervlak of een voorziening op een emplacement nodig heeft die niet door ProRail wordt aangeboden, dan kan ProRail deze onder voorwaarden faciliteren:

- Grondgebruik
Toestaan om door ProRail beheerde grond te gebruiken. Hiervan kan bijvoorbeeld sprake zijn als een spoorwegonderneming behoefte heeft aan ruimte voor opslagcontainers.
- Vergunning

⁷² Conform artikel 67 Spoorwegwet. Voorzieningen van infrastructurele aard binnen de reikwijdte van de definitie van spoorweginfrastructuur volgens artikel 1 Spoorwegwet, worden niet gerekend onder bijkomende voorzieningen.

De realisatie en exploitatie van een voorziening door een spoorwegonderneming vergunnen. Bijvoorbeeld om een eigen reinigingsperron in te richting op grond die ProRail beheerd. In het kader van omgevingsvergunningsverlening kan ProRail hierbij het aanspreekpunt zijn voor het bevoegd gezag.

- Nutsvoorzieningen
Het voor rekening van de spoorwegonderneming aansluiten van diens voorziening op nutsvoorzieningen. Hiervan is bijvoorbeeld sprake als een treinwasinstallatie door middel van ondergrondse infra moet worden aangesloten op water en/of elektra en/of riool. De ondergrondse infra blijft hierbij in eigendom en beheer van ProRail.

De voorwaarden waaronder ProRail faciliteert worden per specifieke klantvraag overeengekomen.

5.2 Minimumtoegangspakket

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

Het minimumtoegangspakket omvat de volgende diensten:

1. Treinpad;
2. Tractie energievoorziening.

5.2.1 Treinpad

Treinpad		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Treinpad behoort tot categorie 1, sub a, b, c, d en f. uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Het gebruik van treinpaden volgens het verkregen recht op treinpaden uit het capaciteitsverdelingsproces. Daarbij horen de volgende onderdelen: <i>Capaciteitsverdeling</i> a. De behandeling van aanvragen voor, teruggeven en wijzigen van infrastructuurcapaciteit⁷³; ten behoeve daarvan worden de applicaties Donna, Btd-planner, Btd-planner rapportages, ISVL (wordt volgens planning in de loop van 2020 vervangen door ORMAS-Portaal en capaciteitsaanvragen via dienst Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard), zie onderdeel 18 van bijlage 23), LOA Online, PCS, RMS Client en TNR beschikbaar gesteld, zoals omschreven in bijlage 23. b. De reservering van capaciteit volgens de overeengekomen capaciteitsverdeling. c. De levering van informatie die nodig is om de treindienst waarvoor capaciteit is aangevraagd uit te voeren, via onder meer de applicatie 'RailMaps' (zie onderdeel 1 in bijlage 23), de applicatie Wegwijzers (zie onderdeel 2 in bijlage 23) en de informatie over 'Tijdelijke snelheidsbeperkingen' (zie onderdeel 3 in bijlage 23). <i>Gebruik van hoofdspoorwegen</i> d. Het gebruik van sporen op baanvakken en stations voor trein- en rangeerbewegingen. 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.

⁷³ Treinen die vallen onder de regeling van vrijstelling van vergoeding (i.v.m. opdrachten van ProRail) kunnen alleen worden aangevraagd op basis van een door de aanvrager in Donna ingevoerde dienstregeling dan wel op aanvraag via ISVL.

Treinpad		
		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 W-LIS beschikbaar gesteld, zie onderdeel 15 in bijlage 23. <i>Verkeersleiding</i> 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 5 van bijlage 23. <i>Informatie over de actuele treindienst</i> i. De levering van informatie over de lopende treindienstafwikkeling aan de spoorwegonderneming via de applicatie SpoorWeb (zie onderdeel 16 van bijlage 23). j. De levering van informatie over actuele treinbewegingen via de applicatie VIEW type 1 (zie onderdeel 17 van bijlage 23). k. De levering van plan- en uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP berichten via dienst Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard, (zie onderdeel 18 van bijlage 23). <i>Informatie over de uitgevoerde treindienst</i> l. De levering van informatie: standaardrapportage verkeersprestaties, standaardrapportage monitoring en standaard gegevenslevering verkeersprestaties (zie onderdeel 19 van bijlage 23). m. De mogelijkheid om de aan de spoorwegonderneming toegekende oorzaken van treinafwijkingen te accepteren of af te wijzen via de applicatie Monitoring Fiatteren (zie onderdeel 20 van bijlage 23). <i>Calamiteitenafhandeling</i> n. De diensten van de afdeling Incidentenbestrijding van ProRail voor de alarmering, de bereddering en het baanvrij maken na opgetreden ongevallen en onregelmatigheden, alsmede de hersporing van spoorvoertuigen en het overbrengen van beschadigde spoorvoertuigen naar een veilige plaats waar zij geen hinder voor het verkeer veroorzaken. Hieronder valt ook de integrale coördinatie van de activiteiten van spoorwegondernemingen daarbij, alsmede de afstemming met het bevoegd gezag en met de overheidshulpdiensten.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	hoofdspoorweginfrastructuur
3.1.1	Openingstijden	24/7 met uitzondering van de onttrekkingen.
3.1.2	Technische karakteristiek	Zie hoofdstuk 3 van deze Netverklaring
3.1.3	Geplande wijzigingen	N.v.t.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie m.b.t. gebruikstarief	Informatie is beschikbaar in paragraaf 6.3.1 van deze netverklaring.
4.2	Informatie m.b.t. korting op het gebruikstarief	Informatie is beschikbaar in paragraaf 6.4 van deze netverklaring
5 Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigheden	De dienst is beperkt tot gebruik met normaal verkeer, niet zijnde buitengewoon vervoer (zie onderdeel 1.2 van bijlage 6). Ter bevordering van doelmatig gebruik van de capaciteit van de hoofdspoorwegen biedt ProRail een korting op de gebruiksvergoeding voor stille treinen (zie paragraaf 6.4.5). Spoorwegondernemingen worden ten behoeve van dienstpersoneel dat de spoorweginfrastructuur betreedt of verlaat via stations en perrons gewezen op het gestelde in paragraaf 5.3.1.1, met betrekking tot de toegangsbeheersingsvoorzieningen. Daarnaast gelden de gebruiksvoorwaarden die opgenomen zijn in de tabellen en bijlagen waarnaar in de omschrijving van deze dienst verwezen wordt.

Treinpad		
		Aan gerechtigden die niet als spoorwegonderneming gekwalificeerd zijn, biedt ProRail uitsluitend de onderdelen a (met uitzondering van de applicaties ISVL en LOA Online), b en c (uitsluitend de applicatie RailMaps) van het onder 'omschrijving' aangegeven deel van deze dienst. 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 materieel	Zie paragraaf 2.2 Vereisten voor toegang
5.3	Zelfstandiggebruik	n.v.t.
6 Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Treinpaden worden verdeeld met de capaciteitsverdeelbrief en overeengekomen in de toegangsovereenkomst.

5.2.2 Tractie energievoorziening

Tractie Energievoorziening		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Tractie energievoorziening behoort tot categorie 1, sub e. uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Deze dienst omvat het gebruik van de tractie-energievoorzieningssystemen. Deze dienst omvat niet de levering van elektrische tractie-energie, zie hiervoor de dienst in paragraaf 5.4.1.2.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	Op de geëlektrificeerde sporen, zie bijlage 17 van de netverklaring.
3.1.1	Openingstijden	Reguliere openingstijden: maandag tot en met zondag van 00:00-24:00.
3.1.2	Technische karakteristiek	ProRail biedt afhankelijk van het baanvak een aantal typen tractie-energievoorzieningssystemen aan. Deze bestaan uit een bovenleiding waarvan tractiematerieel energie afgenomen kan worden.
3.1.3	Geplande wijzigingen	n.v.t.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie m.b.t. gebruikstarief	Informatie is beschikbaar in paragraaf 6.3.1.2 van deze netverklaring. De vergoeding voor het transport van elektrische tractie energie is in dit tarief inbegrepen. Meer informatie is beschikbaar in Hoofdstuk 6.3.4.1 van deze netverklaring.
4.2	Informatie m.b.t. korting op het gebruikstarief	n.v.t.
5 Gebruiksvoorwaarden		
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.

Tractie Energievoorziening		
5.2	Technische eisen aan materieel	Tractiematerieel dient te beschikken over stroomafnamesystemen passend bij het van toepassing zijnde tractie-energiesysteem op een specifiek baanvak zoals weergegeven in bijlage 17 van de netverklaring.
5.3	Zelfstandig gebruik	Vervoerders kunnen zelfstandig gebruik maken van deze dienst.
6 Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Toegang tot het tractie- en energievoorzieningssysteem wordt overeengekomen in de toegangsovereenkomst.

5.3 Gebruik van voorzieningen en verlening van diensten

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

5.3.1 Gebruik van voorzieningen

Diensten die worden aangeboden:

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

5.3.1.1 Reizigersstations

Reizigersstations		
1. Omschrijving		
1.1	Dienst	Reizigersstations is een voorziening die behoort tot categorie 2, sub a. uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		

Reizigersstations		
2	Omschrijving	Toegang tot en gebruik van door ProRail beheerde en als dienstvoorzieningen gekwalificeerde transfervoorzieningen op en nabij de spoorweginfrastructuur, zoals vermeld in paragraaf 3.6.1, te weten: • perrons; • de naar die 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 aanwezige: • bewegwijzering; • camera's voor beveiligingsdoeleinden; • verlichting; • klokken; • omroepvoorzieningen; • wachtvoorzieningen; • reisinformatievoorzieningen (frames, beeldschermen); • locatie voor distributiemiddelen (ten behoeve van kaartverkoop automaten en check-in check-out palen); • locatie voor toegangsbeheersingsvoorzieningen (ten behoeve van poorten) en locatie voor informatiebalie (ten behoeve van informatieverstrekking).

Zie overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

Gebruik van NS Stations-dienstvoorzieningen

De gezamenlijke [website van NS Stations en ProRail](#) geeft voor elk van de in bijlage 25 opgenomen stations aan, welke voorzieningen per station beschikbaar zijn en door NS Stations worden aangeboden.

5.3.1.2 Goederenterminals

De spoorweginfrastructuur is aangesloten op goederenterminals voor multimodale goederenoverslag. Deze goederenterminals zijn geen voorziening of dienst van ProRail. Ze worden geëxploiteerd door gespecialiseerde ondernemingen. Voor informatie zie overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#).

ProRail biedt op een aantal locaties (zie bijlage 20 van deze netverklaring) openbare laad- en losplaatsen aan om goederen tussen trein en wegverkeer over te slaan.

5.3.1.2.1 Openbare laad- en losplaatsen

Openbare laad- en losplaatsen		
1. Omschrijving		
1.1	Dienst	Openbare laad- en losplaats is een voorziening die behoort tot categorie 2, sub b. uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Een openbare voorziening om goederen van een vrachtauto naar een trein over te slaan of omgekeerd.

De laad- en losplaatsen zijn vermeld in bijlage 20 van de Netverklaring. Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.3.1.3 Rangeeremplacementen

Op een groot aantal emplacementen kunnen spoorwegondernemingen rangeren, gebruikmakend van vlak gelegen spoorinfrastructuur (rails, wissels, wisselbediening). De voor rangeren bedoelde sporen kunnen zijn uitgerust met door ProRail beheerde looppaden en verlichting, zoals nader beschreven in paragraaf 3.6.4. De rangeeremplacementen kunnen in een voorkomend geval ook gebruikt worden voor opstellen.

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

Rangeerheuvel Kijfhoek		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Het gebruik van de rangeerheuvel op het emplacement Kijfhoek. De rangeerheuvel is een voorziening die behoort tot categorie 2, sub c uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Deze dienst betreft het gebruik van de rangeerheuvel op het emplacement Kijfhoek, inclusief de hier aanwezige rangeervoorzieningen zoals onder andere de railremmen en het heuvelprocesbesturingssysteem. Het gebruik van de sporen die zijn gelegen op het emplacement Kijfhoek, uitgerust met door ProRail beheerde looppaden en verlichting en inclusief de eventueel aanwezige voorzieningen (bijvoorbeeld remluchtkasten) maken geen onderdeel uit van de rangeerheuvel Kijfhoek maar van de dienst opstellen. Zie hiervoor paragraaf 5.3.1.4.1.

5.3.1.4 Opstel terreinen

5.3.1.4.1 Opstellen

Opstellen		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Sporen, eventueel uitgerust met door ProRail beheerde looppaden, verlichting en voorzieningen voor materieelverzorging. Opstellen is een voorziening die behoort tot categorie 2, sub d. uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Deze dienst betreft: - Het gebruik van sporen voor het parkeren van materieel tussen een aankomend treinpad en een vertrekkend treinpad, waarbij beide treinpaden een ander treinnummer hebben. Kopmakende treinen waarbij vanwege systeemeisen een ander treinnummer benodigd is, vallen hier niet onder. - De registratie van positie en belading van goederenwagens op emplacementen, ten behoeve daarvan wordt de applicatie W-LIS beschikbaar gesteld, zie onderdeel 15 in bijlage 23.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.3.1.4.2 Depotvoeding

Depotvoeding		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Gebruik van depotvoeding De depotvoeding is een voorziening die behoort tot categorie 2, sub f. uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Deze dienst omvat het gebruik van een elektriciteitsaansluiting voor de voeding van niet-tractiegebonden elektrische treinsystemen.

Zie de overzichtstijl spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.3.1.4.3 Treinvoorverwarming

Trein voorverwarming		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Gebruik van trein voorverwarmingsinstallatie. De trein voorverwarmingsinstallatie is een voorziening die behoort tot categorie 3, sub b. uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Een elektriciteitsaansluiting voor climativering van spoorvoertuigen en niet-tractiegebonden elektrische treinsystemen.

Zie de overzichtstijl spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.3.1.4.4 Vulhydranten

Vulhydranten		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Gebruik van vulhydranten. De vulhydranten zijn een voorziening die behoort tot categorie 2, sub f. uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Watersaansluitingen voor het vullen van de reservoirs van spoorvoertuigen en het reinigen van de cabineruit.

Zie de overzichtstijl spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.3.1.4.5 Servicepunten

Servicepunten		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Gebruik van servicepunten. De servicepunten zijn een voorziening die behoort tot categorie 2, sub f. uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Nutsvoorzieningen ter ondersteuning van het inwendig reinigen van spoorvoertuigen.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.3.1.4.6 Rembeproevingskosten

Rembeproevingskosten		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Gebruik van de rembeproevingkast. De rembeproevingkast is een voorziening die behoort tot categorie 2, sub e. uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Persluchtaansluitingen voor het testen van remsystemen van spoorvoertuigen

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.3.1.4.7 Geleiding voor in- en uitstapvoorzieningen

Geleiding voor in- en uitstapvoorzieningen		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Gebruik van de geleiding voor verrijdbare opstapborden. Het gebruik van geleiding voor in- en uitstapvoorzieningen is een voorziening die behoort tot categorie 2, sub f. uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Een geleiding voor verrijdbare opstapborden voor het in en uitstappen van personeel in de trein.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.3.1.4.8 Servicepaden en -wegen

Servicepaden en -wegen		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Gebruik van servicepaden en -wegen. De servicepaden en -wegen zijn een voorziening die behoort tot categorie 2, sub e en f. uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Verharde paden en wegen langs servicesporen ten behoeve van inwendige reiniging, vullen en /leggen reservoirs, inspectie en klein onderhoud van spoorvoertuigen.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.3.1.4.9 Fecaliënafvoer

ProRail biedt geen specifieke faciliteiten voor fecaliënafvoer-trolleys. Het gebruik van ProRails rioolaansluitingen en elektrische laadpunten door fecaliënafvoer-trolleys is alleen toegestaan nadat hierover specifieke afspraken met ProRail zijn gemaakt.

ProRail behoudt zich het recht voor om voor mobiele fecaliënafvoer andere locaties aan te bieden dan bij bekendmaking van de Netverklaring is afgesproken tegen afwijkende voorwaarden.

ProRail is eigenaar van twee vaste fecaliënafvoer installaties voor het ledigen van gesloten toiletsystemen en het vullen met spoelwater. Deze installaties staan in Groningen en Leeuwarden. ProRail legt geen additionele vaste openbare fecaliënafvoer installaties aan.

5.3.1.5 Onderhoudsvoorzieningen

Onderhoudsvoorzieningen worden door gespecialiseerde dienstverleners geleverd. Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor deze informatie.

5.3.1.6 Andere technische voorzieningen

Door gespecialiseerde dienstverleners worden andere technische voorzieningen geleverd. Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor meer informatie.

5.3.1.7 Zeehaven- en binnenhavenvoorzieningen

Zeehaven- en binnenhavenvoorzieningen zijn aanwezig bij gespecialiseerde dienstverleners. ProRail biedt hiervoor geen dienstvoorzieningen aan. Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor deze informatie.

5.3.1.8 Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen

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

5.3.1.9 Tankinstallaties

Tankinstallaties		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	De dienst betreft het toegang tot en gebruik van de tankinstallatie. (Voor de levering van brandstof zie paragraaf 5.3.2.4) De tankinstallatie is een voorziening die behoort tot categorie 2, sub i. uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Voorziening voor het innemen van brandstof (diesel) in tractievoertuigen.

Zie de overzichtstijl spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.3.2 Verlening van diensten bij de voorzieningen

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

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

5.3.2.1 Reisinformatie

Reisinformatie wordt geleverd door gespecialiseerde dienstverleners. Zie de overzichtstijl spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de informatie over deze dienst.

5.3.2.2 Rangeerdiensten

Rangeerdiensten worden geleverd door gespecialiseerde dienstverleners. Zie de overzichtstijl spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de informatie over deze dienst.

5.3.2.3 Onderhoudsdiensten

Onderhoudsdiensten worden geleverd door gespecialiseerde dienstverleners. Zie de overzichtstijl spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de informatie over deze dienst.

5.3.2.4 Levering van brandstof

De dienst brandstof levering wordt uitgevoerd door gespecialiseerde dienstverleners. Zie de overzichtstijl spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de informatie over deze dienst.

5.4 Aanvullende diensten

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

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

5.4.1 Tractie energie

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

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

5.4.1.1 Transport van elektrische tractie-energie

Transport elektrische tractie-energie		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Transport van elektrische tractie-energie.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	De door externe partijen bij ProRail in rekening gebrachte transportkosten van elektrische energie.

Zie de overzichtsjijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.4.1.2 Levering van elektrische tractie-energie

De levering van elektrische tractie-energie wordt uitgevoerd door gespecialiseerde dienstverleners. Zie de overzichtsjijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de informatie over deze dienst.

5.4.2 Diensten ten behoeve van spoorvoertuigen

Het gebruik van treinvoorverwarming is omschreven in paragraaf 5.3.1.4.3. De levering van elektrische energie is onderdeel van de dienst zoals omschreven in paragraaf 5.4.1 'Tractie energie'.

5.4.3 Buitengewoon Vervoer en hulpdiensten

5.4.3.1 Faciliteren van buitengewoon vervoer

Faciliteren van buitengewoon vervoer		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Faciliteren van buitengewoon vervoer Het faciliteren van buitengewoon vervoer is een voorziening die behoort tot categorie 3, sub c. uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Standaardregelingen en maatwerkregelingen voor buitengewoon vervoer, zie paragraaf 2.5 en 4.7.

Zie de overzichtsjijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.4.3.2 Sleepdiensten

De coördinatie van de Sleepdiensten is onderdeel van de dienst treinpad zoals beschreven in paragraaf 5.2.1. Voor de uitvoering van de sleepdiensten zie de overzichtsjijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#).

5.5 Ondersteunende diensten

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

1. Toegang tot het telecommunicatienetwerk;
2. Levering van aanvullende informatie;
3. Technische keuring van spoorvoertuigen;

4. Diensten in verband met kaartverkoop in reizigersstations;
 5. Speciale onderhoudsvoorzieningen;
- Voor deze ondersteunende diensten worden kosten doorberekend, zie paragraaf 6.3.4.

5.5.1 Toegang tot het telecommunicatienetwerk

Met betrekking tot toegang tot het telecommunicatienetwerk wordt de dienst GSM-R Voice Spoorwegveiligheid (zie onderdeel 5 van bijlage 23), de dienst GSM-R Portofonie (zie onderdeel 21 van bijlage 23), en de dienst GSM-R andere spoorweggerelateerde voice en data (zie onderdeel 22 van bijlage 23) aangeboden. Voor de toepassingsmogelijkheden van de dienst GSM-R Portofonie en andere spoorweggerelateerde voice en data kunt u contact opnemen met informatiediensten@prorail.nl.

5.5.1.1 GSM-R Portofonie

GSM-R portofonie		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	GSM-R Portofonie is een voorziening die behoort tot categorie 4 lid a uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	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. Aansluiting op het ProRail GSM-R netwerk geschiedt met een SIM-kaart. ProRail stelt SIM-kaarten beschikbaar.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.5.1.2 GSM-R andere spoorweggerelateerde voice en data

GSM-R andere spoorweggerelateerde voice en data		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	GSM-R andere spoorweggerelateerde voice en data is een voorziening die behoort tot categorie 4 lid a uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Operationele voicecommunicatie (punt-punt via handhelds op emplacementen of in tunnels) en datacommunicatie (SMS, circuit switched of packet switched voor telemetrietoepassingen). Aansluiting op het ProRail GSM-R netwerk geschiedt met een SIM-kaart. ProRail stelt SIM-kaarten beschikbaar.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.5.2 Levering van aanvullende informatie

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

1. Functionaliteit van spoorweginfrastructuur op maat via Infra-Atlas
2. Inzicht actuele treinbewegingen (VIEW type 3)

3. Plan- en uitvoeringsinformatie
 4. Levering GeoData
 5. Meekijk VOS
 6. SpoorRadar
 7. Inzicht actuele internationale treinbewegingen (TIS)
 8. RouteLint
 9. ORBIT
 10. MTPS (Materieel en Trein Positie Service)
 11. Inzicht in prestaties treindienst: maatwerkrapportages, gegevenslevering en analyses
 12. TOON: inzicht gerealiseerde treinbewegingen.
 13. Het leveren van diverse meetgegevens uit Quo Vadis en Hotbox systemen
 14. Sherlock
- De diensten worden uitsluitend aangeboden aan spoorwegondernemingen, tenzij anders aangegeven.

5.5.2.1 Functionaliteit van spoorweginfrastructuur op maat via Infra-Atlas

Functionaliteit van spoorweginfrastructuur op maat via Infra Atlas		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Functionaliteit van spoorweginfrastructuur op maat via Infra Atlas is een voorziening die behoort tot categorie 4 lid b uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Levering van specifieke informatie over de functionaliteit van spoorweginfrastructuur uit Infra Atlas. Dat kan een specifieke vraag zijn over een dwarsdoorsnede of een vraag die niet in de IRS IAUF (Interface Requirement Specification- Infra Atlas Uitwisselingsformaat) beschreven staat. Voor de omschrijving van Infra Atlas of het ontvangen van data binnen de standaardlevering Infra Atlas, zie onderdeel 1 van bijlage 23

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.5.2.2 Inzicht actuele treinbewegingen (VIEW type 3)

Inzicht actuele treinbewegingen (VIEW type 3)		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Inzicht actuele treinbewegingen (VIEW type 3) is een voorziening die behoort tot categorie 4 lid b uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	De levering van: Realtime inzicht in de treinbewegingen en infratoestanden in Nederland. Verder maakt VIEW afwijkingen in de planning zichtbaar, biedt inzicht in al het verkeer en kan inzoomen op regionaal- en baanvakniveau. VIEW type 3 geeft ontsluiting van VIEW via een OCCR-werkplek. Zie voor een omschrijving van de applicatie VIEW onderdeel 17 van bijlage 23.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.5.2.3 Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens Nederlandse standaard)

Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens Nederlandse standaard)		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens Nederlandse standaard) is een voorziening die behoort tot categorie 4 lid b uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	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.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.5.2.4 Levering GeoData

Levering GeoData		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Levering GeoData is een voorziening die behoort tot categorie 4 uit de EU-Richtlijn 2012/34 bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Levering van actuele GPS-/RD-gegevens met betrekking tot de ProRail-basiskaart, Transfer, Gebiedsindelingen van ProRail en het Referentiesysteem. Afnemer kan via de verkregen berichtenstroom een direct beeld krijgen van de infra.

5.5.2.5 Meekijk VOS

Meekijk VOS (Verkeersleiding Ondersteunend Systeem)		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Meekijk VOS is een voorziening die behoort tot categorie 4 lid b uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	De dienst biedt spoorwegondernemingen meekijk functionaliteit op het verkeersleidingsysteem VOS, waarmee het verloop van de treindienst kan worden gevolgd.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.5.2.6 SpoorRadar

SpoorRadar		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	SpoorRadar is een voorziening die behoort tot categorie 4 lid b uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		

SpoorRadar		
2	Omschrijving	Door middel van een kijkfunctie in het SpoorRadar systeem wordt realtime inzicht gegeven in de huidige situatie van buitendienststellingen van de infrastructuur, punctualiteit van reizigerstreindiensten en van goederenvervoer. De verschillende onderwerpen worden grafisch op aparte kaarten en dashboards getoond.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.5.2.7 Inzicht actuele internationale treinbewegingen (TIS)

Train Information System' (TIS) is een webapplicatie die inzicht geeft in actuele internationale treinbewegingen en wordt door RailNetEurope beschikbaar wordt gesteld aan infrastructuur-beheerders en spoorwegondernemingen. Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.5.2.8 RouteLint

RouteLint		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	RouteLint is een voorziening die behoort tot categorie 4 lid b uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	RouteLint biedt de machinist dynamische ritinformatie over de actuele spoorbezetting van zijn rijweg. De machinist krijgt daarmee informatie over voorliggende treinen en de achterliggende trein die wordt gehinderd. Tevens geeft RouteLint informatie over invoegende, uittakende en kruisende treinen en de actuele vertraging van de treinen op de rijweg.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.5.2.9 ORBIT

ORBIT		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	ORBIT is een voorziening die behoort tot categorie 4 lid b uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	ORBIT geeft de machinist een waarschuwing wanneer hij te hard een rood sein, stootjuk of stopbord op Centraal Bediend Gebied nadert. De dienstverlening bestaat uit de levering van: 1. Applicatie op de hardware in de trein. 2. ORBIT-monitoringrapportages. 3. Het dagelijks leveren van de ORBIT-uitvoeringsgegevens 4. Het op verzoek van vervoerder doorvoeren van de relevante Materieelgegevens 5. De mogelijkheid om op verzoek van de vervoerder het geluid in de trein uit te zetten.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.5.2.10 MTPS (Materieel en Trein Positie Service)

MTPS (Materieel en Trein Positie Service)		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	MTPS (Materieel en Trein Positie Service) is een voorziening die behoort tot categorie 4 lid b uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Het leveren van real-time data over treinposities op basis van treindetectiesystemen. In het geval een spoorwegonderneming zelf GPS posities aanlevert aan ProRail, worden deze door ProRail verrijkt en de resulterende trein- en materieelposities ter beschikking gesteld.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.5.2.11 Inzicht in prestaties treindienst: maatwerkrapportages, gegevenslevering en analyses

Prestaties treindienst - maatwerk rapportages, gegevenslevering en analyses		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Prestaties treindienst - maatwerk rapportages, gegevenslevering en analyses is een voorziening die behoort tot categorie 4 lid b uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	- 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.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.5.2.12 TOON: inzicht in gerealiseerde treinbewegingen'

TOON: inzicht in gerealiseerde treinbewegingen		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	TOON: inzicht in gerealiseerde treinbewegingen is een voorziening die behoort tot categorie 4 lid b uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	TOON maakt het mogelijk om gerealiseerde treinbewegingen in relatie tot de daadwerkelijke infrasiluatie (seinbeeld, wisselstand, rijweg) op een bepaald moment op een bepaalde plaats terug te kijken.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.5.2.13 Het leveren van diverse meetgegevens uit Quo Vadis en Hotbox systemen

Het leveren van meetgegevens uit Quo Vadis en Hotbox systemen		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Het leveren van diverse meetgegevens uit Quo-Vadis- en Hotboxsystemen is een dienst die behoort tot categorie 4 lid b uit de EU-Richtlijn 2012/34 bijlage II. De meetgegevens hebben betrekking op de krachten en temperaturen van wielen en assen. De spoorwegonderneming kan deze meetgegevens gebruiken voor preventief onderhoud van haar materieel en voor controle en aansturing van haar bedrijfsprocessen. Gemeten wordt op 45 Quo-Vadis- en 31 Hotboxlocaties
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	De dienst kent drie varianten: - Levering hoge waarden. Via een e-mail bericht met een Excel-bestand. De data zijn op zijn vroegst een dag na meting beschikbaar en maximaal binnen 5 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 materieel dat voorzien is van RFID-tags. Voor materieel dat voorzien is van RFID-tags zijn de data binnen enkele minuten beschikbaar. Bij materieel dat niet getagd is 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 Quo Vadis is verkrijgbaar via materieelimpact@prorail.nl.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.5.2.14 Sherlock

Sherlock		
1. Algemene Informatie		
1.1	Dienst	Sherlock is een voorziening die behoort tot categorie 4 lid b uit de EU Richtlijn 2012/34 bijlage II
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	Sherlock is een softwaretool die de gebruiker ondersteunt bij het analyseren van treinprestaties. De tool verzamelt realisatiedata uit diverse bronsystemen en combineert deze waar mogelijk. Sherlock bevat onder andere gegevens over punctualiteit, treineigenschappen, spoorgebruik, seinpassages en bijsturingsmaatregelen. Door middel van diverse algoritmes wordt de data bovendien verrijkt en waar mogelijk verklaard. Dit helpt de gebruiker om zich een integraal beeld van de (trein)prestaties te vormen. Sherlock is voortdurend in ontwikkeling en de opgenomen gegevens zijn niet gegarandeerd qua volledigheid, beschikbaarheid en reproduceerbaarheid.

Zie de overzichtslijst spoorweggerelateerde diensten op de [website van ProRail](#) voor de overige informatie.

5.5.3 Technische keuring van spoorvoertuigen

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

5.5.4 Diensten in verband met kaartverkoop in reizigersstations

Diensten met betrekking tot kaartverkoop worden geleverd door spoorwegondernemingen.

Voor het gebruik van een locatie voor kaartverkoop, zie paragraaf 5.3.1.1.

5.5.5 Speciale onderhoudsvoorzieningen

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

5.6 Overige diensten

5.6.1 Energie Verzamel Applicatie (EVA)

EVA		
1. Algemene informatie		
1.1	Dienst	Energie Verzamel Applicatie (EVA)
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aan geboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	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 wordt geleverd aan ERESS (VIVENS en CIEBR). 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, VIVENS en CIEBR, behoren niet tot deze dienst EVA.

6 Vergoedingen

Dit hoofdstuk beschrijft de 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:

1. de vergoeding voor het minimumtoegangspakket (categorie 1 diensten)⁷⁴, eventueel aangevuld met een heffing als bedoeld in artikel 62 lid 2 en 6 onder a⁷⁵ en b⁷⁶ Spoorwegwet;
2. de vergoeding van categorie 2, 3 en 4 diensten (voor zover deze worden aangeboden door ProRail)⁷⁷;
3. heffingen, kortingen, bijtelling dan wel aftrek als bedoeld in artikel 62, lid 6, onder c, d⁷⁸, f en g Spoorwegwet.

Schematisch weergegeven bestaat de gebruiksvergoeding van ProRail uit de volgende elementen:



Figuur 6.1 Opbouw gebruiksvergoeding

De tarieven van de vergoedingen zijn per dienst vermeld in paragraaf 6.3.

6.1 Heffingsbeginselen

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

Heffingskader

Het wettelijk vastgestelde heffingskader, zoals bedoeld in Richtlijn 2012/34/EU, artikel 29, eerste lid, omvat de volgende bepalingen⁷⁹:

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

⁷⁴ Zie bijlage II, punt 1, bij de Richtlijn.

⁷⁵ Zie Besluit capaciteitsverdeling.

⁷⁶ Zie Uitvoeringsverordening 2015/429 tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder.

⁷⁷ Zie bijlage II, punt 2, 3 en 4 bij de Richtlijn. 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.

⁷⁸ Zie Besluit HSL heffing.

⁷⁹ Nota van toelichting bij Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte, paragraaf 3.1 (Staatsblad 2015 461).

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

Toeslag voor schaarse capaciteit

ProRail kan een verhoging overeenkomen voor het gebruik van overbelaste hoofdspoorweginfrastructuur, zie paragraaf 6.4.1.

Reserveringsheffing

ProRail past een reserveringsheffing toe voor aangevraagde capaciteit voor treinpaden of opstelsporen die wordt teruggetrokken of voor overeengekomen capaciteit voor treinpaden of opstelsporen die geregeld niet is gebruikt, zie paragraaf 6.4.2.

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 2015.⁸⁰ 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 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 10 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.

Korting bij stil materieel

Voor spoorwegondernemingen die beschikken over stilgemaakt goederenmaterieel is een kortingsregeling van toepassing, zie 6.4.5.

Extra heffing

ProRail legt een extra heffing op aan gerechtigden. 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 beheer, onderhoud en vervanging (BOV) van het spoor bij gerechtigden in rekening gebracht. Zie paragraaf 6.3.5.

Prestatieregeling

ProRail stelt een prestatieregeling vast die spoorwegondernemingen en de beheerder er toe aanzet om verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van en op de hoofdspoorweginfrastructuur te verbeteren, zie paragraaf 6.5.

6.2 Heffingsregeling

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 2017' d.d. 20-11-2018. Dit document is, beschikbaar op de [website van ProRail](#).

⁸⁰ Artikel 2 Besluit HSL-heffing 2015.

Op het [Logistiek Portaal van ProRail](#) stelt ProRail aan gerechtigden een op de toerekeningsmethode aansluitende berekening van de voor het jaar 2020 te hanteren tarieven van de vergoedingen voor de verschillende diensten behorend tot het minimumtoegangspakket beschikbaar.

Kostentoerekening en tariefberekening categorie 2 diensten

Voor de toerekening van de kosten voor de aangeboden categorie 2 diensten opstellen, het gebruik van de rangeerheuvel Kijfhoek, de dienst transfer en de berekening van de vergoedingen voor deze diensten/dienstvoorzieningen hanteert ProRail de methoden die zijn omschreven in de documenten 'Methode voor toerekening transfer' d.d. 22-08-2018, 'Methode voor toerekening opstellen' d.d. 07-12-2018 en 'Methode voor toerekening rangeerheuvel Kijfhoek d.d. 16-04-2019'. Deze documenten zijn beschikbaar op de [website van ProRail](#).

Draagkrachtbepaling en tariefberekening extra heffing

ProRail brengt in opdracht van de minister van IenW de extra heffing in rekening bij gerechtigden. De totale hoogte van de extra heffing is bepaald door de minister.⁸¹ De marktsegmenten, de (relatieve) draagkracht van deze segmenten en het bedrag van de extra heffing per marktsegment zijn gebaseerd op de 'Market-can-bear test 2020 – 2024'. Voor het berekenen van het tarief van de extra heffing hanteert ProRail de 'Methode van toerekening extra heffing 2018' d.d. 22-08-2018. Deze documenten zijn beschikbaar op de [website van ProRail](#).

Ten behoeve van de toepassing van de extra heffing onderscheidt ProRail de volgende marktsegmenten:

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

Procedurevoorschrift

- Met betrekking tot het overeenkomen van de vergoedingen zijn de volgende regels van toepassing:
 - a. De tarieven van de vergoedingen, toeslagen, bijtellingen, aftrek en kortingen zoals opgenomen in de Netverklaring zijn niet onderhandelbaar.
 - b. Alle vergoedingen worden overeengekomen in de toegangsovereenkomst, met dien verstande dat de in de Netverklaring omschreven reserveringsheffingen en toeslagen voor schaarse capaciteit reeds van toepassing zijn op het moment dat een capaciteitsaanvraag wordt ingediend voor het dienstregelingsjaar 2020. ◀

Heffingsvoorschriften

Het vergoedingenstelsel in het jaar 2020 van ProRail is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- a. Aan de vergoedingen voor het minimumtoegangspakket en de categorie 2 diensten transfer en opstellen liggen de gemiddelde begrote kosten en gemiddelde begrote gebruiksomvang van ProRail voor de periode 2020 – 2022 ten grondslag.
- b. ProRail past voor het gebruik van het hogesnelheidsnet een heffing toe die mede strekt ter dekking van door een ander dan de beheerder gemaakte kosten van investeringsprojecten.
- c. ProRail maakt voor een doelmatig beheer van de capaciteit gebruik van niet op kostentoerekening gebaseerde reserveringsheffingen in verband met het niet-afnemen van aangevraagde dan wel het niet-benutten van overeengekomen capaciteit.
- d. ProRail maakt gebruik van niet op kostentoerekening gebaseerde toeslagen voor schaarse capaciteit, als instrument in de capaciteitsverdelingsprocedure voor het afwikkelen van niet-verenigbare aanvragen.
- e. ProRail maakt gebruik van niet op kostentoerekening gebaseerde bijtellingen en aftrek, als onderdeel van regelingen die stimuleren om de prestaties van het spoorwegnet te verbeteren.
- f. De vergoedingen voor de aanvullende en ondersteunende diensten, voor zover deze uitsluitend door ProRail worden geleverd, worden gebaseerd op de begrote kosten.

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

⁸¹ Artikel 11 sub e Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

6.3 Tarieven

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

De tarieven zijn geïndexeerd naar prijspeil 2020, tenzij anders aangegeven, conform de prijsontwikkeling van de nationale consumentenprijsindex (CPI), zoals opgenomen in het Centraal Economisch Plan van het Centraal Planbureau.

Voor de periode 15-12-2019 tot en met 31-12-2019 gelden de tarieven in de Netverklaring 2019 die gelden op 14 december 2019.

6.3.1 Minimumtoegangspakket

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

1. Treinpad
2. Tractie- en energievoorziening

De tarieven met betrekking tot het minimumtoegangspakket zijn van toepassing op de gehele hoofdspoorweginfrastructuur.

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 t.a.v. het minimumtoegangspakket 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.

6.3.1.1 Treinpad

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

tabel 6.1 Tarief voor het gebruik van treinpaden

Gewichtsklasse van de trein	Tarief (per treinkilometer)
tot en met 120 ton	€ 0,7872
vanaf 121 tot en met 160 ton	€ 0,9840
vanaf 161 tot en met 320 ton	€ 1,2516
vanaf 321 tot en met 600 ton	€ 1,7397
vanaf 601 tot en met 1.600 ton	€ 2,7945
vanaf 1.601 tot en met 3.000 ton	€ 3,3612
vanaf 3.001 ton	€ 3,6446

De gebruiksomvang wordt bepaald op basis van werkelijk gebruik van treinpaden. ProRail registreert de afgelegde afstanden in de verkeersleidingssystemen en 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.

Overeen te komen regeling

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

Inbegrepen abonnementen VIEW, ISVL en SpoorWeb

Afhankelijk van het begrote aantal treinpaden wordt per gerechtigde een aantal abonnementen ter beschikking gesteld van de applicaties View type 1 (internet), ISVL (orders) en Spoorweb volgens onderstaande tabel.

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

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

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

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

Inbegrepen abonnement op Monitoring Fiatteren

Afhankelijk van het begrote aantal treinpaden wordt per gerechtigde een aantal abonnementen ter beschikking gesteld van de applicatie Monitoring Fiatteren. De norm hiervoor is 1 abonnement per 1.000.000 begrote treinkilometers per jaar, met een minimum van 2 abonnementen.

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

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

Uitzonderingsregeling Enschede – Enschede Grens

De gebruiksomvang voor het gebruik van treinpaden van het baanvak Enschede – Enschede Grens (richting Gronau) zal, vanwege de afwezigheid van registrerende verkeersleidingssystemen, worden afgerekend op planningsbasis. Voor de bepaling van de gewichtsklasse wordt uitgegaan van het ledig gewicht van een treinstel van het type dat door de spoorwegonderneming als regel wordt ingezet. Om te compenseren voor eventuele niet-gereden treinen wordt 98,5% van het geplande aantal treinkilometers gefactureerd.

Kosten voor inzet van de Incidentenbestrijding

De instandhoudingskosten voor het herstellen van veilig en ongestoord treinverkeer dat wordt uitgevoerd door medewerkers van Incidentenbestrijding zijn inbegrepen in het tarief per treinkilometer (zie tabel 6.1). De kosten voor een inzet van de afdeling Incidentenbestrijding worden in rekening gebracht bij de partij die de inzet heeft veroorzaakt dan wel aan kan worden toegerekend. Onder kosten voor inzet van Incidentenbestrijding wordt in dit verband de out of pocket kosten verstaan, zijnde de externe kosten die de afdeling Incidentenbestrijding heeft moeten maken in het kader van een inzet door bijvoorbeeld het huren van materieel en/of (voorzieningen voor) personeel.

HSL-heffing

De gerechtigde is de HSL-heffing over het tijdvak van 15 december 2019 t/m 31 december 2019 verschuldigd per 1 februari 2020, op basis van een voorlopige afrekening aan de hand van een na overleg met betrokken gerechtigden vast te stellen prognose van het gereden dan wel toegerekende aantal treinkilometers van de gerechtigden over het hogesnelheidsnet gedurende het kalenderjaar 2019.

De gerechtigde is de HSL-heffing over het tijdvak van 1 januari 2020 t/m 12 december 2020 verschuldigd per 1 februari 2021, 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 2020.

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

6.3.1.2 Tractie-energievoorziening

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

tabel 6.3 Tarief voor het gebruik van de tractie-energievoorziening

Tarief (per kilowattuur)
€ 0,024137

De vergoeding voor het transport van elektrische tractie energie (zie paragraaf 6.3.3.1) is in dit tarief inbegrepen.

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 en CIEBR).

6.3.2 Gebruik van voorzieningen

6.3.2.1 Transfer

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

tabel 6.4 Tarief voor het gebruik van reizigersstations

Stationsklasse	Tarief (per haltering)		
	Treinhalteringscode		
	A	B	C
Halte	€ 0,56	€ 0,92	€ 1,14
Basis	€ 0,98	€ 1,62	€ 1,99
Plus	€ 1,58	€ 2,63	€ 3,22
Mega	€ 1,99	€ 3,30	€ 4,03
Kathedraal	€ 4,92	€ 8,18	€ 10,01

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

De indeling in 5 stationsklassen (halte, basis, plus, mega, kathedraal) is opgenomen in bijlage 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.

De toepasselijke treinhalteringscode (A, B, of C) wordt bepaald op basis van het treinnummer; voor de toepassing van de treinhalteringscodes gelden de volgende regels:

- treinhalteringscode A: trein voor personenvervoer die op zijn route van begin- naar eindstation volgens dienstregeling (het traject onder één treinnummer) alle stations bedient of ten hoogste 15% van de stations niet bedient;
- treinhalteringscode B: trein voor personenvervoer die op zijn route van begin- naar eindstation volgens dienstregeling (het traject onder één treinnummer) ten hoogste 50% van de stations niet

bedient of die deel uitmaakt van een treinserie waarvan tenminste 90% wordt gereden in een samenstelling met niet meer dan 150 zitplaatsen.

- treinalteringscode C: trein voor personenvervoer, zonder voorwaarden met betrekking tot percentages niet-bediende stations.

Het aantal haltingen wordt ten behoeve van de vergoeding bepaald op basis van de activiteiten 'vertrek' en 'korte stop' in de ProRail-verkeersleidingssystemen, voor elke trein waarvoor een rijkskarakteristiek wordt opgegeven die een reizigerstrein indiceert; in de toegangsovereenkomst wordt overeengekomen welke treinalteringscode van toepassing is per treinnummerreeks. Ver Nummering van treinnummers (waaronder voorloopcijfers) heeft geen invloed op de oorspronkelijke treinalteringscode.

Uitzonderingsregeling Enschede – Enschede Grens

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

6.3.2.2 Opstellen

Het tarief voor de reservering van capaciteit voor opstellen en rangeren bedraagt:

tabel 6.5 Tarief voor de reservering van capaciteit voor opstellen en rangeren

Tarief per minuut
€ 0,03612 + €0,00001020 x spoorlengte in meter

Facturatie vindt plaats per minuut. Er is geen sprake van een vrijgestelde periode.

De capaciteit van de gehele nuttige lengte 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 brengen (bijvoorbeeld bij het delen van de lengte). Dit geldt alleen voor jaardienstaanvragen en Late Path Requests die alle dagen van het dienstregelingjaar betreffen.

Als door incidentele werkzaamheden of calamiteiten aan of nabij de hoofdspoorwegen gebruik moet worden gemaakt van sporen waarvoor geen gebruiksrecht is verworven of waar gebruiksrecht voor is verworven maar die niet gebruikt kunnen worden, vindt geen verrekening plaats.

Als bij concurrerende aanvragen tussen opstelcapaciteit en het onderhoudsrooster tijdens de coördinatie van de jaardienst vervangende capaciteit wordt overeengekomen dan wordt het tarief van het gebruiksrecht gebaseerd op de oorspronkelijke aanvraag.

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

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

TijdRuimteSlot

In geval van een TijdruimteSlot (TRS) wordt een bundel sporen aangevraagd en gebruikt. Zie hiervoor ook paragraaf 2.2 van de operationele voorwaarden (bijlage 6). 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. In geval een TRS uit één spoor bestaat dan zal het tarief in rekening worden gebracht voor slechts dit ene specifieke spoor.

Uitzonderingsregeling nihil tarief in verband met beheer

Voor het gebruik van capaciteit in verband met de uitvoering van door ProRail gegeven opdrachten in verband met het beheer van de spoorweginfrastructuur wordt t.a.v. het minimumtoegangspakket een vergoeding van nihil vastgesteld. Zie paragraaf 6.3.1. Een aanvrager van capaciteit van opstelsporen die de nihil tariefregeling toegepast wil zien voor de categorie 2 dienst opstellen, moet dat in zijn capaciteitsaanvraag vermelden.

Rangeerheuvel Kijfhoek

Het tarief voor het gebruik van de rangeerheuvel Kijfhoek zoals berekend op basis van de 'Methode voor toerekening rangeerheuvel Kijfhoek' bedraagt € 0,11051 per minuut per spoor. Het tarief wordt gefactureerd per minuut. De periode waarvoor de vergoeding voor het gebruik van deze rangeervoorziening in rekening wordt gebracht is gelijk aan de periode waarvoor de vergoeding voor de reservering van capaciteit voor opstellen in rekening wordt gebracht.

De vergoeding voor het gebruik van de rangeerheuvel Kijfhoek wordt in rekening gebracht op de 43 sporen op het emplacement Kijfhoek die zijn uitgerust met rangeervoorzieningen ten behoeve van het heuvelproces.

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

Ingroeiregeling

Voor de vergoeding voor het gebruik van de rangeerheuvel Kijfhoek wordt een ingroeiregeling toegepast, waarbij stapsgewijs over meerdere jaren de volledige vergoeding in rekening zal worden gebracht. In 2020 wordt 20% van het tarief per minuut per spoor van € 0,11051 gefactureerd, zijnde een bedrag van € 0,02210 per minuut per spoor.

Tabel 6.6 Tarief voor gebruik van de rangeerheuvel Kijfhoek (inclusief ingroeiregeling)

Tarief per minuut per spoor
€ 0,02210

6.3.2.3 Tankinstallatie

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

De vergoeding voor het gebruik van de tankinstallaties zonder afleverinstallatie is inbegrepen in het tarief voor het gebruik van sporen voor opstellen (zie paragraaf 6.3.2.2).

6.3.3 Aanvullende diensten

6.3.3.1 Transport van elektrische tractie-energie

De vergoeding voor het transport van elektrische tractie-energie die netbeheerders aan ProRail in rekening brengen, zie paragraaf 5.4.1.1, wordt verrekend naar rato van het aantal geleverde kilowatturen via de tractie-energievoorziening met onderscheid in afname op het 1500 V DC-net en op het 25 kV AC-net. De vergoeding voor het transport van elektrische tractie-energie is inbegrepen in het tarief voor het gebruik van de tractie-energievoorziening (zie tabel 6.3) volgens het minimumtoegangspakket.

6.3.3.2 Buitengewoon vervoer

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

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

6.3.4 Ondersteunende diensten

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

6.3.5 Overige diensten

6.3.5.1 Energie Verzamel Applicatie (EVA)

De vergoeding voor de dienst EVA wordt verrekend op basis van het aantal via de tractie- en energievoorziening geleverde kilowatturen. Zie voor een beschrijving van deze dienst paragraaf 5.6.1. Het tarief per kilowattuur voor de dienst EVA bedraagt:

Tabel 6.7 Tarief EVA

Tarief (per kilowattuur)
€ 0,000637

6.3.6 Extra heffing

Het tarief per treinkilometer voor de extra heffing is afhankelijk van de gewichtsklasse van de trein en het marktsegment en bedraagt:

tabel 6.8 Tarief extra heffing

Gewichtsklasse van de trein	Tarief (per treinkilometer)		
	Passagiersvervoers- diensten i.h.k.v. een openbaredienst- contract	Overige passagiers- vervoersdiensten	Goederen- vervoersdiensten
tot en met 120 ton	€ 0,1606	€ 0,0860	€ 0,0911
vanaf 121 tot en met 160 ton	€ 0,2008	€ 0,1075	€ 0,1138
vanaf 161 tot en met 320 ton	€ 0,2554	€ 0,1367	€ 0,1448
vanaf 321 tot en met 600 ton	€ 0,3550	€ 0,1900	€ 0,2012
vanaf 601 tot en met 1.600 ton	€ 0,5702	€ 0,3052	€ 0,3233
vanaf 1.601 tot en met 3.000 ton	€ 0,6859	€ 0,3671	€ 0,3888
vanaf 3.001 ton	€ 0,7437	€ 0,3980	€ 0,4216

De indeling naar de marktsegmenten goederenvervoersdiensten en passagiersvervoersdiensten wordt gemaakt op basis van de rijkarakteristiek van een trein. Treinen die blijken hun rijkarakteristiek als goederentreinen gelden en het daarmee samenhangende verkeer van losse locomotieven, gelden als goederenvervoer. Treinen die blijken hun rijkarakteristiek als reizigerstreinen gelden en het daarmee samenhangende verkeer van losse locomotieven en leeg materieel, gelden als passagiersvervoer.

Passagiersvervoersdiensten in het kader van een openbare-dienstcontract betreffen het openbaar personenvervoer op basis van een concessie als bedoeld in de Wet personenvervoer 2000, artikel 20,

lid 1 of 3. Alle andere passagiersvervoersdiensten worden gedefinieerd als overige passagiersvervoersdiensten.

Uitzonderingsregeling nihiltarief in verband met beheer

In het geval dat een nihiltarief wordt toegepast voor het minimumtoegangspakket, in verband met de uitvoering van door ProRail gegeven opdrachten in verband met het beheer van de spoorweginfrastructuur, wordt ook voor de extra heffing een nihiltarief toegepast.

6.4 Financiële sancties en stimulansen

6.4.1 Schaarsteheffing

Door toepassing van de schaarsteheffing kunnen ProRail en betrokken gerechtigden tot overeenstemming komen zoals beschreven in artikel 7, lid 1 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. De schaarsteheffing wordt toegepast indien tijdens de coördinatie geen overeenstemming kan worden bereikt ten aanzien van concurrerende aanvragen die betrekking hebben op vervoer. Door toepassing kan alsnog overeenstemming worden bereikt. De schaarsteheffing wordt niet doorberekend als de aanvragen alsnog tot tevredenheid van de betrokken aanvragers kunnen worden afgehandeld.

De schaarsteheffing voor treinpaden wordt als volgt berekend:

- De betrokken infrastructuur is dat gedeelte van de hoofdspoorweginfrastructuur waar de aanvragen met elkaar concurreren. Voorbeelden zijn: het baanvakgedeelte tussen twee dienstregelingspunten, een perronspoor, een aansluiting/kruising, een rangeerspoor.
- De periode van “overbelasting” is de tijdspanne afgerond op hele minuten waarin de concurrerende aanvragen optreden. Dat kan zich meermaals herhalen in het dienstregelingjaar.
- Elk treinpad dat gebruikt maakt van de betrokken infrastructuur tijdens de periode van overbelasting krijgt een toeslag van € 100,-.

6.4.2 Reserveringsheffing

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

ProRail zal de reserveringsheffing in rekening brengen met onderscheid naar personenvervoer (openbaar personenvervoer op basis van een concessie als bedoeld in de Wet personenvervoer 2000, artikel 20, lid 1 of 3 én overig personenvervoer) respectievelijk goederenvervoer, zowel voor capaciteit betrekking hebbend op treinpaden, zie paragraaf 5.2.1, als voor opstellen, zie paragraaf 5.3.1.4.

In verband met het coronavirus en de effecten hiervan op spoorwegondernemingen zal de reserveringsheffing niet worden toegepast in het dienstregelingjaar 2020. Dit geldt zowel voor de reserveringsheffing voor capaciteit die betrekking heeft op treinpaden als op de heffing die betrekking heeft op capaciteit voor opstellen.

6.4.2.1 Personenvervoer – treinpad

Afbestellen

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

Niet benutten

Van regelmatig nalaten de overeengekomen capaciteit in paden (of delen daarvan) voor personenvervoer te gebruiken is sprake, indien in de eerste zeven weken na ingang van de dienstregeling een als onderdeel van de jaardienstaanvraag overeengekomen treinpad voor personenvervoer minder dan 80% wordt benut, gerekend in treinkilometers per treinnummer over alle verkeersdagen tezamen. Wanneer dat het geval is, is voor iedere treinkilometer die ontbreekt om tot 80% benutting van het pad te komen een reserveringsheffing verschuldigd ter grootte van de vergoeding tegen het tarief op basis van het normgewicht van het treintype. Het niet benutten van het pad door oorzaken liggend bij ProRail, door fluctuaties in marktomstandigheden, door feestdagen, et cetera wordt geacht verwerkt te zijn in het percentage van 80% waarbij voor niet benutte paden tussen de 80% en 100% geen reserveringsheffing is verschuldigd. Deze reserveringsheffing laat onverlet dat niet gebruikte capaciteit op grond van paragraaf 4.6 door ProRail teruggenomen kan worden.

6.4.2.2 Personenvervoer – opstellen

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

6.4.2.3 Goederenvervoer – treinpad

Afbestellen

Voor treinpaden voor goederenvervoer die zijn aangevraagd en verdeeld als onderdeel van de jaardienstaanvraag 2020, en die vervolgens minimaal 30 dagen voor de eerste rijdag van de dienstregeling worden afbesteld, heft ProRail een reserveringsheffing in de vorm van een afbestelmalus van € 10,- per pad dat wordt afbesteld. Dit bedrag wordt kwijtgescholden indien spoorwegonderneming minder dan 20% van haar verdeelde paden tijdens het jaardienstverdeelp proces via het eerste wijzigingsblad afbestelt.

Niet benutten

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

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

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

tabel 6.9 Reserveringsheffing bij afbestellen en niet benutten

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

* Zie tekst in deze paragraaf wat van toepassing is.

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

6.4.2.4 Goederenvervoer- opstellen

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

6.4.3 Korting bij kaderovereenkomsten

ProRail biedt geen kaderovereenkomsten aan.

6.4.4 Korting bij ERTMS

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

6.4.5 Korting bij stil materieel

De spoorwegonderneming die beschikt over stilgemaakt goederenmaterieel conform paragraaf 6.4.5.1, heeft tevens recht op de regeling ten aanzien van een stille goederentrein in de zin van paragraaf 6.4.5.2. Indien wagens weer terug worden gebouwd naar niet-stilgemaakt vervalt het recht op de korting. Dit dient derhalve gemeld te worden aan ProRail.

6.4.5.1 Korting voor het rijden met stilgemaakt goederenmaterieel

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

Onder stilgemaakte goederenwagens wordt verstaan: materieel dat blijvend is omgebouwd naar een stil remsysteem in overeenstemming met de TSI Geluidsemissies⁸².

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

⁸² Verordening (EU) Nr. 1304/2014 van 26 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel – geluidsemissies".

6.4.5.2 Korting voor het rijden met een stille goederentrein

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

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

De korting wordt verrekend via de gebruiksvergoedingsfactuur. De spoorwegonderneming verstrekt de informatie die nodig is om de korting te kunnen bepalen, te weten: per vooraf aangemelde wagen, wagenhouder, aantal assen van de wagen, type remsysteem en datum van ombouw.⁸³ Indien een wagen is opgenomen in de Silent Wagon Database (SWDB) kent ProRail de korting toe op basis van de in de SWDB bekende gegevens. Gegevens over stilgemaakt goederenmaterieel kunnen worden doorgegeven via het [Single-Entry-Point \(SEP\)](#). Wagens die in de SWDB zijn opgenomen neemt ProRail automatisch mee in deze regeling. ProRail kan steekproefsgewijs controle op stille treinen uitvoeren.

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

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

6.5 Prestatieregeling

De prestatieregeling heeft een zodanige toegevoegde waarde dat deze:⁸⁴

- tot een betere punctualiteit en benutting van de capaciteit op het spoor leidt;
- tot het gebruik van minder belastend materieel voor de spoorweginfrastructuur leidt, of
- het gebruik van de Betuweroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen stimuleert.

De door ProRail aan te bieden prestatieregeling is opgenomen in bijlage 26.

Klachten over de uitvoering van in de toegangsovereenkomst overeengekomen prestatieregeling kunnen worden afgehandeld met toepassing van de in bijlage 26 opgenomen "Klachtenprocedure prestatieregeling".

[Overeen te komen regeling](#)

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

6.6 Wijzigingen van de vergoedingsregelingen

6.6.1 Vergoedingsregeling 2020

Als ProRail (onderdelen van) de in deze Netverklaring omschreven vergoedingsregelingen wil wijzigen (met uitzondering van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket en het tarief van de extra heffing) 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.

⁸³ Indien de spoorwegonderneming wagens heeft conform artikel 1 lid 2 (EU) 2015/429 op welke de uitvoeringsverordening niet van toepassing is dan dient de spoorwegonderneming deze wagens ook vooraf aan te melden zodat de stille trein korting verrekend kan worden.

⁸⁴ Artikel 11i lid 2 Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

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

6.6.2 Verwachte wijzigingen van de vergoedingsregelingen

6.6.2.1 Meerjarige vergoedingen en bandbreedte indicator

De vergoedingen voor het minimumtoegangspakket zoals beschreven in paragraaf 6.3.1 en voor de diensten transfer en opstellen zoals beschreven in paragraaf 6.3.2.1 en 6.3.2.2 zijn berekend voor een periode van drie jaar. Dit betekent dat de vergoedingen voor deze diensten ook van toepassing zullen zijn voor de dienstregelingsjaren 2021 en 2022. Hetzelfde geldt voor de extra heffing zoals beschreven in paragraaf 6.3.5. Ten behoeve van de toepassing van de vergoedingen in deze jaren zullen de tarieven worden geïndexeerd naar het prijspeil van de betreffende dienstregelingsjaren. De wijze waarop deze tarieven worden geïndexeerd is in detail beschreven in de methoden voor toerekening die betrekking hebben op deze diensten.⁸⁵

In deze documenten is ook beschreven onder welke voorwaarden zal worden afgeweken van toepassing van de berekende vergoedingen voor 2021 en 2022 zoals gepubliceerd in de onderhavige netverklaring en de vergoedingen zullen worden herberekend. In ieder geval zal sprake zijn van herberekeningen van de vergoedingen voor toekomstige jaren indien de uitkomst van in de methoden voor toerekening gespecificeerde indicatoren buiten een bepaalde bandbreedte afwijken van de waarde van deze indicatoren zoals deze zijn vastgesteld bij de oorspronkelijke berekening van de vergoedingen voor de periode 2020 tot en met 2022. De oorspronkelijke waarden van deze indicatoren bedragen:

- indicator minimumtoegangspakket: 1,59;
- indicator dienst transfer: 1,91;
- indicator dienst opstellen: 0,0368.

6.6.2.2 Besluiten ACM, beroepsprocedures

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

De vergoedingen voor het minimumtoegangspakket zijn berekend op basis van de 'Methode voor toerekening van kosten aan het minimumtoegangspakket 2017' zoals goedgekeurd door de ACM d.d. 04-12-2018. Het tarief voor de extra heffing is gebaseerd op de 'Market-can-bear test 2020 – 2024' en de 'Methode van toerekening extra heffing 2018' d.d. 22-08-2018. Ten tijde van publicatie van de Netverklaring 2020 is bekend dat beroep is aangetekend tegen de besluiten van de ACM met betrekking tot deze documenten.

6.7 Facturering

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

In verband met het coronavirus en de effecten hiervan op spoorwegondernemingen heeft ProRail besloten de betalingstermijn voor de gebruiksvergoeding tijdelijk te verlengen. In afwijking van

⁸⁵ 'Methode voor toerekening van kosten aan het minimumtoegangspakket 2017' d.d. 20-11-2018, de 'Methode voor toerekening transfer' d.d. 22-08-2018, de 'Methode voor toerekening opstellen' d.d. 07-12-2018 en de 'Methode van toerekening extra heffing' d.d. 22-08-2018.

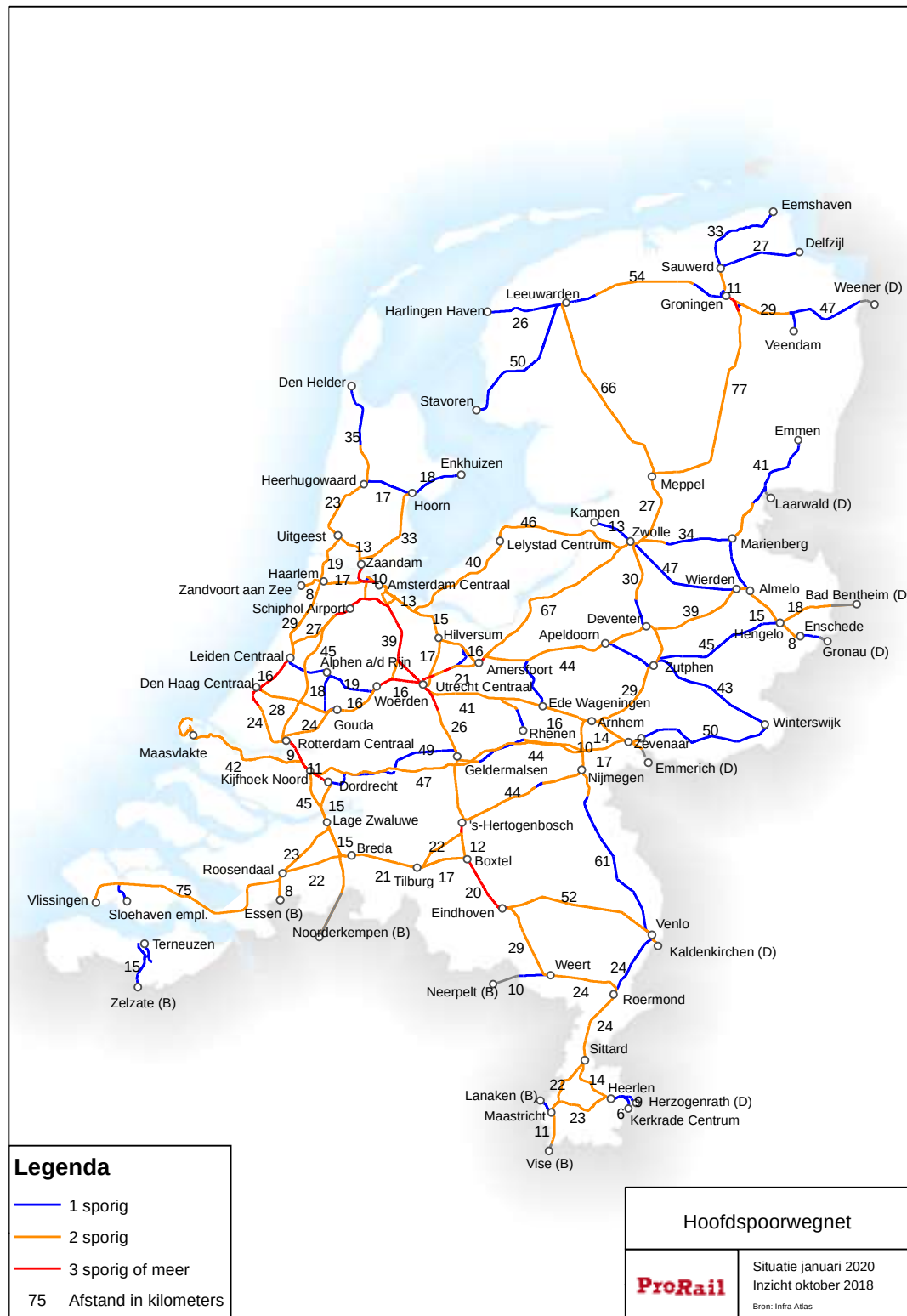
artikel 24 lid 1 en 2 van de Algemene Voorwaarden 2020, behorend bij de Netverklaring 2020, wordt voor de periode februari tot en met augustus 2020 een betalingstermijn van maximaal 90 dagen na ontvangst van de factuur in plaats van 30 dagen gehanteerd. Deze wijziging heeft alleen betrekking op de vergoedingen voor de dienstenpakketten 1 en 2 en de vergoeding voor de dienst EVA. De betalingstermijn voor de vergoedingen voor dienstenpakket 4 blijft ongewijzigd.

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

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

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

bijlage 1 Algemene overzichtskaart met netwerkconfiguratie (paragraaf 3.2.1)



In aanvulling op de in de overzichtskaart op de vorige bladzijde vermelde spoorwegen, zijn de volgende spoorwegen aangewezen als hoofdspoorweg:⁸⁶

- 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.⁸⁷

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 Vlake
Venlo	Tradeport
Almelo	Dollegoor
Almelo	Bedrijvenpark Twente
Arnhem	gemeentelijke stamlijn
Oss	Elzenburg

⁸⁶ Bijlage 1 alsmede bijlage 2 onderdeel a bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

⁸⁷ Bijlage 2 onderdeel b bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

bijlage 2 Lijst van begrippen

Naam begrip	Definitie																																																																																		
Ad-hocaanvraag	Capaciteitsaanvraag voor infrastructuur ten behoeve van vervoer en voor beheer, als ook voor het afhandelen van verstoringen in de vorm van mutaties op het verdelingsplan dat binnen de ad-hocfase actueel is. <i>Toelichting:</i> Dit zijn aanvullingen op de capaciteitsverdeling die vastgelegd zijn in het verdelingsplan van de Jaardienst.																																																																																		
Aslast	Aslast is het gewicht (in tonnen) per as van een spoorvoertuig, incl. belading.																																																																																		
Baanvak	Een baanvak is een opeenvolging van aaneengesloten dienstregelpunten en vrije banen, beginnend en eindigend in een dienstregelpunt. <i>Toelichting:</i> De begrippen baanvak en traject worden in de praktijk doorgaans beide en soms ook door elkaar gebruikt.																																																																																		
Besloten personenvervoer	Besloten personenvervoer is het vervoer van personen per trein, anders dan openbaar vervoer zoals bedoeld in de Wet personenvervoer.																																																																																		
Betuweroute	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 Gemengde net 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 rowspan="4">IJsselmonde</td><td>EF</td><td>Brdv</td><td>Rtst</td><td>km 42.000</td></tr><tr><td>ws1 135 - wsl 911A</td><td>Brdv</td><td>Rtst</td><td>tussen wsl 135 en de kruising met het spoor tussen wsl 903 en wsl 907B</td></tr><tr><td>267e</td><td>Rtz</td><td>IJsm</td><td>sein 960</td></tr><tr><td>266c</td><td>Rtz</td><td>IJsm</td><td>sein 962</td></tr><tr><td rowspan="4">Zwijndrecht</td><td>57</td><td>Zwd</td><td>Kfh</td><td>km 33.700</td></tr><tr><td>67</td><td>Kfhz</td><td>Zwd</td><td>sein 1380</td></tr><tr><td>68</td><td>Kfhz</td><td>Zwd</td><td>sein 1382</td></tr><tr><td>69</td><td>Kfhz</td><td>Zwd</td><td>sein 1384</td></tr><tr><td rowspan="4">Meteren</td><td>CC</td><td>BRMet</td><td>Gdm</td><td>km 147.000</td></tr><tr><td>DD</td><td>Gdm</td><td>BRMet</td><td>km 247.000</td></tr><tr><td>EE</td><td>BRMet</td><td>Zbm</td><td>km 346.600</td></tr><tr><td>FF</td><td>Zbm</td><td>BRMet</td><td>km 346.600</td></tr><tr><td rowspan="3">Elst</td><td>KK</td><td>CUP</td><td>Nm</td><td>km 290.000</td></tr><tr><td>HH</td><td>CUP</td><td>Est</td><td>km 190.000</td></tr><tr><td>GG</td><td>Est</td><td>CUP</td><td>km 190.000</td></tr><tr><td rowspan="3">Zevenaar</td><td>ZN</td><td>BRValo</td><td>Zv</td><td>km 107.200</td></tr><tr><td>ZM</td><td>BRValo</td><td>Zv</td><td>km 107.200</td></tr><tr><td>KL</td><td>Zv</td><td>BRValo</td><td>km 107.200</td></tr></table>	locatie	spoor-ID	in verbinding		punt	IJsselmonde	EF	Brdv	Rtst	km 42.000	ws1 135 - wsl 911A	Brdv	Rtst	tussen wsl 135 en de kruising met het spoor tussen wsl 903 en wsl 907B	267e	Rtz	IJsm	sein 960	266c	Rtz	IJsm	sein 962	Zwijndrecht	57	Zwd	Kfh	km 33.700	67	Kfhz	Zwd	sein 1380	68	Kfhz	Zwd	sein 1382	69	Kfhz	Zwd	sein 1384	Meteren	CC	BRMet	Gdm	km 147.000	DD	Gdm	BRMet	km 247.000	EE	BRMet	Zbm	km 346.600	FF	Zbm	BRMet	km 346.600	Elst	KK	CUP	Nm	km 290.000	HH	CUP	Est	km 190.000	GG	Est	CUP	km 190.000	Zevenaar	ZN	BRValo	Zv	km 107.200	ZM	BRValo	Zv	km 107.200	KL	Zv	BRValo	km 107.200
locatie	spoor-ID	in verbinding		punt																																																																															
IJsselmonde	EF	Brdv	Rtst	km 42.000																																																																															
	ws1 135 - wsl 911A	Brdv	Rtst	tussen wsl 135 en de kruising met het spoor tussen wsl 903 en wsl 907B																																																																															
	267e	Rtz	IJsm	sein 960																																																																															
	266c	Rtz	IJsm	sein 962																																																																															
Zwijndrecht	57	Zwd	Kfh	km 33.700																																																																															
	67	Kfhz	Zwd	sein 1380																																																																															
	68	Kfhz	Zwd	sein 1382																																																																															
	69	Kfhz	Zwd	sein 1384																																																																															
Meteren	CC	BRMet	Gdm	km 147.000																																																																															
	DD	Gdm	BRMet	km 247.000																																																																															
	EE	BRMet	Zbm	km 346.600																																																																															
	FF	Zbm	BRMet	km 346.600																																																																															
Elst	KK	CUP	Nm	km 290.000																																																																															
	HH	CUP	Est	km 190.000																																																																															
	GG	Est	CUP	km 190.000																																																																															
Zevenaar	ZN	BRValo	Zv	km 107.200																																																																															
	ZM	BRValo	Zv	km 107.200																																																																															
	KL	Zv	BRValo	km 107.200																																																																															

Naam begrip	Definitie
Buitengewoon Vervoer	Buitengewoon vervoer is vervoer waarbij afmetingen, gewicht of aard van de lading of het materieeltype bijzondere technische of exploitatieve maatregelen vergen. Voor buitengewoon vervoer is een vervoersregeling vereist. Naast de algemene kwalificatie “Buitengewoon Vervoer (BV)” zijn de belangrijkste subcategorieën: BP = buiten profiel vervoer; ZWV = zwaar vervoer. <i>Synoniem:</i> Bijzonder vervoer
Capaciteitsovereenkomst	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. <i>Toelichting:</i> Een capaciteitsovereenkomst kan worden gesloten met een partij die volgens de wet gerechtigd is tot het sluiten van een toegangsovereenkomst (bijvoorbeeld een provincie die vervoerconcessies verleent, of een verlader), maar die niet beschikt over een bedrijfsvergunning.
Centraal bediend gebied	Een centraal bediend gebied is een gebied op het spoorwegnet, waarbinnen de samenhang van rijweginstelling en spoorbezetting vanuit één systeem wordt bewaakt en waar de bediening van individuele infraobjecten en de rijweginstelling plaatsvindt vanuit één centraal punt.
Dienstregeling	Een dienstregeling is een overzicht van het geplande railverkeersproduct van alle spoorwegondernemingen in termen van vertrek-, doorkomst- en aankomsttijden van treinen op dienstregelpunten. Een dienstregeling heeft altijd een bepaalde geldigheid. <i>Toelichting:</i> Een dienstregeling/Infraplan wil zeggen dat er op de “infra” een plan wordt gemaakt waarmee het treinverkeer voor een vaste periode is geregeld. De bijbehorende processen en activiteiten om tot het plan te komen vallen niet onder de definitie dienstregeling.
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 en 40 van de Regeling spoorverkeer wordt emplacement als volgt aangeduid: tot een emplacement behoren: - alle sporen, aangeduid met een cijfer; - de spoorgedeeltes van het wisselcomplex; - alle aan de sporen als bedoeld sub a en b grenzende sporen tot een maximale afstand van 200 meter voor het toegangsein van dat emplacement, tenzij door de beheerder is aangegeven middels een bord (Nr. 302) dat op dit spoor niet kan worden gerangeerd of beperkingen gelden ten aanzien van het rangeren. In artikel 39 lid 2 van de Regeling spoorverkeer zijn de emplacementen vermeld waar een grotere afstand dan 200 m benodigd is.
ERTMS	ERTMS is het Europese gestandaardiseerde beveiligingssysteem voor het treinverkeer. <i>Toelichting:</i> Zie ook de begrippen ETCS en GSM-R. ERTMS kent 3 niveaus (levels): - Puntsgewijze treinbeveiliging met vaste blokken, en conventionele treindetectie. Deze is qua functionaliteit vrijwel gelijk met ATB-NG. - Cabinesignalering gebaseerd op radiocommunicatie, conventionele treindetectie, vaste blokken. - Cabinesignalering gebaseerd op radiocommunicatie, de trein geeft zelf zijn positie door, vaste of bewegende blokken.
ETCS	ETCS is een onlosmakelijk onderdeel van het ERTMS en heeft betrekking op de signalering, zowel naast het spoor als in de cabine.

Naam begrip	Definitie
Gebruiksbeperking	Een gebruiksbeperking is een afwijking van de normale gebruikswaarde van de spoorweginfrastructuur. Zoals: • 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)⁸⁸, eventueel aangevuld met een heffing als bedoeld in artikel 62 lid 2 en 6 onder a⁸⁹ en b⁹⁰ Spoorwegwet; 2. de vergoeding van categorie 2, 3 en 4 diensten (voor zover deze worden aangeboden door ProRail)⁹¹; 3. heffingen, kortingen, bijtelling dan wel aftrek als bedoeld in artikel 62, lid 6, onder c, d⁹², e, f en g Spoorwegwet.
Gemengde net	Het Gemengde net omvat de door ProRail beheerde spoorwegen met uitzondering van de Betuweroute.
Gerechtigde	Volgens de Spoorwegwet is een gerechtigde een natuurlijk persoon of een rechtspersoon die bevoegd is tot het sluiten van een toegangsovereenkomst met ProRail. Zie artikel 57 van de Spoorwegwet.
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. <i>Toelichting:</i> GSM-R wordt gebruikt als communicatiemedium zowel spraak (machinist en treindienstleider) als data (tussen de beveiligingssystemen aan wal en in de trein) maar ook voor andere spoorweggerelateerde voice en data communicatiebehoeftes..

⁸⁸ Zie bijlage II, punt 1, bij de Richtlijn.

⁸⁹ Zie Besluit capaciteitsverdeling.

⁹⁰ Zie Uitvoeringsverordening 2015/429 tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder.

⁹¹ Zie bijlage II, punt 2, 3 en 4 bij de Richtlijn. 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.

⁹² Zie Besluit HSL heffing.

Naam begrip	Definitie
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. <i>Toelichting</i> Het is een managementinstrument.
Macro topologie	De macro topologie is de weergave van het netwerk van de spoorweginfrastructuur op het niveau van dienstregelpunten (stations, haltes, aansluitingen, bruggen, enzovoort) en de vrije banen. Hierin fungeren de dienstregelpunten als knopen en de vrije banen als de takken. 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”.
Netwerkconfiguratie	De netwerkconfiguratie (macro topologie) is de weergave van het netwerk van de spoorweginfrastructuur op het niveau van dienstregelpunten (stations, haltes, aansluitingen, bruggen, enzovoort) en de vrije banen. 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 het spoorwegnet, waarbinnen de bediening van individuele infraobjecten en de rijweginstelling lokaal plaatsvindt onder de supervisie van de treindienstleider met minimale bevoegdheid.
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 gestoord bedrijf (namelijk normale adhesie, werkende seinen, alle systemen functioneren naar behoren).
Opstelspoor	Opstelspoor Een opstelspoor is een spoor bedoeld voor het opstellen van materieel. Opstellen Opstellen is het tijdelijk laten staan van materieel dat tijdens die stilstand niet opgenomen is in de dienstregeling en geen rangeerbewegingen uitvoert.
Overloop	Een overloop is een voorziening om op een vrije baan van spoor te wisselen via (minimaal 2) wissels. <i>Toelichting:</i> De toepassing van een overloop is de Infratechnische Voorziening voor Onderhoud, deze wordt in de vervoersplanning gezien als een dienstregelpunt.

Naam begrip	Definitie
Pad	Een pad is een beweging als uitvoerbare invulling voor een slot. Volgens Richtlijn 2012/34/EU is een treinpad: de infrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden. <i>Synoniem:</i> Treinpad <i>Toelichting</i> Anders gezegd: De lijn voor een trein op de tijd-weggrafiek tussen begin- en eindpunt en de daarbij behorende vertrek- en aankomsttijdstippen, binnen de daarvoor beschikbare infracapaciteit (dus in die zin conflictvrij). Op dezelfde manier, maar op kleinere schaal, geldt dit ook voor een rangeerbeweging binnen een PPLG: het achtereenvolgens benutten van enkelvoudige routes in de tijd. Zie de tekening bij de toelichting van "slot".
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 materieel. <i>Toelichting:</i> Een meer populaire definitie is: Twee (evenwijdige) spoorstaven, zodanig geconstrueerd, dat er railvoertuigen op kunnen rijden. Dit is echter eerder de omschrijving van "rails". Perron Een perron is een verhoging langs het spoor bij een station of halte, waar reizigers kunnen in- en uitstappen en/of goederen kunnen worden aangenomen en afgeleverd.
Prestatieregeling	Een regeling inzake de wederkerige prestaties van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming; een vergoedingssysteem kan daarvan deel uitmaken.
Rangeren	Rangeren is het uitvoeren van een rangeerbeweging. Besluit spoorverkeer: Rangeren: alle in hun geheel binnen een emplacement plaatsvindende verkeersbewegingen met treinen (of spoorvoertuigen). 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.
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)

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. <i>Toelichting (figuur):</i> Pad (pt) = bestemming als specifieke bestemming voor een slot over een gedeelte van de infrastructuur. Slot (spp. toelichting) = in tijd en ruimte aaneengesloten samenstel van 1 of meer infracapaciteitseenheden dat ruimte biedt aan een geldig infragebruiksdoel van de infrastructuur. Infracapaciteitseenheden = afzonderlijke eenheden die, door hun aard, een specifiek gedeelte van de infrastructuur (bestemming) en een tijdsduur, waarmee de bestemming van de capaciteit een geldig gebruik van de infrastructuur kan op een manier kan worden gebruikt. Spoorweginfrastructuur = de fysieke en functionele infrastructuur van de spoorweginfrastructuur. Spoorweginfrastructuur = de fysieke en functionele infrastructuur van de spoorweginfrastructuur. Spoorweginfrastructuur = de fysieke en functionele infrastructuur van de spoorweginfrastructuur.
Spooraansluiting	Een spooraansluiting is een aansluiting van het terrein van één bedrijf door middel van een spoor en een wissel aan het spoorwegnet.
Spoorwegonderneming	Volgens de Spoorwegwet: een spoorwegonderneming is een onderneming waarvan de (voornaamste) activiteit bestaat uit het leveren van spoorwegvervoerdiensten voor goederen of reizigers en die beschikt over tractie om de bedoelde diensten te verzorgen alsmede iedere andere onderneming die gebruik maakt of beoogt te maken van de spoorweg en ook beschikt over tractie. <i>Synoniem:</i> Vervoerder.
Spoor- en baanvakgeometrie	Spoor- en baanvakgeometrie is de ligging van sporen en baanvakken uitgedrukt in meetkundige termen.
Stamlijn	Een stamlijn is het spoor en de wissels, waarop meer spooraansluitingen zijn aangesloten ter ontsluiting van een bedrijvenpark aan de hoofdspoorweg.

Naam begrip	Definitie
Station	Een station is een gebouw of werk dat blijkens zijn constructie en inrichting geheel of gedeeltelijk is bestemd voor aankomst en vertrek van spoorvoertuigen met het oog op het in-, uit- of overstappen van reizigers.
STM	Een Specifieke Transmissie Module (STM) is treinapparatuur, die informatie uit een conventioneel lokaal beveiligingssysteem converteert naar voor het ETCS begrijpelijke informatie. <i>Toelichting:</i> Voor Nederland is de STM-ATB relevant, voor de grensovergang met België de STM-Memor en voor Duitsland de STM-PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung).
Storing	Niet- of niet juist werkende functionaliteit van de spoorweginfrastructuur.
Tankinstallatie	Een tankinstallatie is een installatie voor de opslag van brandstof, inclusief de mogelijkheden om spoorvoertuigen van brandstof te voorzien op een milieuverantwoorde wijze. <i>Toelichting:</i> Conform de omgevingsvergunning / (milieu)wet- en regelgeving.
TijdRuimteSlot	<i>Synoniem:</i> zie slot
Toegangsovereenkomst	Een toegangsovereenkomst is een overeenkomst tussen ProRail en een gerechtigde over het gebruik van capaciteit en bevat in ieder geval bedingen over: a. de door ProRail te bieden kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur; b. de vergoeding. <i>Toelichting:</i> Zie artikel 59 van de Spoorwegwet Zie ook: Capaciteitsovereenkomst.
Tonmetergewicht	Een tonmetergewicht is het gewicht in tonnen dat een trein gemiddeld per strekkende meter weegt.
Traject	Verbinding tussen twee plaatsen met betrekking tot voer- of vaartuigen die die weg geregeld afleggen.
Treinpad	<i>Synoniem:</i> zie pad
Verkeerd Spoor	Verkeerd Spoor is het gebruik van een rijrichting waartoe een spoor niet ingericht en niet beveiligd is.
Verkeersgebruik	Verkeersgebruik is het gebruik van de capaciteit van de infrastructuur voor verkeer. Dit in tegenstelling tot het gebruik van de infrastructuur voor beheer. <i>Toelichting:</i> Verkeer is te onderscheiden in rijdend en stilstaand verkeer. Beheer is het maken, onderhouden en vernieuwen van de infrastructuur. Binnen de spoorbranche: - 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.

Naam begrip	Definitie
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 railinfracapaciteit in de operationele fase; • verstrekken van informatie van deze toedeling; • evalueren van de afhandeling van verstoring; • (her)verdelen van railinfracapaciteit gedurende de bijsturingsfase op netwerkniveau (dienstregeling en infra-onttrekkingen); • aanspreekpunt en loket zijn voor vervoerders 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 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.
Verstoring	Een verstoring is een afwijking van een trein op het verdelingsplan op een dienstregelpunt boven een vastgestelde normwaarde. Er zijn drie soorten verstoringen: 1. vertragingen groter dan of gelijk aan de onregelmatigheidsvertragingnorm; 2. opheffing waarvoor geen order normale treindienst is ingediend; 3. omleiding waarvoor geen order normale treindienst is ingediend. <i>Toelichting:</i> Zie artikel 26 lid 3 van het Besluit Spoorverkeer.
Vervoer	Het gebruik van capaciteit waarbij daadwerkelijk passagiers of lading wordt vervoerd.
Vrije baan	Een vrije baan is een gebied dat twee dienstregelpunten of twee PPLG's met elkaar verbindt. <i>Toelichting</i> Binnen een vrije baan is voor een beweging geen afslagmogelijkheid; er bevinden zich geen door de procesleider rijwegen bedienbare wissels. Een vrije baan bestaat uit één of meer vrije baansporen. Er zijn twee zienswijzen op het vrije baan-begrip (zie ook "Macro topologie"): • 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.

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

bijlage 3 Consultatie (paragraaf 1.7)

De Netverklaring 2020 is door ProRail opgesteld na overleg met de betrokken gerechtigden en andere belanghebbenden. In deze bijlage is het proces van consultatie beschreven over de Netverklaring 2020, 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 2020.

Start van consultatie

De ontwerp-Netverklaring 2020 is op 6 september 2018 beschikbaar gesteld aan:

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

Deze gerechtigden ontvingen per e-mail een nieuwsbrief met daarin een verwijzing naar de aanbestedingsbrief, de ontwerp-Netverklaring 2020 en een verschillenversie tussen de ontwerp-Netverklaring 2020 en de Netverklaring 2019. Deze aanbestedingsbrief is te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#). Daarnaast zijn gerechtigden uitgenodigd voor een consultatieoverleg over de ontwerp-Netverklaring 2020 die gehouden is op 24 september 2018.

Tevens zijn partijen in de spoorgoederenketen (havenbedrijven, verladers, operators, en dergelijke) benaderd om hen te informeren over de mogelijkheid om te reageren op de ontwerp-Netverklaring 2020.

Vragen en opmerkingen van gerechtigden en belanghebbenden

Gerechtigden en belanghebbenden hebben tot en met 15 oktober 2018 de gelegenheid gekregen om schriftelijk te reageren op de (wijzigingen van de) ontwerp-Netverklaring 2020. ProRail heeft inhoudelijke reacties ontvangen van Arriva, Connexxion, DB Cargo; NS, Port of Rotterdam, provincie Limburg, RailGood namens goederenvervoerders, Ruhrthalbahn.

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 2020. Alle inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van de ontwerp-Netverklaring 2020 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 1.4.3)

1 Algemene klachten- en geschillenregeling

Artikel 1.

1. Indien één der partijen meent dat de andere partij de Toegangsovereenkomst of de Capaciteitsovereenkomst niet of niet juist nakomt en getracht is om het vermeende al dan niet nakomen van de Toegangsovereenkomst of de Capaciteitsovereenkomst door mondeling overleg met de wederpartij te verhelpen, kan deze partij een schriftelijke klacht indienen bij de persoon van de wederpartij die verantwoordelijk is voor dat deel van de uitvoering van de Toegangsovereenkomst of de Capaciteitsovereenkomst waarop de klacht betrekking heeft.
2. Na ontvangst van de klacht als bedoeld in het vorige lid reageert de ontvangende partij schriftelijk binnen vijf werkdagen met, indien de klacht gegrond wordt geacht, een voorstel ter oplossing van de klacht waarbij tevens aangegeven wordt binnen welke termijn de klacht opgelost wordt.
3. Een klacht is naar tevredenheid afgehandeld indien beide partijen instemmen met de gekozen oplossing van de klacht.
4. Indien een klacht niet naar tevredenheid wordt opgelost is sprake van een geschil indien zulks schriftelijk aan de wederpartij gemeld wordt. In de schriftelijke melding van het geschil wordt het geschil en de ontstaansgeschiedenis van het geschil omschreven waarbij wordt aangegeven wat de standpunten van beide partijen met betrekking tot het geschil zijn.
5. De partij die de melding als bedoeld in het vorige lid ontvangen heeft, dient binnen vijf werkdagen na ontvangst daarvan het geschil in behandeling te nemen.
Afhandeling van geschillen geschiedt bij ProRail op het niveau van afdelingsmanagement en bij de Gerechtigde op een daartoe door de Gerechtigde gekozen managementniveau. Indien partijen ervoor kiezen kan een geschil aan een ander managementniveau worden voorgelegd.
6. Een geschil is opgelost indien beide partijen kunnen instemmen met de gekozen oplossing.
7. Indien sprake is van een klacht en/of geschil spannen beide partijen zich in om tot een oplossing van de klacht en/of het geschil te komen.

Artikel 2.

1. Alle geschillen, met uitzondering van de geschillen als bedoeld in de geschillenregeling capaciteitsverdeling, welke mochten ontstaan naar aanleiding van de Toegangsovereenkomst of de Capaciteitsovereenkomst en die niet op grond van Artikel 1 van deze Algemene Klachten- en Geschillenregeling minnelijk geschikt kunnen worden, worden beslecht overeenkomstig artikel 29 van de Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst.
2. Deze klachten- en geschillenregeling laat het recht van partijen onverlet om in spoedeisende zaken een geschil direct aanhangig te maken bij de daartoe in artikel 29 van de Algemene Voorwaarden aangewezen instantie.

Artikel 3.

1. Indien een belanghebbende meent, dat ProRail hem oneerlijk heeft behandeld, gediscrimineerd of anderszins heeft benadeeld omtrent de toegang tot de spoorweginfrastructuur en -diensten of bij de vaststelling van de Netverklaring, in het bijzonder bij de verwerking van de zienswijze, die hij naar aanleiding van het ontwerp van de Netverklaring aan ProRail heeft kenbaar gemaakt, kan deze belanghebbende een schriftelijke klacht indienen bij de Raad van Bestuur van ProRail.
2. Na ontvangst van de klacht als bedoeld in het vorige lid reageert ProRail schriftelijk binnen vijf werkdagen met, indien de klacht gegrond wordt geacht, een voorstel ter oplossing van de klacht waarbij tevens aangegeven wordt binnen welke termijn de klacht opgelost wordt.
3. Een klacht is naar tevredenheid afgehandeld indien klager en ProRail instemmen met de gekozen oplossing van de klacht.
4. Indien een klacht niet naar tevredenheid wordt opgelost is sprake van een geschil indien zulks schriftelijk aan de wederpartij gemeld wordt. In de schriftelijke melding van het geschil wordt de het geschil en de ontstaansgeschiedenis van het geschil omschreven waarbij wordt aangegeven wat de standpunten van beide partijen met betrekking tot het geschil zijn.
5. De partij die de melding als bedoeld in het vorige lid ontvangen heeft, dient binnen vijf werkdagen na ontvangst daarvan het geschil in behandeling te nemen.
6. Een geschil is opgelost indien beide partijen kunnen instemmen met de gekozen oplossing.
7. Indien sprake is van een klacht en/of geschil spannen beide partijen zich in om tot een oplossing van de klacht en/of het geschil te komen.

Artikel 4.

1. Alle geschillen omtrent de toegang tot de spoorweginfrastructuur en -diensten of omtrent de Netverklaring, welke niet op grond van artikel 3 minnelijk geschikt kunnen worden, kunnen, met inachtneming van het bepaalde in artikel 58 lid 5 Spoorwegwet, overeenkomstig artikel 71, lid 1 Spoorwegwet worden voorgelegd aan de ACM.
2. Deze klachten- en geschillenregeling laat het recht van partijen onverlet om in spoedeisende zaken een geschil direct aanhangig te maken bij de daartoe in artikel 71, lid 1 Spoorwegwet aangewezen ACM.

2 Klachten- en geschillenregeling stationsportfolio

Artikel 1.

1. Indien één der partijen meent dat de andere partij enige overeenkomst afgesloten met ProRail en/of NS Stations, betreffende de toegang tot een dienstvoorziening dan wel de levering van een dienst in die dienstvoorziening als bedoeld in artikel 18 van het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU, niet of niet juist nakomt en getracht is om het vermeende al dan niet nakomen van die overeenkomst door mondeling overleg met de wederpartij te verhelpen, kan deze partij een schriftelijke klacht indienen bij persoon van de wederpartij die verantwoordelijk is voor dat deel van de uitvoering van de overeenkomst waarop de klacht betrekking heeft.
2. Na ontvangst van de klacht als bedoeld in het vorige lid reageert de ontvangende partij schriftelijk binnen vijf werkdagen met, indien de klacht gegrond wordt geacht, een voorstel ter oplossing van de klacht waarbij tevens aangegeven wordt binnen welke termijn de klacht opgelost wordt.
3. Een klacht is naar tevredenheid afgehandeld indien beide partijen instemmen met de gekozen oplossing van de klacht.
4. Indien een klacht niet naar tevredenheid wordt opgelost is sprake van een geschil indien zulks schriftelijk aan de wederpartij gemeld wordt. In de schriftelijke melding van het geschil wordt het geschil en de ontstaansgeschiedenis van het geschil omschreven waarbij wordt aangegeven wat de standpunten van beide partijen met betrekking tot het geschil zijn.
5. De partij die de melding als bedoeld in het vorige lid ontvangen heeft, dient binnen vijf werkdagen na ontvangst daarvan het geschil in behandeling te nemen. Afhandeling van geschillen geschiedt bij ProRail en NS Stations bij het management van ProRail respectievelijk van het management NS Stations en bij de Spoorwegonderneming op een daartoe door de spoorwegonderneming gekozen managementniveau. Indien partijen ervoor kiezen kan een geschil aan een ander managementniveau worden voorgelegd.
6. Een geschil is opgelost indien beide partijen kunnen instemmen met de gekozen oplossing.
7. Indien sprake is van een klacht en/of geschil spannen beide partijen zich in om tot een oplossing van de klacht en/of het geschil te komen.

Artikel 2.

1. Indien een belanghebbende meent, dat ProRail en/of NS Stations hem oneerlijk heeft behandeld, gediscrimineerd of anderszins heeft benadeeld met betrekking tot het doen van een aanbod voor toegang tot dienstvoorzieningen en/of de levering in die dienstvoorziening, vallend onder het stationsportfolio (als bedoeld in artikel 18 van het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU), kan deze belanghebbende een schriftelijke klacht indienen bij de Directie van NS Stations en/of de Raad van Bestuur ProRail.
2. Na ontvangst van de klacht als bedoeld in het vorige lid reageert de ontvangende partij schriftelijk binnen vijf werkdagen met, indien de klacht gegrond wordt geacht, een voorstel ter oplossing van de klacht waarbij tevens aangegeven wordt binnen welke termijn de klacht opgelost wordt.
3. Een klacht is naar tevredenheid afgehandeld indien de belanghebbende en de ontvangende partij instemmen met de gekozen oplossing van de klacht.
4. Indien een klacht niet naar tevredenheid wordt opgelost is sprake van een geschil indien zulks schriftelijk aan de wederpartij bij de klacht gemeld wordt. In de schriftelijke melding van het geschil wordt het geschil en de ontstaansgeschiedenis van het geschil omschreven waarbij wordt aangegeven wat de standpunten van beide partijen bij de klacht met betrekking tot het geschil zijn.
5. De partij die de melding als bedoeld in het vorige lid ontvangen heeft, dient binnen vijf werkdagen na ontvangst daarvan het geschil in behandeling te nemen.
6. Een geschil is opgelost indien beide partijen bij de klacht kunnen instemmen met de gekozen oplossing.
7. Indien sprake is van een klacht en/of geschil spannen beide partijen bij de klacht zich in om tot een oplossing van de klacht en/of het geschil te komen.

Artikel 3.

1. Alle geschillen betreffende het stationsportfolio als bedoeld in artikel 18 van het Besluit Implementatie richtlijn 2012/34/EU, welke mochten ontstaan naar aanleiding van een of meer tussen de Spoorwegonderneming en NS Stations gesloten overeenkomsten of een met ProRail gesloten Toegangsovereenkomst betreffende de

- in het stationsportfolio aangeboden diensten, worden beslecht door de daartoe bevoegde burgerlijke rechter te Rotterdam indien deze geschillen niet in der minne geschikt kunnen worden door Partijen zelf dan wel een door Partijen daartoe benoemde commissie waarin elk der Partijen een gelijk aantal leden benoemt en die beproeft of tussen Partijen een minnelijke schikking tot stand kan komen, tenzij er in de met de vervoerder een (huur) overeenkomst is gesloten, waarin een andere wijze van geschilbeslechting is overeengekomen.
2. In afwijking van het vorige lid kunnen partijen bij een met NS Stations gesloten overeenkomst of een met ProRail gesloten Toegangsovereenkomst nader overeenkomen dat de in dit lid bedoelde geschillen worden beslecht overeenkomstig het alsdan geldende reglement van het Nederlands Arbitrage Instituut. Het scheidsgerecht, dat beslist naar de regelen des rechts, kan uit één of drie arbiters bestaan. De plaats van arbitrage is Utrecht.
 3. Deze geschillenregeling laat artikel 71 Spoorwegwet onverlet.

bijlage 5 Model-Toegangsovereenkomst en Algemene Voorwaarden (paragraaf 2.3.1)

1 Model-Toegangsovereenkomst

De model-Toegangsovereenkomst 2020 sluit aan op het aanbod van diensten in de netverklaring die door ProRail worden geleverd. De model-Toegangsovereenkomst 2020 is vanaf 1 juli 2019 in twee versies te raadplegen via de [website van ProRail](#):

- Een model-Toegangsovereenkomst 2020 te sluiten tussen ProRail en de gerechtigde gekwalificeerd als spoorwegonderneming.
- Een model-Toegangsovereenkomst 2020 (nader aangeduid als 'model-Capaciteitsovereenkomst 2020') te sluiten tussen ProRail en de gerechtigde niet gekwalificeerd als spoorwegonderneming.

2 Algemene Voorwaarden

Inhoudsopgave

Titel I. Algemene bepalingen	120
Artikel 1. Definities	120
Artikel 2. Toegangsovereenkomst, Algemene Voorwaarden en Operationele Voorwaarden	121
Artikel 3. Wijzigingsprocedure Toegangsovereenkomst, Operationele Voorwaarden en/of Algemene Voorwaarden	121
Artikel 4. Vernietiging bepalingen	121
Titel II. Informatie en geheimhouding	121
Artikel 5. Informatieverstrekking	121
Artikel 6. Geheimhouding	122
Titel III. Rechten en verplichtingen van Beheerder en Gerechtigden	123
Artikel 7. Toegang tot en gebruik van Spoorwegen door Spoorwegonderneming	123
Artikel 8. Toegang tot en gebruik van Informatiediensten	124
Artikel 9. Verdeling van capaciteit	124
Artikel 10. Gebruik Spoorvoertuigen door Spoorwegonderneming	125
Artikel 11. Milieu en veiligheid	125
Artikel 12. Overslaan vloeistoffen ten behoeve van het laten rijden van Spoorvoertuigen	127
Artikel 13. Maatregelen voor herstel van het treinverkeer	127
Artikel 14. Medewerking van Spoorwegonderneming	127
Artikel 15. Betreden Spoorwegen	127
Artikel 16. Controle en aanwijzingen	127
Titel IV. Aansprakelijkheid	128
Artikel 17. Algemene bepalingen met betrekking tot aansprakelijkheid	128
Artikel 18. Aansprakelijkheid Beheerder jegens Spoorwegonderneming	129
Artikel 19. Aansprakelijkheid Spoorwegonderneming jegens Beheerder	130
Artikel 20. Onderlinge aansprakelijkheid Spoorwegondernemingen	131
Artikel 21. Toerekenbaar tekortschieten	132
Artikel 22. Beperking aansprakelijkheid, verjaring en overmacht	132
Titel V. Financiële bepalingen	133
Artikel 23. Vergoedingen	133
Artikel 24. Betalingsvoorwaarden	134
Titel VI. Opschorting en beëindiging Toegangsovereenkomst	134
Artikel 25. Opschorting Toegangsovereenkomst	134
Artikel 26. Beëindiging door Beheerder	134
Artikel 27. Beëindiging door Gerechtigde	135
Artikel 28. Schadevergoeding bij beëindiging Toegangsovereenkomst	135
Artikel 29. Toepassingsbereik, toepasselijk recht en beslechting geschillen	135

Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst ProRail 2020 (versie 1 juli 2018)

Titel I. **Algemene bepalingen**

Artikel 1. **Definities**

Voor de toepassing van de Algemene Voorwaarden wordt verstaan onder:

1. “(Aanvullende) vergunning voor indienststelling”: de vergunning zoals bedoeld in artikel 36, derde lid dan wel vijfde lid, Spoorwegwet.
2. “Algemene Voorwaarden”: deze algemene voorwaarden.
3. “Bedrijfsprestatiegegevens”: de door een Partij in het kader van de uitvoering van de Toegangsovereenkomst verkregen waarden en gegevens inzake betrouwbaarheid, beschikbaarheid, operationele kwaliteit, veiligheid, gezondheid en omgevingsimpact van processen en systemen van de wederpartij.
4. “Bedrijfsvergunning”: de vergunning als bedoeld in artikel 28 Spoorwegwet.
5. “Behandelingskosten”: extra bureau- en communicatiekosten, administratiekosten ter afhandeling van het Schadegeval, kosten van herplanning van de bedrijfsproductie en de kosten van personeel dat extra benodigd is gedurende de tijd dat het schadeveroorzakend voorval de normale bedrijfsproductie belemmert.
6. “Beheerder”: de houder van een concessie zoals bedoeld in artikel 16, eerste lid Spoorwegwet.
7. “Concessie”: de concessie als bedoeld in artikel 16, eerste lid Spoorwegwet.
8. “CUI”: de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer (CUI – Aanhangsel E bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF), Tractatenblad 277 2011 d.d. 28 december 2011) zoals geldend.
9. “Derde”: elke andere natuurlijke – en/of rechtspersoon dan Beheerder, Gerechtigde dan wel hun Hulppersonen.
10. “Gebruiksvergoeding”: de vergoeding zoals bedoeld in de Spoorwegwet, artikel 62, eerste lid,
11. “Gerechtigde”: een gerechtigde als bedoeld in artikel 57 Spoorwegwet, zijnde de wederpartij van Beheerder bij de Toegangsovereenkomst.
12. “Hulp persoon”: de ondergeschikte of andere natuurlijke – en/of rechtspersoon, van wier diensten Gerechtigde of Beheerder gebruik maakt als bedoeld in boek 6 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW).
13. “Inzetcertificaat”: het certificaat als bedoeld in artikel 36, vierde lid, Spoorwegwet, zoals dit luidde op 19 juli 2008.
14. “Netverklaring”: de geldende netverklaring als bedoeld in artikel 58 Spoorwegwet, inclusief de Aanvullingen op die Netverklaring die zijn bekendgemaakt tot en met de dag vóór de dag van ondertekening van de Toegangsovereenkomst.
15. “Informatiediensten”: informatiediensten behorende tot het minimumtoegangspakket alsmede informatiediensten als bedoeld in paragraaf 5.5.2 van de Netverklaring.
16. “Operationele Voorwaarden”: de Operationele Voorwaarden zoals opgenomen in bijlage B van de Toegangsovereenkomst.
17. “Partij”: Beheerder of Gerechtigde.
18. “Partijen”: Beheerder en Gerechtigde.
19. “Proefcertificaat”: het certificaat als bedoeld in artikel 34 Spoorwegwet.
20. “Schadegeval”: een schade of een reeks van schades als gevolg van één en dezelfde oorzaak.
21. “Spoorvoertuig”: een voertuig bestemd voor het verkeer over spoorwegen.
22. “Spoorwegen”: spoorwegen en daartoe behorende spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 1 van de Spoorwegwet in beheer bij Beheerder, alsmede andere infrastructurele voorzieningen die gerelateerd zijn aan het spoorverkeer en in beheer bij Beheerder, omschreven in de Netverklaring paragraaf 3.2.1.
23. “Spoorwegonderneming”: de Gerechtigde, voor zover deze handelt als spoorwegonderneming als bedoeld in artikel 1 Spoorwegwet.
24. “Spoorwegwet”: wet van 23 april 2003 houdende nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Staatsblad 2003, 264) zoals geldend.
25. “Toegangsovereenkomst”: de overeenkomst, inclusief de daarbij behorende bijlagen, als bedoeld in artikel 59 Spoorwegwet.
26. “Toerekenbaar”: te wijten aan schuld of aan een oorzaak die krachtens wet, rechtshandeling, regelgeving of in het verkeer geldende opvattingen voor rekening en risico komt van de schadeveroorzakende partij.
27. “Veiligheidscertificaat”: het certificaat als bedoeld in artikel 32 Spoorwegwet.
28. “Voertuigvergunning”: de vergunning zoals bedoeld in artikel 26k van de Spoorwegwet.
29. “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, Algemene Voorwaarden en Operationele Voorwaarden

1. De contractuele rechtsverhouding tussen Partijen betreffende de toegang tot en het gebruik van de Spoorwegen is schriftelijk vastgelegd in de Toegangsovereenkomst, de Algemene Voorwaarden en de Operationele Voorwaarden.
2. Door Partijen overeengekomen aanvullingen en/of afwijkingen op de Algemene Voorwaarden en/of op de Operationele Voorwaarden binden Partijen slechts voor zover deze schriftelijk in de Toegangsovereenkomst zijn vastgelegd.
3. In de Toegangsovereenkomst wordt opgenomen wie namens Gerechtigde en wie namens Beheerder optreedt als contractbeheerder. Partijen kunnen in de Toegangsovereenkomst tevens categorieën van functionarissen benoemen die bevoegd zijn namens hen uitvoering te geven aan de Toegangsovereenkomst.
4. In de Toegangsovereenkomst kan de wijze waarop wordt omgegaan met klachten over operationele aangelegenheden nader overeengekomen worden.
5. Indien en voor zover Gerechtigde op grond van een daartoe met Beheerder gesloten overeenkomst van aanneming van werk of opdracht handelt als Hulpersoon van Beheerder ter uitvoering van de aan Beheerder verleende Concessie en daarbij schade ontstaat aan een buitendienst gesteld gedeelte van de Spoorwegen en/of het buitendienst gestelde gedeelte van de Spoorwegen niet voor Gerechtigde beschikbaar is en/of schade ontstaat bij Gerechtigde tijdens het gebruik van het buitendienst gestelde deel van de Spoorwegen, zijn op die schade en/of de niet beschikbaarheid de aansprakelijkheidsbepalingen van de hiervoor bedoelde overeenkomst van toepassing, met uitsluiting van toepasselijkheid van de aansprakelijkheidsbepalingen van Toegangsovereenkomst, Algemene Voorwaarden en Operationele Voorwaarden.

Artikel 3. Wijzigingsprocedure Toegangsovereenkomst, Operationele Voorwaarden en/of Algemene Voorwaarden

1. Een verzoek tot wijziging van de Toegangsovereenkomst, Algemene Voorwaarden en/of Operationele Voorwaarden welk wijzigingsvoorstel niet dwingend voortvloeit uit wet- en/of regelgeving dan wel een gerechtelijke of arbitrale uitspraak, wordt schriftelijk gedaan en bevat in ieder geval een beschrijving van de voorgestelde wijziging(en) en de gevolgen van de wijziging(en) voor de rechten en plichten van Partijen. Beheerder beoordeelt in ieder geval of door Gerechtigde voorgestelde wijziging(en) non-discriminatoir is (zijn) jegens andere Gerechtigden.
2. Partijen spannen zich in om uiterlijk binnen dertig kalenderdagen na ontvangst van een wijzigingsvoorstel tot overeenstemming te komen.
3. Wijziging van de Toegangsovereenkomst, Algemene Voorwaarden en/of Operationele Voorwaarden kan uitsluitend plaatsvinden door middel van een door Partijen ondertekende schriftelijke aanvulling op de Toegangsovereenkomst.
4. Indien krachtens wet- of regelgeving, de Concessie of gerechtelijke of arbitrale uitspraak de Toegangs-overeenkomst, de Algemene Voorwaarden en/of de Operationele Voorwaarden dienen te worden gewijzigd, voert Beheerder, indien daartoe in staat gesteld, vooraf overleg met de wet- of regelgever of de concessieverlener, c.q. voert verweer in de gerechtelijke of arbitrale procedure, en spant zich daarbij in om de voor Partijen mogelijk nadelige gevolgen zoveel als mogelijk te voorkomen of te beperken. In geval van een wijziging doet Beheerder daarvan schriftelijk mededeling aan Gerechtigde onder toevoeging van een voorstel voor wijziging. Beheerder doet dit voorstel met inachtneming van de redelijke belangen van Gerechtigde en spant zich in om eventuele voor Gerechtigde nadelige gevolgen van de wijziging zoveel als mogelijk te voorkomen of te beperken. Indien Gerechtigde niet instemt met de voorgestelde wijziging is Beheerder desondanks gerechtigd de voorgestelde wijziging eenzijdig vast te stellen.
5. In spoedeisende gevallen kan bij toepassing van het voorafgaande lid het in dit lid voorgeschreven overleg en voorstel tot wijziging achterwege blijven.

Artikel 4. Vernietiging bepalingen

Bij een rechtens onaantastbare vernietiging van één of meerdere bepalingen uit de Toegangsovereenkomst, de Algemene Voorwaarden, dan wel de Operationele Voorwaarden door een daartoe bevoegde instantie, dien(en)t deze bepaling(en) te worden vervangen door een bepaling of bepalingen die zoveel mogelijk overeenkom(en)t met de oorspronkelijke bedoeling van Partijen. Vernietiging van één of meerdere bepalingen tast de geldigheid van de overige bepalingen niet aan.

Titel II. Informatie en geheimhouding

Artikel 5. Informatieverstrekking

1. Partijen stellen elkaar in kennis van elke gebeurtenis die nakoming van de essentiële verplichtingen uit de Toegangsovereenkomst zou kunnen verhinderen, waaronder in elk geval moet worden verstaan iedere relevante wijziging, schorsing en intrekking van de Concessie van Beheerder dan wel het Veiligheidscertificaat en/of de Bedrijfsvergunning van Spoorwegonderneming.

2. Partijen komen in de Toegangsovereenkomst overeen op welke wijze (waaronder mede begrepen tijdstip en frequentie) Spoorwegonderneming de gegevens levert als bedoeld in paragraaf 2.9 van de Netverklaring alsmede welke overige informatie en/of gegevens zij elkaar leveren in het kader van de uitoefening van hun werkzaamheden.
3. Partijen informeren elkaar tijdig indien zij over andere informatie dan bedoeld in het vorige lid beschikken en waarvan zij weten of in redelijkheid behoren te weten dat Gerechtigde dan wel Beheerder deze informatie nodig heeft voor het naar behoren uitvoeren van de Toegangsovereenkomst. Deze verplichting ziet in ieder geval ook op alle relevante veiligheidsinformatie als bedoeld in artikel 4 van Verordening (EU) Nr. 1078/2012.
4. Indien één der Partijen schade lijdt als gevolg van gedragingen van een Derde of een Hulp persoon verlenen Partijen elkaar, indien mogelijk en voor zover redelijkerwijs te verlangen, medewerking bij het achterhalen van de identiteit van deze Derde of Hulp persoon.
5. Gerechtigde verstrekt aan Beheerder om niet informatie die Beheerder nodig heeft:
 - a. voor het opstellen van een ontwerp-geluidbelastingkaart als bedoeld in artikel 7 van richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, *PbEG* 2002, L 189, met betrekking tot de geluidsbelasting vanwege de hoofdspoorwegen;
 - b. om de voor Nederland geldende verplichtingen na te leven van Verordening (EG) nr. 91/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 16 december 2002 betreffende de statistieken van het spoorvervoer, *PbEG* 2003, L 14;
 - c. voor het opstellen van het nalevingsverslag geluidproductieplafonds als bedoeld in artikel 11.22 Wet milieubeheer.
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.
 - b. Als vertrouwelijk gelden de Toegangsovereenkomst, de gegevens die Partijen in het kader van de uitvoering van de Toegangsovereenkomst aan elkaar verstrekken alsmede de gegevens die volgens de bepalingen van dit artikel of door verstrekker uitdrukkelijk als vertrouwelijk zijn aangemerkt.
 - c. Partijen nemen passende maatregelen voor de bescherming van vertrouwelijke gegevens die zijn opgenomen in informatiesystemen.
 - d. Informatie die onder de geheimhoudingsbepalingen van dit artikel valt kan zonder toestemming van de wederpartij dan wel van de rechthebbende aan een Derde verstrekt en door deze gebruikt worden, indien dit bij of krachtens wettelijke regeling of een gerechtelijke of arbitrale uitspraak bepaald is.
 - e. Partijen verplichten hun Hulp personen tot naleving van de tussen Partijen geldende geheimhoudingsverplichtingen.
 - f. Na beëindiging van de Toegangsovereenkomst blijven de verplichtingen ingevolge dit artikel bestaan.
2. Bepalingen met betrekking tot vertrouwelijkheid van aan elkaar verstrekte en van elkaar ontvangen informatie
 - a. Partijen gebruiken de in het kader van de uitvoering van de Toegangsovereenkomst van de wederpartij verstrekte en ontvangen informatie alleen voor de doeleinden waarvoor zij werd verstrekt en verstrekken die informatie niet aan Derden zonder toestemming van de wederpartij, behoudens in de gevallen die dit artikel zijn vermeld.
3. Bepalingen met betrekking tot de vertrouwelijkheid van bij Partijen beschikbare informatie met betrekking tot de wederpartij
 - a. Partijen behandelen Bedrijfsprestatiegegevens als vertrouwelijke informatie en verstrekken die niet aan Derden zonder toestemming van de wederpartij, behoudens in de gevallen die dit artikel zijn vermeld.
 - b. Beheerder is gerechtigd andere Gerechtigden die deze Algemene Voorwaarden aanvaarden, alsmede beheerders van aansluitende spoorweginfrastructuur toegang te geven tot informatie over de door Gerechtigde aangevraagde capaciteit, op voorwaarde dat zij deze informatie als vertrouwelijk behandelen.
 - c. Beheerder is gerechtigd informatie met betrekking tot de aan Gerechtigde verdeelde capaciteit alsmede met betrekking tot de actuele treindienstafwikkeling van Spoorwegonderneming als vertrouwelijke informatie te leveren aan andere spoorwegondernemingen die deze Algemene Voorwaarden aanvaarden, alsmede aan beheerders van aansluitende spoorweginfrastructuur.

- d. Beheerder is gerechtigd de in TSI TAP⁹³ bedoelde dienstregelingsgegevens, treinritinformatie en -prognose van reizigerstreinen van Spoorwegonderneming beschikbaar te stellen aan spoorweg-ondernemingen, stationsbeheerders⁹⁴ en beheerders van aangrenzende spoorweginfrastructuur ten behoeve van reisinformatiedienstverlening.
 - e. Beheerder is gerechtigd om de waarden van de informatie- en prestatie-indicatoren zoals bedoeld in de Concessie, artikel 7 lid 3 sub a en b, beschikbaar te stellen aan de concessieverlener, tenzij in de Toegangsovereenkomst of op grond van artikel 7 lid 5 van de Concessie anders is bepaald. Beheerder is niet gerechtigd om bij deze waarden behorende achterliggende gegevens aan de concessieverlener te verstrekken, omdat het bedrijfsvertrouwelijke gegevens betreft en verstrekker deze gegevens tevens als vertrouwelijk in de zin van artikel 6 lid 1 sub b van dit artikel aanmerkt.
 - f. Beheerder is gerechtigd informatie over de afwikkeling van het treinverkeer beschikbaar te stellen aan zijn 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 Infrasppeed Maintenance B.V. aangemerkt als Hulppersoon van de Beheerder.
4. Bepalingen m.b.t. informatie over andere gerechtigden (derdenbelang)
- a. Voor zover Gerechtigde via informatiesystemen van Beheerder of in het kader van door Beheerder georganiseerd overleg toegang krijgt tot informatie met betrekking tot de capaciteitsaanvragen, de capaciteitsverdeling, de treindienstafwikkeling en/of tot Bedrijfsprestatiegegevens inzake andere Gerechtigden behandelt Gerechtigde die informatie vertrouwelijk. Deze informatie mag niet gebruikt worden als bewijs in juridische procedures tussen Gerechtigde en andere gerechtigden.
 - b. Gerechtigde aanvaardt dat informatie over haar capaciteitsaanvragen, de capaciteitsverdeling, de treindienstafwikkeling en/of Bedrijfsprestatiegegevens via informatiesystemen van Beheerder beschikbaar komen bij beheerders van aansluitende spoorweginfrastructuur en bij andere Gerechtigden die deze Algemene Voorwaarden aanvaarden.

Titel III. Rechten en verplichtingen van Beheerder en Gerechtigden

Artikel 7. Toegang tot en gebruik van Spoorwegen door Spoorwegonderneming

1. Gerechtigde heeft, uitsluitend indien en voor zover hij bevoegd is op te treden als Spoorwegonderneming, toegang tot de Spoorwegen en het recht tot gebruik daarvan onder de voorwaarden en op de wijze als bepaald in:
 - a. de toepasselijke nationale en internationale wettelijke bepalingen en de daaruit voortvloeiende aan Beheerder opgelegde voorschriften en gerechtelijke en/of arbitrale uitspraken;
 - b. de Toegangsovereenkomst.
2. Voorafgaand aan de ondertekening van de Toegangsovereenkomst heeft Spoorwegonderneming de hierna vermelde documenten aan Beheerder overgelegd:
 - a. een geldige Bedrijfsvergunning of elk gelijkwaardig document als bedoeld in artikel 30, eerste lid, Spoorwegwet;
 - b. een geldig Veiligheidscertificaat of Proefcertificaat;
 - c. een bewijs dat is voldaan is aan het gestelde in artikel 55 Spoorwegwet.Spoorwegonderneming doet onverwijld, doch in elk geval binnen 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. Onder verontreinigen als bedoeld in dit lid wordt niet verstaan het storten of doen storten van vaste stoffen of vloeistoffen die vrijkomen bij de normale bedrijfsvoering van Spoorvoertuigen als bedoeld in artikel 19 eerste lid onder b van de Spoorwegwet.
4. Partijen dragen er zorg voor dat hun 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

⁹³ Verordening (EU) nr. 454/2011, *PbEU* 2011, L 123.

⁹⁴ Zoals bepaald in Verordening (EG) nr. 1371/2007, *PbEU* 2007, L 315.

losplaatsen en/of emplacements 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 emplacements onverlet.

Artikel 8. Toegang tot en gebruik van Informatiediensten

1. Beheerder voert de door haar te verrichten werkzaamheden in verband met toegang tot en gebruik van Informatiediensten uit volgens de in de aan de Toegangsovereenkomst gehechte Service Level Agreement(s) opgenomen niveaus van dienstverlening, of laat deze door een 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 de 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, paragraaf 4.4. en 4.9 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 dienstregelingperiode verdeeld.
3. In het geval dat de Gerechtigde een aan hem verdeelde capaciteit overeenkomstig richtlijn 2012/34/EU, artikel 38, eerste lid, laatste alinea, overdraagt aan een spoorwegonderneming en daarvan schriftelijk kennis geeft aan de Beheerder, worden alle tussen Gerechtigde en Beheerder overeengekomen rechten en verplichtingen met betrekking tot de overgedragen capaciteit onherroepelijk beëindigd, met uitzondering van de ten tijde van de overdracht bestaande betalingsverplichtingen in verband met de overgedragen capaciteit. Beheerder en Spoorwegonderneming aan wie de capaciteit is 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, 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 ten minste een maand, te weten 30 aaneengesloten dagen (startend op elke willekeurige datum) binnen één dienstregelingjaar voor minder dan de in de Netverklaring paragraaf 4.6 te noemen drempelwaarde een treinpad heeft gebruikt, levert Gerechtigde dit treinpad in

- gedurende de resterende looptijd van dat dienstregelingjaar, tenzij dit te wijten is aan niet economische redenen buiten de wil van Gerechtigde. Beheerder neemt hierbij een opzegtermijn van twee weken in acht.
7. Beheerder behoudt zich het recht voor verdeelde capaciteit te onttrekken of te wijzigen:
 - a. op last van het bevoegd overheidsgezag dan wel ter voorkoming van een dergelijke last indien de last schriftelijk aan Beheerder is medegedeeld voor een voldoende concreet aangeduide situatie;
 - b. in het belang van de openbare orde;
 - c. naar aanleiding van een melding als bedoeld in artikel 7, tweede lid, van deze Algemene Voorwaarden dan wel na ontvangst van het besluit van de Minister tot intrekking van de in artikel 7 lid 2 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 benodigd is voor de uitvoering van diensten voor personenvervoer per trein, en Gerechtigde niet langer overeenkomstig de Wet personenvervoer 2000 gerechtigd is die diensten te verrichten.
 8. Indien Beheerder gebruik maakt van de bevoegdheid bedoeld in het vorige lid, spant Beheerder zich in om de nadelige gevolgen daarvan zoveel als mogelijk in duur en omvang voor Gerechtigde te beperken. Indien Beheerder van de bevoegdheid bedoeld in het vorige lid gebruik wenst te maken ter voorkoming van een last van een bevoegd gezag, zal hij daarover vooraf overleg voeren met Gerechtigde.

Artikel 10. Gebruik Spoorvoertuigen door Spoorwegonderneming

1. Beheerder is gerechtigd in verband met de aan Beheerder op grond van de relevante nationale en internationale wettelijke bepalingen opgelegde voorschriften en/of de uitvoering van de Concessie en/of een gerechtelijke dan wel arbitrale uitspraak een aanvullende beoordeling van (herstelde) Spoorvoertuigen uit te voeren ten aanzien van die aspecten die in het onderzoek voor het Inzetcertificaat, 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 o.a. behoren:
 - a. het stellen van een herbeoordelingstermijn;
 - b. een herbeoordeling bij wijziging van het Spoorvoertuig;
 - c. het (tijdelijk) toepassen van een klassenindeling;
 - d. het (tijdelijk) toepassen van redelijkerwijs noodzakelijke maatregelen aan de infrastructuur op kosten van Spoorwegonderneming.
4. Spoorwegonderneming stelt aan Beheerder de gegevens beschikbaar met betrekking tot identificatie en inzetmogelijkheden en –beperkingen van de door Spoorwegonderneming ingezette Spoorvoertuigen.
5. Op eerste verzoek van Beheerder toont Spoorwegonderneming van het door haar te gebruiken Spoorvoertuig een geldige EG-keuringsverklaring en/of, voor spoorvoertuigen zoals bedoeld in artikel 41, onderdeel b, Besluit spoorverkeer, een geldig Inzetcertificaat en/of een ontheffing als bedoeld in artikel 46 Spoorwegwet zoals dit luidde tot 1 april 2012 of een (Aanvullende) vergunning voor indienststelling 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 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

- Wet milieubeheer en de toepasselijke omgevingsvergunning. De Spoorwegonderneming die op emplacementen activiteiten uitvoert of wil uitvoeren die vallen onder de vergunningsverplichting, moet zich op de hoogte stellen van de beperkingen en voorschriften die uit de vergunning voortvloeien en deze in acht nemen. Beheerder draagt zorg voor adequate ontsluiting van de verleende vergunningen.
2. Spoorwegonderneming neemt bij het gebruik van Spoorwegen de in paragraaf 3.4.1 en bijlage 9 van de Netverklaring vermelde gebruiksbeperkingen en –voorschriften in acht.
 3. Spoorwegonderneming past een milieuzorgsysteem toe dat de naleving van gebruiksbeperkingen en –voorschriften vanwege aan Beheerder verleende omgevings- en gebruiksvergunningen ondersteunt. Spoorwegonderneming stelt de in dat milieuzorgsysteem opgenomen gegevens beschikbaar voor Beheerder. Spoorwegonderneming aanvaardt dat Beheerder die naleving ook anderszins controleert met methoden die op niet-discriminerende wijze een representatief beeld van de beschouwde situatie geven.
 4. Indien het gevaar bestaat dat schade door Spoorwegonderneming aan Spoorwegen en/of het milieu wordt toegebracht of reeds is toegebracht en/of de veiligheid van Derden en/of het spoorwegverkeer in gevaar komt of reeds is gekomen door Spoorwegonderneming, dient Spoorwegonderneming zodra zij hiermee bekend is, Beheerder daarvan zo spoedig mogelijk in kennis te stellen. De inkennisstelling laat de wettelijke en contractuele verplichtingen van Spoorwegonderneming onverlet.
 5. Beheerder is bevoegd om op grond van relevante nationale en internationale wettelijke bepalingen, de daaruit voortvloeiende aan Beheerder opgelegde voorschriften en gerechtelijke en/of arbitrale uitspraken te bepalen, dat op Spoorwegen of op een gedeelte daarvan, door Beheerder aangewezen spoorgebonden bedrijfsprocessen van Spoorwegonderneming niet, dan wel uitsluitend op door hem daarvoor aangewezen plaatsen en/of onder door hem te geven voorwaarden en/of met gebruikmaking van de daarvoor ter plaatse aanwezige voorzieningen, mogen worden uitgevoerd.
Onder bedrijfsprocessen wordt onder meer verstaan:
 - a. in- en uitwendige reiniging van Spoorvoertuigen;
 - b. beproeving van Spoorvoertuigen;
 - c. innemen van brandstoffen;
 - d. opstellen van Spoorvoertuigen;
 - e. afvoer van afval van bedrijfsprocessen en van afval uit Spoorvoertuigen;
 - f. het plegen van inspectie, onderhoud en/of herstellingen aan Spoorvoertuigen.
 6. Spoorwegonderneming onthoudt zich van handelen dat overschrijding van de krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht geldende geluidproductieplafonds of overtreding van de van belang zijnde voorschriften behorende bij de krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht verleende vergunningen tot gevolg heeft.
 7. Bij dreigende overschrijding van de in het vorige lid bedoelde geluidproductieplafonds of dreigende overtreding van de in vorige lid bedoelde voorschriften, kan Beheerder aanwijzingen geven aan Spoorwegonderneming.
 8. Indien het bevoegd gezag dat is belast met het toezicht op de naleving van een aan Beheerder volgens wettelijk voorschrift verleende vergunning of een voor het gebruik van de Spoorwegen geldend wettelijk voorschrift, een overtreding vaststelt van het bij die vergunning of dat wettelijk voorschrift bepaalde en daarvan schriftelijk kennis geeft aan Beheerder, stelt Beheerder, bij een vermoeden dat die overtreding feitelijk is begaan door Spoorwegonderneming, Spoorwegonderneming zo spoedig mogelijk en in ieder geval binnen drie werkdagen na het ontstaan van dat vermoeden schriftelijk in kennis van de ontvangst van die kennisgeving.
 9. Spoorwegonderneming en Beheerder treden in overleg met betrekking tot de in de kennisgeving omschreven overtreding zoals bedoeld in het achtste lid en het mogelijk daartegen te voeren verweer.
 10. Indien Spoorwegonderneming van oordeel is dat een ander dan Spoorwegonderneming de in het achtste lid bedoelde overtreding feitelijk begaan heeft of dat de overtreding in het geheel niet begaan is, deelt zij dat binnen tien werkdagen na ontvangst van de inkennisstelling schriftelijk en gemotiveerd mede aan de Beheerder. Constateringen van het bevoegd gezag die de Beheerder tot de zijne maakt gelden als bewijs van niet naleving van de voorschriften als bedoeld in dit artikel, tenzij Spoorwegonderneming in haar schriftelijk reactie aan Beheerder ten behoeve van verweer door Beheerder die constateringen uitdrukkelijk en gemotiveerd weerspreekt.
 11. Spoorwegonderneming vergoedt de aan Beheerder opgelegde boete dan wel de door Beheerder verbeurde dwangsom ter zake van een overtreding als bedoeld in het achtste lid, tenzij Beheerder nagelaten heeft, verweer te voeren tegen die boete of dwangsom in gevallen waarin Spoorwegonderneming Beheerder verzocht had dit te doen en/of nagelaten heeft Spoorwegonderneming in de gelegenheid te stellen verweer te voeren tegen die boete of dwangsom.
 12. Spoorwegonderneming stelt aan Beheerder tijdig de nodige gegevens beschikbaar om verweer te kunnen voeren met betrekking tot de in de kennisgeving omschreven overtreding zoals bedoeld in het achtste lid. Beheerder behoudt zich het recht voor, af te zien van in het voeren van verweer indien verweer evident zinloos is dan wel Spoorwegonderneming Beheerder niet van de benodigde gegevens voorziet in welke gevallen Spoorwegonderneming de verbeurde dwangsom of de opgelegde boete aan Beheerder vergoedt. Beheerder informeert Spoorwegonderneming over het verloop van het ingestelde verweer.

13. De kosten van het verweer ter zake van overtredingen zoals bedoeld in het achtste lid komen ten laste van Spoorwegonderneming, met uitzondering van gevallen waarin Beheerder medebelanghebbend is bij het verweer vanwege de mogelijke uitwerking op de gebruiksmogelijkheden van de Spoorwegen of waarin Partijen in overleg zijn overeengekomen verweer te voeren tegen de kwalificatie van de geconstateerde feiten als overtreding en daarbij een andere kostenverdeling zijn overeengekomen.

Artikel 12. Overslaan vloeistoffen ten behoeve van het laten rijden van Spoorvoertuigen

Het is Spoorwegonderneming – buiten de situaties zoals omschreven in de Operationele Voorwaarden – uitsluitend toegestaan voor het milieu schadelijke vloeistoffen ten behoeve van de tractie van Spoorvoertuigen en het in werking stellen en hebben van werktuigen, over te slaan op de daartoe bestemde en door Beheerder aangewezen plaatsen, zoals genoemd in bijlage 21 van de Netverklaring (tankinstallaties).

Artikel 13. Maatregelen voor herstel van het treinverkeer

1. Bij een verstoring van het treinverkeer stellen Partijen alles wat redelijkerwijs verwacht kan worden in het werk om zo spoedig mogelijk de verstoring op te heffen en de nadelige gevolgen daarvan zoveel als mogelijk te beperken.
2. Met het oog hierop kan Beheerder onder andere treinen ophouden, langzamer of sneller laten doen rijden, omleiden, inleggen of paden opheffen. Beheerder past daarbij de in de Toegangsovereenkomst vastgelegde regelingen zoals vermeld in onderdeel 2.1 van de Operationele Voorwaarden toe.
3. Indien Beheerder in gevallen zoals bedoeld in het tweede lid en in artikel 9, zevende lid, een vervangend treinpad aanbiedt, is de Gebruiksvergoeding voor het vervangende pad niet hoger dan die voor het oorspronkelijke treinpad.

Artikel 14. Medewerking van Spoorwegonderneming

1. Op aanwijzing van Beheerder is Spoorwegonderneming gehouden tot het verlenen van bijstand bij het opheffen van een verstoring ongeacht de oorzaak daarvan. Indien naar het oordeel van Beheerder noodzakelijk, stelt Spoorwegonderneming hem daarvoor geschikt materieel en/of daartoe geschikte ondergeschikte 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, ondanks het in acht nemen van de benodigde zorgvuldigheid bij het verlenen van bijstand, schade veroorzaakt bij de bijstand ontvangende spoorwegonderneming en/of bij Beheerder of zelf schade lijdt, komt deze schade voor rekening en risico van de Partij voor wiens rekening en risico de verstoring komt.
5. Indien de bijstand verlenende spoorwegonderneming, ondanks het in acht nemen van de benodigde zorgvuldigheid bij het verlenen van bijstand, schade veroorzaakt bij een Derde niet zijnde de andere bij de verstoring betrokken partijen dan komt deze schade voor rekening en risico van de veroorzaker van de verstoring. De veroorzaker van de storing vrijwaart, indien noodzakelijk, de andere bij de verstoring betrokken partijen voor aanspraken tot schadevergoeding van deze Derde(n).
6. Spoorwegonderneming is gehouden tot deelname aan de afdeling Incidentenbestrijding overeenkomstig de in de Toegangsovereenkomst vastgelegde regelingen zoals vermeld in onderdeel 4.1 van de Operationele Voorwaarden.

Artikel 15. Betreden Spoorwegen

1. Voor zover Spoorwegonderneming (Hulp)personen toestaat de Spoorwegen te betreden, geschiedt dit voor risico van Spoorwegonderneming.
2. Spoorwegonderneming draagt er zorg voor dat de in het eerste lid bedoelde (Hulp)personen voldoende geïnstrueerd zijn met het oog op het ordentelijk en veilig betreden van de Spoorwegen.
3. 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 gerechtelijke en/of arbitrale uitspraken, controles uit te voeren en/of noodzakelijke aanwijzingen te geven aan (de Hulp)persoon 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 door Beheerder gegeven aanwijzingen als bedoeld in deze Algemene Voorwaarden. Bij het niet onverwijld opvolgen van een rechtmatig gegeven aanwijzing als bedoeld in deze Algemene Voorwaarden, 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 dienstregelingsjaar, 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.
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 vermogensschadewaarvan de oorzaak in de Spoorwegen ligt en toegebracht aan Spoorwegonderneming of haar Hulp personen 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 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. 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 gemaakt kan worden 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 overtreeden van een van overheidswege aan het gebruik van Spoorwegen verbonden voorschrift;
 - c. als bedoeld in lid 2 onder de letter a, uitsluitend ten aanzien van uit te keren schadevergoedingen aan wederpartijen bij haar vervoerovereenkomst(en) op grond van CIM en/of titel 8.18 BW en waarvan de oorzaak ligt in de Spoorwegen;
- en met dien verstande dat vergoeding van overige vermogensschade als bedoeld in lid 2 onder de letter a, alleen wordt verzocht voor zover die vermogensschade groter is dan € 5.000,- per Schadegeval.
6. Beheerder is aansprakelijk voor schade die voortvloeit uit niet tijdig, inhoudelijk incorrect en/of onvolledig geleverde informatie in het kader van een door Beheerder geleverde Informatiedienst en/of software, voor zover deze schade het gevolg is van het toerekenbaar niet-voldoen door Beheerder aan de overeengekomen niveaus van dienstverlening voor de desbetreffende informatielevering, als bedoeld in artikel 8 lid 1 van deze Algemene Voorwaarden.
- Beheerder is echter niet aansprakelijk:
- a. voor indirecte schade, daaronder begrepen gevolgschade, gederfde winst, gemiste besparingen en schade door bedrijfsstagnatie;
 - b. voor zover de schade hoger is dan het bedrag dat Partijen onder de desbetreffende Service Level Agreement als tegenprestatie voor de desbetreffende informatiedienstverlening zijn overeengekomen.

Artikel 19. Aansprakelijkheid Spoorwegonderneming jegens Beheerder

1. Spoorwegonderneming is ten opzichte van Beheerder aansprakelijk:
 - a. voor personenschade, te weten dood, verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel;
 - b. voor zaakschade, te weten vernieling of beschadiging van roerende en onroerende zaken;
 - c. voor vermogensschade toegebracht aan Beheerder of zijn Hulp personen gedurende het gebruik van Spoorwegen door de gebruikte Spoorvoertuigen of door de vervoerde personen of goederen.Tenzij in de Toegangsovereenkomst anders is overeengekomen geldt dezelfde aansprakelijkheid ook bij gebruik van door Beheerder beheerde dienstvoorzieningen en bij door Beheerder geleverde diensten.
2. De in het eerste lid bedoelde aansprakelijkheid voor vermogensschade is beperkt tot uitsluitend de hierna te noemen schadesoorten, steeds onder de daarbij vermelde voorwaarden en met uitdrukkelijke uitsluiting van schade door omzet- en winstderving:
 - a. voor de vermogensschade bestaande uit schadevergoedingen die Beheerder verschuldigd is aan Derden:
 - uitsluitend de schadevergoedingen die Beheerder op grond van de nationale en/of communautaire wetgeving of het internationale recht en binnen de grenzen en voorwaarden van die wetgeving of dat recht gehouden is uit te keren aan Derden;
 - b. voor de vermogensschade bestaande uit de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten van berging en beredding met inbegrip van de kosten van tijdelijke faciliteiten voor het daarbij betrokken personeel, uit de kosten van deskundigen, uit Behandelingskosten en uit de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten voor de vaststelling van de aansprakelijkheid en de omvang van de schade:
 - alle daarvoor gemaakte kosten;
 - c. voor de vermogensschade, uitsluitend in het geval dat door een aan Spoorwegonderneming Toerekenbare oorzaak het verkeer over de Spoorwegen of een gedeelte daarvan gedurende een tijdvak van ten minste acht aaneengesloten uren gerekend vanaf het begin van het optreden van die oorzaak niet of slechts gedeeltelijk kon plaatsvinden:
 - de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten van annulering en herplanning van werkzaamheden die gepland waren uitgevoerd te worden gedurende de tijd dat het schadeveroorzakend voorval de

- normale bedrijfsproductie belemmert en die Toerekenbaar aan dat voorval geen doorgang konden vinden, alsmede de Behandelingskosten.
3. Spoorwegonderneming is van de in het eerste lid bedoelde aansprakelijkheid ontheven:
 - a. in geval van personenschade:
 1. indien de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door omstandigheden buiten de bedrijfsuitoefening van Spoorwegonderneming, die Spoorwegonderneming, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan zij de gevolgen niet kon verhinderen;
 2. voor zover de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan schuld van de persoon die de schade heeft geleden;
 3. indien de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan het gedrag van een Derde, dat Spoorwegonderneming, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan zij de gevolgen niet kon verhinderen;
 - b. in geval van zaakschade, wanneer de schade is veroorzaakt door schuld van Beheerder of door een opdracht van Beheerder die niet aan Spoorwegonderneming kan worden toegerekend of door omstandigheden die Spoorwegonderneming niet kon vermijden en waarvan zij de gevolgen niet kon verhinderen;
 - c. in geval van vermogensschade:
 1. wanneer de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door schuld van Beheerder of door een opdracht gegeven door Beheerder die niet Toerekenbaar is aan Spoorwegonderneming;
 2. wanneer de schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door omstandigheden, zoals overmacht of het gedrag van een Derde die Spoorwegonderneming, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan zij de gevolgen niet kon voorkomen.
 4. Beheerder dient geen verzoek tot schadevergoeding in bij Spoorwegonderneming voor vergoedingen kleiner dan € 5.000,- per Schadegeval, met uitzondering van gevallen:
 - a. waarin Spoorwegonderneming aansprakelijk is op de voet van artikel 6:175 BW jo. 8:1670 e.v. BW;
 - b. waarin de schade ontstaat bij het in welke vorm dan ook aan Toerekenbaar overtreden van een van overheidswege aan het gebruik van de Spoorwegen verbonden voorschrift;en met dien verstande dat vergoeding van vermogensschade als bedoeld in lid 2 onder de letter a, alleen wordt verzocht als die vermogensschade groter is dan € 5.000,- per Schadegeval.
 5. Spoorwegonderneming vrijwaart Beheerder voor alle schade die ontstaat bij het in welke vorm dan ook aan Spoorwegonderneming Toerekenbaar overtreden van een van overheidswege aan het gebruik van de Spoorwegen verbonden voorschrift.
 6. Ingeval van zaakschade aan Spoorwegen wordt enkel en alleen voordeeltorekening toegepast indien Beheerder daadwerkelijk voordeel ondervindt van het herstel van de zaakschade. Daarvan is alleen sprake indien het herstel van de zaakschade de eerstvolgende gehele vernieuwing van het deel (niet zijnde een enkele component) van de Spoorwegen waarvan de herstelde zaak onderdeel is, met meer dan vijf jaar uitgesteld kan worden ten opzichte van de vóór het Schadegeval door Beheerder gehanteerde planning. Op verzoek van Spoorwegonderneming verstrekt Beheerder de relevante planningen aan Spoorwegonderneming. Bij een beroep op voordeeltorekening dient Beheerder bewijs bij te brengen van deze planning(en).

Artikel 20. Onderlinge aansprakelijkheid Spoorwegondernemingen

1. Spoorwegonderneming is jegens een andere spoorwegonderneming aansprakelijk:
 - a. voor personenschade
 - b. voor verlies van of schade aan eigendommen, ongeacht de eigendomspositie
 - c. voor vermogensschadetoegebracht aan een andere spoorwegonderneming of haar Hulp personen gedurende het gebruik van de Spoorwegen door gebruikte Spoorvoertuigen of door vervoerde personen of goederen. Tenzij in de Toegangsovereenkomst anders is overeengekomen geldt dezelfde aansprakelijkheid ook bij gebruik van door Beheerder beheerde dienstvoorzieningen en door Beheerder geleverde diensten.
2. De in het eerste lid bedoelde aansprakelijkheid voor vermogensschade is beperkt tot uitsluitend de hierna te noemen schadesoorten, steeds onder de daarbij vermelde voorwaarden en met uitdrukkelijke uitsluiting van schade door omzet- en winstderving:
 - a. voor de vermogensschade bestaande uit schadevergoedingen die de andere spoorwegonderneming verschuldigd is aan wederpartijen bij haar vervoerovereenkomsten of aan andere Derden:
 - uitsluitend de schadevergoedingen die de andere spoorwegonderneming op grond van de nationale en/of communautaire wetgeving of het internationale recht en binnen de grenzen en voorwaarden van die wetgeving of dat recht gehouden is uit te keren aan wederpartijen bij haar vervoerovereenkomsten of aan andere Derden;
 - b. voor de vermogensschade bestaande uit de in redelijkheid gemaakte redelijke kosten van berging en 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 schadeveroorzakende gebeurtenis is veroorzaakt door:
- a. schuld van de andere spoorwegonderneming of door een opdracht gegeven door de andere spoorwegonderneming die niet toerekenbaar is aan Spoorwegonderneming;
 - b. omstandigheden, zoals overmacht of het gedrag van een Derde partij die de Spoorwegonderneming, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kan voorkomen.
4. Spoorwegonderneming dient geen verzoek tot schadevergoeding bij een andere spoorwegonderneming in voor vergoedingen kleiner dan € 5.000,- per Schadegeval, met uitzondering van de gevallen:
- a. waarin aansprakelijkheid op de voet van artikel 6:175 BW jo. 8:1670 e.v. BW aan de orde is;
 - b. waarin de schade ontstaat bij het in welke vorm dan ook aan de andere spoorwegonderneming Toerekenbaar overtreden van een van overheidswege aan het gebruik van de Spoorwegen verbonden voorschrift.
5. Dit artikel is een derdenbeding als bedoeld in artikel 6:253 BW. Spoorwegonderneming aanvaardt dat een andere spoorwegonderneming die deze Algemene Voorwaarden eveneens heeft aanvaard zich jegens haar rechtstreeks kan beroepen op het bepaalde in deze Algemene Voorwaarden voor zover dat relevant is voor de relatie tussen Spoorwegonderneming en de andere spoorwegonderneming.

Artikel 21. Toerekenbaar tekortschieten

Onverminderd het in deze titel IV bepaalde is een Partij in geval van een Toerekenbare niet-nakoming van zijn verplichtingen, waarbij hij eerst in gebreke is gesteld waarbij een, gegeven de feitelijke omstandigheden, redelijke termijn is gesteld om verplichtingen alsnog na te komen, maar nakoming desondanks geheel of gedeeltelijk uitbleef, aansprakelijk voor de door de andere Partij geleden schade, met dien verstande dat, behoudens in geval van opzet of bewuste roekeloosheid, de door de andere Partij geleden omzet- of winstderving niet voor vergoeding in aanmerking komt. De artikelen 18, vijfde lid, en 19, vierde lid, van de Algemene Voorwaarden zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 22. Beperking aansprakelijkheid, verjaring en overmacht

1. De aansprakelijkheid van Partijen in welke vorm dan ook is beperkt tot de in titel IV opgenomen bepalingen onverlet het recht van Partijen om nakoming van het bepaalde in Toegangsovereenkomst en/of deze Algemene Voorwaarden te vorderen.
2. Op de Toegangsovereenkomst en/of deze Algemene Voorwaarden gebaseerde rechtsovereenkomst(en) van Gerechtigde of Beheerder verjaart/verjaren door verloop van drie jaren na de gebeurtenis die de rechtsovereenkomst(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 rechtsovereenkomst 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 Hulpersoon schade lijdt, die zowel aan Beheerder als aan Gerechtigde toerekenbaar is, vrijwaren Beheerder en Gerechtigde elkaar reeds nu voor alsdan over en weer tegen aanspraken van de desbetreffende Hulpersoon tot vergoeding van die schade, voor zover de schade aan Beheerder respectievelijk Gerechtigde toerekenbaar is. Deze vrijwaring geldt eveneens voor aanspraken tot vergoeding van schade die geheel toerekenbaar is aan Beheerder en waarvoor de Hulpersoon 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 Hulperspersonen, die verband houden met de desbetreffende schadeveroorzakende gebeurtenis.

Titel V. Financiële bepalingen

Artikel 23. Vergoedingen

1. De 'Gebruiksvergoedingen en andere vergoedingen voor de toegang tot en het gebruik van de Spoorwegen, de daarmee verbonden dienstvoorzieningen en voor de daarbij door Beheerder geboden diensten worden berekend met inachtneming van het daaromtrent bepaalde in de Netverklaring.
2. Voor het gebruik van de Spoorwegen in verband met de uitvoering van door Beheerder gegeven opdrachten ten behoeve van het beheer van Spoorwegen wordt een Gebruiksvergoeding van nihil toegepast. Voor treinen waarvoor op basis van deze bepaling een Gebruiksvergoeding van nihil verschuldigd is wordt door de One-Stop-Shop van Beheerder geen ondersteuning geboden bij het dienstregelingontwerp.
3. Ten behoeve van de vaststelling van de Gebruiksvergoeding voor de dienst als bedoeld in artikel 1, onderdeel e, respectievelijk artikel 3, onderdeel a, van bijlage II van richtlijn 2012/34/EU verschaft Gerechtigde Beheerder de facturen waaruit de door gerechtigde ingekochte hoeveelheid tractiestroom blijkt en het bijbehorende betalingsbewijs, tenzij die hoeveelheid afdoende blijkt uit de gegevens die de energie-inkooporganisatie, daartoe door Gerechtigde gemachtigd, aan Beheerder beschikbaar stelt. Gerechtigde machtigt Beheerder om bij de leverancier tractie-energie te verifiëren of met de aangeboden facturen het totaal van alle door die leverancier geleverde tractie-energie bestreken is.
4. Beheerder factureert de Gebruiksvergoeding en andere in lid 1 bedoelde vergoedingen per kalendermaand. Indien Beheerder een voorlopige factuur zendt wordt deze binnen 6 maanden gevolgd door een definitieve factuur.
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 eindafrekening van verschuldigde bedragen op grond van een prestatieregeling wordt gefactureerd binnen twee maanden na verzending van de factuur over de laatste termijn van de periode waarop de prestatieregeling betrekking heeft.
7. De verschuldigde Gebruiksvergoeding is niet vatbaar voor verrekening als bedoeld in artikel 6:127, tweede lid BW, met uitzondering van de verrekening van onbetwiste vorderingen en van vorderingen op grond van een gerechtelijke of arbitrale uitspraak.
8. Beheerder kan bij gerede twijfel aan de financiële goederheid 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.
9. De kosten van de in het vorige lid bedoelde zekerheidsstelling zijn voor rekening van Gerechtigde.

Artikel 24. Betalingsvoorwaarden

1. Gerechtigde en Beheerder voldoen de op grond van de Toegangsovereenkomst en deze Algemene Voorwaarden verschuldigde bedragen uiterlijk 30 dagen na ontvangst van de factuur. Bij girale betalingen geldt als datum van betaling de datum waarop het bedrag is ontvangen bij de bank van de ontvanger.
2. Indien Beheerder of Gerechtigde ingevolge de Toegangsovereenkomst en deze Algemene Voorwaarden verschuldigde betalingen niet, niet tijdig of niet volledig verricht en de vertraging het gevolg is van een omstandigheid waarvoor Beheerder of Gerechtigde verantwoordelijk is, is tevens verschuldigd de wettelijke rente volgens artikel 6:119a BW over het verschuldigde bedrag met ingang van de dag na de dag waarop de betaling uiterlijk had moeten geschieden.
3. Alle bedragen welke op grond van de Toegangsovereenkomst en/of deze Algemene Voorwaarden verschuldigd zijn, zijn exclusief BTW en uitgedrukt in Euro.
4. Bezwaren tegen de hoogte van een definitieve factuur worden schriftelijk en binnen twee maanden na ontvangst van de factuur ingediend. Na voornoemde termijn vervalt de mogelijkheid op beroep tegen de hoogte van de factuur waarmee de hoogte van de factuur in rechte vaststaat. Systematische gebreken die bij de behandeling van een tijdig ingediend bezwaar tegen een factuur aan het licht komen worden echter ook verrekend voor eerdere facturen waarvoor de bezwaartermijn reeds is verstreken. Dit lid is niet van toepassing op facturen die ingediend worden in het kader van schadeloosstellingen.
5. Na een bezwaar als bedoeld in het vierde lid, is Gerechtigde bevoegd de betaaltermijn op te schorten totdat Beheerder mededeling heeft gedaan over de gegrondheid van het bezwaar. In geval van gedeeltelijke betwisting van de factuur dient het onbetwiste gedeelte van de factuur binnen de betaaltermijn te worden voldaan.
6. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid worden facturen voor bedragen die verschuldigd zijn wegens schadeloosstelling voldaan uiterlijk 30 dagen nadat het bedrag van de schadeloosstelling vaststaat en is medegedeeld aan en erkend door de schuldenaar. In afwijking van het tweede lid is over bedragen die verschuldigd zijn bij wijze van schadeloosstelling de wettelijke rente volgens artikel 6:119 BW verschuldigd.

Titel VI. Opschorting en beëindiging Toegangsovereenkomst

Artikel 25. Opschorting Toegangsovereenkomst

1. Beheerder dan wel Gerechtigde kan de uitvoering van de Toegangsovereenkomst op grond van artikel 6:52 BW geheel of gedeeltelijk opschorten.
2. Beheerder kan de uitvoering van de Toegangsovereenkomst geheel of gedeeltelijk opschorten na ontvangst van een melding zoals bedoeld in artikel 7, tweede lid dan wel na ontvangst van het besluit van de Minister tot intrekking van de in artikel 7 lid 2 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.
3. In geval van betaling door Gerechtigde na de in artikel 24, eerste lid van deze Algemene Voorwaarden bedoelde termijn kan Beheerder het recht tot opschorting van de uitvoering van de Toegangsovereenkomst slechts uitoefenen indien Gerechtigde voor twee achtereenvolgende periodieke betalingen of voor twee betalingen binnen twaalf maanden de betalingstermijn heeft overschreden.
4. Gedurende de termijn van opschorting is Gerechtigde dan wel Beheerder verplicht gepaste maatregelen te nemen ter voorkoming en beperking van schade.
5. De opschorting wordt beëindigd nadat de aanleiding tot de opschorting vervallen is en de opschortende Partij daarvan een melding ontvangt van de andere Partij. Gerechtigde kan weer volledig aanspraak maken op de overeengekomen capaciteiten vanaf uiterlijk de vierde dag na beëindiging van de opschorting.

Artikel 26. Beëindiging door Beheerder

1. Beheerder kan door een aangetekend schrijven de Toegangsovereenkomst zonder voorafgaande ingebrekestelling en zonder rechterlijke tussenkomst, onverwijld beëindigen indien:
 - a. Beheerder de Concessie, voor zover relevant voor de dienstverlening door Beheerder aan Gerechtigde, geheel of gedeeltelijk verliest;
 - b. Gerechtigde in staat van faillissement wordt verklaard;
 - c. Gerechtigde surseance van betaling wordt verleend;
 - d. Gerechtigde gedurende tenminste één jaar geen gebruik heeft gemaakt van aan haar verdeelde capaciteitsrechten;
 - e. Gerechtigde niet langer bevoegd is aan het spoorverkeer deel te nemen;
 - f. Gerechtigde betalingsachterstanden heeft, ter grootte van:
 - i. gedurende twee opeenvolgende betalingstermijnen en voor een bedrag groter dan de in artikel 23 bedoelde vergoedingen over één maand;
 - ii. voor meer dan twee betalingstermijnen en voor een bedrag ter grootte van de in artikel 23 bedoelde vergoedingen over twee maanden;

- g. Gerechtigde in verzuim is van een wezenlijke contractuele verplichting, wanneer deze verplichting betrekking heeft op de veiligheid van personen of zaken waaronder ladingen;
 - h. de in te zetten Hulpverleners of de te gebruiken Spoorvoertuigen niet langer aan de daaraan te stellen veiligheidseisen voldoen.
2. Bij aangetekend schrijven kan Beheerder de Toegangsovereenkomst met inachtneming van een opzegtermijn van twee maanden beëindigen indien:
 - a. een dwingende verandering in de relevante Regelgeving, waarvan de gevolgen niet konden worden voorzien, die de verplichtingen van Beheerder aantast en die Beheerder verhindert om zijn verplichtingen uit te voeren;
 - b. Gerechtigde in opzettelijk verzuim of grove nalatigheid is ten aanzien van andere essentiële contractuele verplichtingen dan bedoeld onder lid 1 sub g.
3. Indien op grond van artikel 25, eerste lid, van deze Algemene Voorwaarden de uitvoering van de Toegangsovereenkomst is opgeschort, kan Beheerder, na een redelijke termijn gesteld te hebben waarbinnen Gerechtigde het verzuim kon zuiveren, de Toegangsovereenkomst beëindigen als Gerechtigde hiermee in gebreke is gebleven.

Artikel 27. Beëindiging door Gerechtigde

1. Gerechtigde kan door een aangetekend schrijven de Toegangsovereenkomst zonder voorafgaande ingebrekestelling en zonder rechterlijke tussenkomst, onverwijld beëindigen indien:
 - a. Beheerder de Concessie, voor zover relevant voor de dienstverlening door Beheerder aan Spoorwegonderneming, geheel of gedeeltelijk verliest;
 - b. Beheerder in staat van faillissement wordt verklaard;
 - c. Beheerder surseance van betaling wordt verleend;
 - d. Beheerder in verzuim is van een wezenlijke contractuele verplichting, wanneer deze verplichting betrekking heeft op de veiligheid van personen of zaken waaronder ladingen.
2. Gerechtigde kan de Toegangsovereenkomst beëindigen met een opzegtermijn van twee maanden indien:
 - a. een dwingende verandering in de relevante Regelgeving, waarvan de gevolgen niet konden worden voorzien, de verplichtingen van Gerechtigde aantasten en deze Gerechtigde verhinderen om haar verplichtingen uit te voeren;
 - b. Beheerder in opzettelijk verzuim of grove nalatigheid is ten aanzien van andere essentiële contractuele verplichtingen.
3. In gevallen anders dan bedoeld in het eerste en tweede lid kan Gerechtigde de Toegangsovereenkomst bij aangetekend schrijven en met inachtneming van de in de Toegangsovereenkomst opgenomen opzegtermijn beëindigen.
4. Indien op grond van artikel 25, eerste lid, van de Algemene Voorwaarden de uitvoering van de Toegangsovereenkomst is opgeschort, kan Gerechtigde, na een redelijke termijn gesteld te hebben waarbinnen Beheerder het verzuim kon zuiveren, de Toegangsovereenkomst beëindigen als Beheerder hiermee in gebreke is gebleven.
5. Indien Beheerder de Toegangsovereenkomst en/of Algemene Voorwaarden wijzigt, kan Gerechtigde, in het geval Gerechtigde het niet met de wijziging eens is, de Toegangsovereenkomst met inachtneming van 3 maanden na het moment van wijziging beëindigen.

Artikel 28. Schadevergoeding bij beëindiging Toegangsovereenkomst

Bij beëindiging van de Toegangsovereenkomst op grond van titel VI is, behalve bij beëindiging vanwege surseance van betaling, faillissement en Toerekenbaar tekortschieten, geen schadevergoeding in welke vorm dan ook verschuldigd.

Artikel 29. Toepassingsbereik, toepasselijk recht en beslechting geschillen

1. De Algemene Voorwaarden zijn van toepassing op Toegangsovereenkomsten.
2. Op de Toegangsovereenkomst en de Algemene Voorwaarden is Nederlands recht van toepassing, met inbegrip van de volgens de Nederlands recht geldende internationale verdragen waaronder ook in het bijzonder het COTIF 1999 en de daaraan verbonden Aanhangsels.
3. Alle geschillen, met uitzondering van geschillen voortkomend uit artikel 61 Spoorwegwet en de op dat artikel gebaseerde Algemene Maatregel van Bestuur, voortvloeiende uit de Toegangsovereenkomst en/of deze Algemene Voorwaarden, worden beslecht door de daartoe bevoegde burgerlijke rechter te Rotterdam indien deze geschillen niet in der minne geschikt kunnen worden door Partijen zelf dan wel een door Partijen daartoe benoemde commissie waarin elk der Partijen een gelijk aantal leden benoemt en die beproeft of tussen Partijen een minnelijke schikking tot stand kan komen.
4. In afwijking van het derde lid kunnen Partijen nader overeenkomen dat de in dit lid bedoelde geschillen worden beslecht overeenkomstig het alsdan geldende reglement van het Nederlands Arbitrage Instituut. Het scheidsrecht, dat beslist naar de regelen des rechts, kan uit één of drie arbiters bestaan. De plaats van arbitrage is Utrecht.
5. De leden 1 tot en met 4 van dit artikel laten artikel 71 Spoorwegwet onverlet.

bijlage 6 Operationele Voorwaarden (paragraaf 2.4)

Operationele Voorwaarden Toegangsovereenkomst ProRail 2020 (versie 1 november 2019)

1 Capaciteitsplanning

1.1 Verantwoordelijkheidsverdeling bij rijwegplanning

De opsteller (of aanpasser) van een treinplanning is verantwoordelijk voor het voldoen aan de door de Beheerder in de Netverklaring vastgelegde planning- en belastingnormen en eventueel geldende inzetbeperkingen voor spoorvoertuigen.

Indien de Spoorwegonderneming gebruik maakt van de diensten van de ProRail One-Stop-Shop (OSS) voor het ontwerpen van dienstregelingen moeten eventuele inzetbeperkingen opgegeven worden aan ProRail OSS. De voorkeursrijwegen worden dan gepland rekening houdend met de opgegeven inzet en door Spoorwegondernemingen opgegeven beperkingen uit het inzetcertificaat of de regeling voor Buitengewoon Vervoer.

De Spoorwegonderneming die een pad of rangeerbeweging plant of laat plannen voor een trein met specifieke kenmerken (zoals lengte, profiel, aslast, tractievorm) toetst of het hem aangeboden pad bepaalde gebruiksbeperkingen kent (zoals max. treinlengte, profiel, wel of geen bovenleiding) en waarborgt (onder andere via instructies aan het betrokken uitvoerend personeel) dat de trein die van dat pad gebruik maakt past bij de beperkingen. Tevens toetst de Spoorwegonderneming op de geldende plannormen, te vinden op het [Logistiek Portaal van ProRail](#), indien hij zelf de concept planning verzorgt.

De Spoorwegonderneming maakt van de overeengekomen capaciteiten gebruik met treinsamenstellingen die passen binnen de gebruiksmogelijkheden van die treinpaden en sporen.

1.2 Buitengewoon vervoer⁹⁵

In de volgende gevallen is een regeling voor Buitengewoon Vervoer noodzakelijk:⁹⁶

- Het rijden met hogesnelheidstreinen langer dan 400 meter.⁹⁷
- Het rijden met goederentreinen langer dan 740 meter.⁹⁸
- Het rijden met treinen, die niet geschikt zijn om te rijden met een snelheid van tenminste 60 km/h op baanvakken met een baanvaksnelheid ≥ 80 km/h.⁹⁹
- Het rijden met spoorvoertuigen waarvan het profiel ruimer is dan het referentieprofiel van het te berijden baanvak.¹⁰⁰
- Het rijden met treinen waarin spoorvoertuigen zijn opgenomen, die de beladingsklasse C2 overschrijden.¹⁰¹
- Het rijden met treinen of spoorvoertuigen onder een onder de Spoorwegwet verleende ontheffing waarin in de ontheffingsvoorwaarden een nadere regeling met de Beheerder is voorgeschreven.¹⁰²
- Het rijden met spoorvoertuigen welke in de UIC regelgeving (Fiche 502-1) als Buitengewoon Vervoer gekenmerkt worden.
- Het rijden met treinen waarvan het laatste spoorvoertuig onberemd is.

De Beheerder laat geen spoorvoertuigen toe als Buitengewoon Vervoer als de daarvoor geldende voorwaarden als opgenomen in de regeling voor Buitengewoon Vervoer niet worden toegepast. De regelingen voor Buitengewoon Vervoer kunnen worden aangevraagd bij ProRail One-Stop-Shop. De

⁹⁵ Zie Netverklaring paragraaf 2.5 en paragraaf 3.3.2.

⁹⁶ Zie Netverklaring paragraaf 2.5.

⁹⁷ Zie Netverklaring paragraaf 3.3.2.5.

⁹⁸ Zie Netverklaring paragraaf 3.3.2.5.

⁹⁹ Zie Netverklaring paragraaf 3.3.2.4 en bijlage 16.

¹⁰⁰ Zie Netverklaring paragraaf 3.3.2.1; een ontheffing van de minister van Infrastructuur en Waterstaat ex artikel 36 Spoorwegwet is in sommige gevallen nodig.

¹⁰¹ Zie Netverklaring paragraaf 3.3.2.2.

¹⁰² Artikel 36 Spoorwegwet.

Beheerder spant zich in om binnen 14 dagen een regeling Buitengewoon Vervoer met de Spoorwegonderneming overeen te komen. De additionele kosten die de Beheerder maakt in verband met de voorbereiding en uitvoering van Buitengewoon Vervoer komen ten laste van de aanvrager.

Algemene uitgangspunten Buitengewoon Vervoer:

- De Spoorwegonderneming zorgt ervoor dat in de bedrijfsvoering de voorwaarden uit de regeling Buitengewoon Vervoer worden toegepast en nageleefd.
- De Spoorwegonderneming moet nagaan of route, rijwegkeuze, snelheid van de voor het vervoer beoogde trein in overeenstemming zijn met de regeling. Zo niet, dan moet de reeds bestaande dienstregeling van de trein worden aangepast of indien niet mogelijk moet er ad-hoccapaciteit voor een trein met aangepaste dienstregeling worden gevraagd. In beide gevallen verwijst de Spoorwegonderneming naar de toepasselijke regeling.
- Bij wijziging van de treinkarakteristiek van een reeds bestaande trein naar Buitengewoon Vervoer, moet de Spoorwegonderneming voor de betreffende trein opnieuw een order “wijzigen trein” indienen.

Standaardregeling zwaar vervoer

Het gebruiksvoorschrift ‘aslasten en tonmetergewichten’ (GVS00094), zie het [Logistiek Portaal van ProRail](#), vermeldt een aantal standaardklassen, refererend aan beladingsklasse C3, C4, D2, D4, D5 en E5 volgens NEN-EN15528, alsmede een aantal specifieke spoorvoertuigtypen, met voor elk klasse/type de daarvoor toegelaten baanvakken en bijbehorende snelheidsbeperkingen. De baanvakken die geschikt zijn voor een hogere beladingsklasse dan C2, zijn weergegeven in bijlage 13-1 bij de Netverklaring en in het GVS00094.

De Spoorwegonderneming kan, ten behoeve van vervoer van spoorvoertuigen passend binnen één van deze klassen/typen, op de daarvoor vrijgegeven baanvakken en met inachtneming van de bijbehorende snelheidsbeperkingen conform GVS00094, zonder specifieke toestemming van ProRail gebruik maken van deze standaardregeling zwaar vervoer.

Wel dient de Spoorwegonderneming in dat geval in de dienstregelingdocumenten, ten behoeve van alle bij het vervoer betrokkenen, door de toevoeging ZWV aan het treinnummer en een verwijzing naar de beladingsklasse de toepassing van een standaardregeling kenbaar te maken (voorbeeld: “45109 ZWV-D4”).

Standaardregeling overschrijding laadprofiel

Speciaal gecodificeerde wagens, welke gecodificeerde intermodale laadeenheden vervoeren en/of door de Beheerder nader aan te wijzen transporten kunnen gebruik maken van de verdeelde capaciteit voor zover de voorwaarden, vermeld op het [Logistiek Portaal van ProRail](#), genoemd in de Standaardvoorwaarden BP worden nageleefd. De Spoorwegonderneming maakt in de dienstregelingdocumenten ten behoeve van alle bij het vervoer betrokkenen door middel van de toevoeging BP1, BP2, BP3 aan het treinnummer kenbaar dat het een trein betreft waarop een standaardregeling Buitengewoon Vervoer vanwege profieloverschrijding van toepassing is.

Specifieke regeling

Voor de overige Buitengewone Vervoeren kunnen Spoorwegondernemingen een specifieke regeling Buitengewoon Vervoer met de Beheerder overeenkomen. De regeling omvat een opgave van de toegelaten route, periode van geldigheid, uitvoeringsvoorwaarden, verkregen ontheffingen en indien van toepassing toegelaten afmeting en/of gewicht. Het verstrekken van een specifieke regeling Buitengewoon Vervoer gaat gepaard met een reguliere orderaanvraag (binnen de 36 uren termijn in ISVL). De Spoorwegonderneming maakt in de dienstregelingdocumenten ten behoeve van alle bij het vervoer betrokkenen door middel van de toevoeging “BV” aan het treinnummer kenbaar dat het een trein betreft waarop een specifieke regeling Buitengewoon Vervoer van toepassing is, met verwijzing naar de betreffende Buitengewoon Vervoer regeling.

1.3 Treinnummering¹⁰³

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

¹⁰³ Zie Netverklaring paragraaf 2.8.

gebruikt bij het aanvragen van capaciteit, de vastlegging van de capaciteitsverdeling, alsmede voor administratieve toepassingen (bijvoorbeeld facturering van vergoedingen).

Binnenlandse treinnummers

De Beheerder maakt per dienstregelingjaar afspraken met elk van de Spoorwegondernemingen over de te gebruiken nummers voor binnenlands verkeer. Deze afspraken omvatten tevens de verwerking van aanvullingen en wijzigingen gedurende de looptijd van een dienstregelingjaar.

Treinnummers voor internationaal verkeer

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

- DB Netz (verkeer van en naar Duitsland en verder);
- Infrabel (verkeer van en naar België en verder).

Internationale treinnummers ten behoeve van verkeer over de Nederlands / Duitse grens worden aangevraagd bij DB Netz door de spoorwegonderneming die de betrokken trein vanaf / tot de Nederlands / Duitse grens over het Duitse net vervoert. Internationale treinnummers ten behoeve van verkeer over de Nederlands / Belgische grens worden aangevraagd bij Infrabel door de spoorwegonderneming die de betrokken trein vanaf / tot de Nederlands / Belgische grens over het Belgische net vervoert.

Vastlegging

De treinnummers (zowel nationaal als internationaal) worden door de Beheerder vastgelegd in de applicatie TNR. Deze applicatie is te benaderen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#). De treinnummerlijst wordt in de applicatie doorlopend actueel gehouden, er is dus geen bevroren treinnummerlijst. Spoorwegondernemingen kunnen zich kosteloos abonneren op de applicatie TNR en zelf op elk moment een actuele treinnummerlijst raadplegen en/of exporteren.

De Spoorwegonderneming kan wijzigingsvoorstellen indienen via trainnumbers@prorail.nl.

De Beheerder verwerkt binnen drie werkdagen tussentijdse mutaties van Spoorwegondernemingen betreffende de actuele dienstregeling. Deze mutaties zijn vijf werkdagen na verwerking en wederzijdse goedkeuring, van kracht. Hernummering vormt geen aantasting van capaciteitsrechten.

Beheerder en Spoorwegonderneming passen steeds de treinnummering volgens de actuele stand in de applicatie TNR toe.

1.4 Bijstelling capaciteitsverdeling rond werkzaamheden

Tussentijdse wijziging of intrekking van de aan de Spoorwegonderneming verdeelde capaciteit door de Beheerder is mogelijk in de gevallen en onder de voorwaarden zoals omschreven in de Netverklaring, paragraaf 4.5.5.

De Beheerder kan ten behoeve van beheerwerkzaamheden waarvoor niet in de jaardienstregeling capaciteit is verdeeld, voorts gebruik maken van beschikbare capaciteit of van capaciteit die op basis van overeenstemming met de Spoorwegonderneming beschikbaar wordt gesteld.

1.5 Opstellen materieel tijdens buitendienststellingen

Voor het laten staan van materieel in buitendienst gesteld gebied tijdens wekelijkse onttrekkingen geldt dat dit alleen is toegestaan indien de Beheerder aangeeft dat dit mogelijk is in combinatie met de uit te voeren werkzaamheden en indien de Spoorwegonderneming kan aantonen dat middels een technische oplossing of procedure is geborgd dat het materieel spanningloos blijft (indien van toepassing) en niet kan gaan rijden.

2 Verkeersafwikkeling

2.1 Orderacceptatie en bijsturing¹⁰⁴

Onderstaand worden vier deelprocessen beschreven, namelijk:

1. Inhoud van orders;
2. de vertrekprocedure;

¹⁰⁴ Zie Netverklaring paragraaf 4.3, 4.4.1.4 en 4.8.2.

3. planmatige uitvoering;
4. gebruik van sporen op emplacement Venlo.

Bij orderaanvragen van een Spoorwegonderneming verdeelt de Beheerder extra capaciteit binnen de beschikbare ruimte.

Tijdens en na ontregelingen herverdeelt de Beheerder de (beperkte) capaciteit over de betrokken Spoorwegondernemingen. Hiertoe maakt de Beheerder gebruik van vooraf vastgestelde afspraken voor operationele verdeling (verdelingsregels).

2.1.1 Inhoud van orders

Zoals beschreven in paragraaf 4.4.1.5 van de Netverklaring wordt er een onderscheid gemaakt tussen orders voor treinpaden tussen twee of meer dienstregelingspunten (bovenlokale orders) en orders voor treinpaden binnen een dienstregelingspunt (lokale orders).

Een bovenlokale order bevat de volgende gegevens:

- aanvrager en datum en tijd aanvraag (geautomatiseerd);
- treinnummer;
- tractievorm in combinatie met materieelsoort;
- treinlengte;
- maximumsnelheid;
- gewicht;
- vervoerder die de trein rijdt;
- ordersoort;
- wel of geen gevaarlijke stoffen (RID);
- Standaard Bijzonderheden, zoals beschreven in de standaardregeling overschrijding laadprofiel met codes BP1, BP2 en BP 3 en de standaardregeling zwaar vervoer;
- door de vervoerder gewenste activiteiten, in ieder geval datum en tijd voor behandeling bij terminal of verlader en eventuele extra opstelcapaciteit;
- vertrekstation of (indien grensoverschrijdend vanuit het buitenland) grensstation;
- eventueel behandelstation onderweg:
 - door de vervoerder gewenste activiteiten;
 - benodigde tijd voor de door de vervoerder gewenste activiteiten;
- aankomststation of (indien grensoverschrijdend vanuit Nederland) grensstation:
 - door de vervoerder gewenste activiteiten;
 - benodigde tijd voor de door de vervoerder gewenste activiteiten;
- bestemmingsstation buitenland;
- datum en tijd gereed voor vertrek met marge en gewenst spoor;
- datum en tijd van aankomst met marge en gewenst spoor;
- traject.

Zowel nieuw geplande treinen als gewijzigde treinen krijgen na aankomst op het eindpunt of op behandelstations onderweg nog een vervolgbehandeling op het emplacement. Het is van belang dat ProRail van tevoren beschikt over gegevens over de vervolgbehandeling van de betrokken trein.

Hiertoe dient de vervoerder in de bovenlokale order de volgende gegevens te specificeren:

- machinistwissel, duur x minuten te Y;
- locomotiefwissel, duur x minuten te Y;
- rangeren, duur x minuten te Y;
- opstellen, te Y voor de tijdsduur van x minuten na aankomst;
- materieel bestemd voor trein nnnnn d.d. dd-mm-jjjj;
- trein bestemd voor belading op spooraansluiting xx;
- materieel op te stellen in spoorbundel yy.

Een lokale order bevat de volgende gegevens:

- trein-/rangeernummer;
- locatie;
- inleggen, wijzigen of opheffen van een beweging;
- plan-/vertrektijd;

- 'van' spoor;
- 'via' sporen;
- 'naar' spoor;
- materieelrelatie;
- materieel- of tractiesoort;
- beperking t.a.v. milieunormen;
- wel/geen afwijkingen van/beperkingen aan materieel gerelateerd aan infragebruik.

2.1.2 Vertrekprocedure

Voormelding van afwijkingen van de overeengekomen capaciteit

De Spoorwegonderneming meldt voorziene vertragingen en wijzigingen van de karakteristieken (lengte, tonnage, ...) van een trein, die ertoe leiden dat de trein niet meer in het overeengekomen pad kan rijden, zo spoedig mogelijk aan de decentrale verkeersleiding.

Melding van onvoorziene vertrekverhinderend door de machinist

De machinist doet de treindienstleider melding van iedere omstandigheid die ertoe leidt dat zijn trein niet (of niet meer) op de overeengekomen tijd kan vertrekken, zo spoedig mogelijk na de constatering van die omstandigheid.

Levering treinpad door de Beheerder (30 seconden voor vertrek)

Van levering van een treinpad is sprake als de Beheerder uiterlijk 30 seconden voor het laatstelijk overeengekomen vertrektijdstip het sein uit de stand 'stop' zet.

Daadwerkelijk vertrek door de Spoorwegonderneming

De Spoorwegonderneming is verplicht om binnen drie minuten, na levering van het treinpad door de Beheerder, daadwerkelijk te vertrekken. Indien de trein niet binnen 3 minuten vertrekt is de Beheerder gerechtigd om het sein te herroepen.

Bijzondere omstandigheden

De Beheerder mag/ moet het sein terugbrengen in de stand stop (herroepen):

- bij gevaar;
 - in geval van bijsturing, nadat er contact is geweest met de machinist;
 - wanneer de treindienstleider er zeker van is dat er geen machinist aanwezig is op of bij de trein.
- In het laatste geval dient de Spoorwegonderneming een nieuwe capaciteitsvraag in te dienen. Indien de trein door onvoorziene omstandigheden niet kan vertrekken, en de Beheerder dat vraagt, laat de Spoorwegonderneming de trein bemenst.

2.1.3 Planmatige uitvoering

Om zorg te dragen voor planmatige uitvoering met betrekking tot goederentreinen voeren Beheerder en goederenspoorwegonderneming de volgende stappen uit:

- Beheerder voorziet de Spoorwegonderneming altijd van een actuele dienstregeling middels RMS Client uiterlijk 5 minuten voor actuele vertrektijd.
- De goederenspoorwegonderneming geeft middels RMS Client tijdig aan wanneer eerder verdeelde infracapaciteit niet wordt gebruikt.
- Indien voorzien wordt dat een goederentrein zijn treinpad niet gaat gebruiken, vervalt 60 minuten voor geplande vertrek of grenspassage (Nederland inkomend) het recht op het verdeelde treinpad.
- De goederenspoorwegonderneming monitort het vertrekproces van goederentreinen die vertrekken van dienstregelpunten vanuit Nederland en geeft de treinstatus door middels RMS Client (tabblad GTI).
- ProRail monitort grensoverschrijdende goederentreinen die Nederland binnenkomen, de status van deze treinen wordt doorgegeven middels VOS en is voor de spoorwegonderneming inzichtelijk middels RMS Client.
- Bij een statuswijziging in verleggen, wachtkamer en opheffen komt het oorspronkelijke treinpad beschikbaar ter herverdeling door Beheerder.
- De Spoorwegonderneming voorziet de machinist van een actuele dienstregeling voor gepland vertrek.
- De machinist stuurt op passage van dienstregelingspunten volgens actuele dienstregeling.

- Beheerder stuurt op doorstroming volgens de verdeelde dienstregeling en op de grensbaanvakken tussen Beheerder en DB Netz respectievelijk Infrabel.

2.1.4 Gebruik van sporen op emplacement Venlo

Tijdens werkzaamheden aan het derde spoor tussen Zevenaar-grens en Oberhausen die worden afgekondigd door DB Netze en waarbij minimaal 30 treinen per dag geraakt worden, gelden voor het [spoorgebruik van emplacement Venlo](#) de volgende regels:

- Doorgaande treinen en treinen met een kort stationnement tot maximaal 60 minuten worden zoveel mogelijk op de centraal bediende sporen 7 t/m 16 afgehandeld.
- Lokaal rangeerwerk en goederentreinen met een langer stationnement tussen 60 t/m 180 minuten worden zoveel mogelijk op de NCBG-sporen 17 en hoger, in overleg met de treindienstleiding afgehandeld.

Bij een situatie waarbij een Spoorwegonderneming zijn vertrektijd niet haalt (CBG-gebied) en er hinder ontstaat, start Verkeersleiding van Beheerder de sommeringsprocedure op en informeert de Meldkamer Spoor.

Sporen	Spoorgebruik en beperkingen
7 t/m 16 exclusief 9	Rangeren niet toegestaan exclusief Loc wisselen en omlopen. Rangeren met niet detecterend materieel niet toegestaan.* Opstellen van goederenmaterieel niet toegestaan. Behandeling treinen van en naar terminal Br niet toegestaan. Maximale overstandtijd sporen 7 en 12 t/m 16 is begrensd tot 60 minuten.
17 t/m 20	Maximale opsteltijd begrensd tot 180 minuten. Opstellen van losse loc op spoor 17, 19 en 20 is niet toegestaan. Spoor 19 ten behoeve van bijsturing Verkeersleiding van Beheerder; het opstellen van materieel is niet toegestaan.
21 t/m 26	Gebruik op basis van toegewezen capaciteitsverdeling.
sporen 9, 18, 42, 64 en 85	Bestemd voor opstellen losse loc, met opgave van gewenste overstandtijd aan Treindienstleider van Beheerder.

* Binnen uitvoering van het actuele plan door ProRail Verkeersleiding niet zijnde in omleidingsbedrijf kan ProRail Verkeersleiding na het indienen van een bovenlokale of lokale orderaanvraag door een gerechtigde de gevraagde capaciteitsaanvraag met betrekking tot het rangeren van niet detecterend materieel beoordelen op maakbaarheid en uitvoerbaarheid.

2.2 Gebruik van niet-centraal bediende gebieden¹⁰⁵

Voorafgaand aan de uitvoering van rangeer- of treinbewegingen binnen niet-centraal bediende gebieden moet de bestuurder van een trein zich via een gelogde spreekverbinding melden bij de treindienstleider om hiervoor toestemming te vragen en regelingen te treffen over de uitwisseling van veiligheidsinformatie. De treindienstleider kan daarbij aan de bestuurder aanwijzingen omtrent het gebruik geven. De bestuurder dient deze aanwijzingen op te volgen. Ook voor het parkeren van spoorvoertuigen op sporen in niet-centraal bediende gebieden is voorafgaande toestemming van de treindienstleider vereist. De toestemming om sporen in een niet-centraal bediend gebied te gebruiken kan worden aangevraagd:

- Als een enkelvoudige rijweg, waarbij begin, einde en eventuele tussengelegen punten worden opgegeven via sein-, spoor- of wisselnummers. Een enkelvoudige rijweg wordt altijd in één richting uitgevoerd. Een rijweg dient altijd bij de verantwoordelijke treindienstleiders te worden aangevraagd.
- Als een TijdRuimteSlot voor meerdere opeenvolgende bewegingen, waarbij de ruimtelijke grenzen van het gebied waarbinnen die bewegingen plaatsvinden bestaan uit seinen, spoornummers en/of wisselnummers en vrijbalken en de tijdgrenzen via gewenste begin- en eindtijdstippen.

Nadat een aangevraagde enkelvoudige en geheel binnen een niet-centraal bediend gebied gelegen rijweg is afgelegd, meldt de bestuurder zich bij de treindienstleider met de mededeling dat het aangevraagde gebruik beëindigd is en of zich op het beginpuntspoor nog materieel bevindt.

¹⁰⁵ Zie Netverklaring paragraaf 2.8 en 3.3.3.

Na beëindiging van het gebruik van het TijdRuimteSlot meldt de bestuurder zich bij de treindienstleider met de mededeling dat het slot conform aanvraag is gebruikt, op welk spoor de bestuurder met zijn trekkraft zich bevindt.

2.3 Onderlinge communicatie veiligheidsberichten tussen machinist en treindienstleider¹⁰⁶

Spoorwegonderneming en Beheerder passen bij de communicatie tussen machinist en treindienstleider van veiligheidsberichten zoals bedoeld in de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding' de regels toe die zijn opgenomen in de 'Regeling Communicatieprocedures veiligheidsberichten'; deze regeling kan worden geraadpleegd via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

Het in de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding' bedoelde Formulierenboek is, voor wat betreft de door de Beheerder opgestelde formulieren, onder de titel 'Formulierenboek' te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

2.4 Handelen na onbedoeld voorbijrijden

Als een machinist van een reizigerstrein na het onbedoeld voorbijrijden van een station zich bij de treindienstleider meldt zoals bedoeld in artikel 6 lid 1 van het Besluit spoorverkeer, zal de treindienstleider daarop reageren met een aanwijzing zoals bedoeld in het tweede lid van het genoemde artikel, namelijk met de opdracht om de trein NIET achteruit te verplaatsen, maar door te rijden naar het volgende station.

De reizigers kunnen op het voorbijgereden station via de omroep en/of reisinformatie worden geïnformeerd. De machinist informeert de reizigers in de trein die op het voorbijgereden station hadden willen uitstappen.

De treindienstleider kan echter medewerking aan terugrijden blijven verlenen in de volgende gevallen:

1. Indien op veilig seinbeeld naar het voorbijgereden station kan worden teruggereden en vervolgens vandaar weer op veilig seinbeeld kan worden vertrokken; of
 2. Indien een calamiteit / versperring verder op het te berijden traject dit noodzakelijk maakt.
- Overigens is ook in deze uitzonderingsgevallen terugrijden uitsluitend mogelijk na melding aan en toestemming van de treindienstleider.

2.5 Roestrijden

Roestvorming op spoorstaven tast de betrouwbare werking van het treindetectiesysteem aan. Ter voorkoming hiervan worden door de Beheerder treinen aangewezen waarmee roest wordt gereden, waarbij de volgende werkwijze wordt toegepast:

- De Beheerder bepaalt voor welke sporen en infra-elementen permanente beschikbaarheid vanuit bijsturingsoverwegingen nodig is.
- De Beheerder houdt op de treinverkeersleidingsposten bij dat deze sporen en infra-elementen regelmatig worden bereden. Registratie vindt plaats (onder meer schrapstaten).
- Het aanwijzen van roestrijdende treinen vindt niet planmatig plaats, maar wordt in de bijsturingfase vastgesteld door de Beheerder na overleg met de betrokken Spoorwegonderneming(en) (soort trein, actuele situatie van verkeersafwikkeling, enzovoort).
- Spoorwegondernemingen aanvaarden dat hun treinen in beperkte mate over ongebruikelijke rijwegen worden geleid en dat wellicht met aanwijzing moet worden gereden wanneer het tijdsverloop sinds het voorgaande gebruik van die rijweg de normwaarde overschreden heeft.
- De Beheerder streeft er naar het roestrijden met reizigerstreinen niet in de brede spits uit te voeren.
- De Beheerder streeft ernaar het roestrijden met goederentreinen zwaarder dan 3.000 ton en met goederentreinen die stofcategorie A (tot vloeistof verdichte brandbare gassen herkenbaar aan de cijfercombinatie 23 in de GEVI-code) vervoeren waar mogelijk te vermijden.

¹⁰⁶ Zie Netverklaring paragraaf 2.8.

3 Milieu en veiligheid

3.1 Samenwerkingsregels

Bij afspraken voor informatielevering in het kader van de aanvraag of wijziging van c.q. het opereren onder een omgevingsvergunning milieu wordt van de Spoorwegonderneming verwacht dat die binnen de per geval gestelde termijnen de gevraagde informatie levert. Deze informatie betreft de voor omgevingsvergunning milieu relevante processen en activiteiten die de Spoorwegonderneming op het betreffende emplacement¹⁰⁷ uitvoert, c.q. wil gaan uitvoeren. Dit is inclusief het gebruik van (was)installaties en werkplaatsen, laad- en losplaatsen, opslag (milieu)gevaarlijke stoffen, onderhoudswerkzaamheden aan materieel e.d.; activiteiten die vergunningplichtig zijn.

3.2 Informatielevering

De Spoorwegonderneming levert de Beheerder:

- de geluidemissiegegevens van spoorvoertuigen voor reizigersvervoer en van locomotieven zoals omschreven in onderdeel 3 van bijlage 8 bij de Netverklaring;
- de gegevens met betrekking tot de geluidemissie van treinverkeer op baanvakken en emplacementen zoals omschreven in onderdeel 2.4 en 2.5 van bijlage 8 bij de Netverklaring;
- informatie ter onderbouwing van zienswijze, beroepschrift, verzoek voorlopige voorziening naar aanleiding van een verkregen (ontwerp)beschikking omgevingsvergunning milieu;
- voor de emplacementen waarvoor een omgevingsvergunning milieu is afgegeven die een rapportage van aantallen handelingen voorschrijft: een opgave per voorgeschreven rapportageperiode van de aantallen in overeenstemming met de vergunning te onderscheiden handelingen die de Spoorwegonderneming aldaar heeft uitgevoerd, zoals omschreven in onderdeel 2.2 en 2.3 van bijlage 8 bij de Netverklaring.

3.3 Gedragsregels voor mobiel tanken

1. Het is de Spoorwegonderneming toegestaan om te tanken op andere plaatsen dan de daarvoor ingerichte plaatsen bedoeld in artikel 12 van de Algemene Voorwaarden, in de volgende gevallen:
 - a. Zelfrijdende werktreinen, aanwezig en actief voor de uitvoering van werkzaamheden op de spoorwegen, die door de aard van de spoorwerkzaamheden niet in staat zijn om een van de door de Beheerder aangewezen plaatsen, zoals bedoeld in artikel 12 van de Algemene Voorwaarden te bereiken.
 - b. Niet zelfrijdende werktuigen, aanwezig en actief voor de uitvoering van werkzaamheden op de spoorwegen, die worden ingezet op een bouwplaats.
 - c. Als de tankinstallatie waar een geplande tankbeurt zou plaatsvinden, gestoord is of door stremming van de infrastructuur niet kan worden bereikt.
2. Bij toepassing van de uitzonderingen gelden de volgende voorwaarden:
 - a. Voor aanvang van de werkzaamheden met de werktreinen en werktuigen moet de brandstoftank van de werktreinen en werktuigen geheel zijn gevuld.
 - b. Bij het tanken van een werktuig is niet van belang of het werktuig direct wordt voorzien van brandstof of dat de brandstof wordt getankt in een aggregaat teneinde het werktuig te voorzien van elektriciteit.
 - c. Bij het tanken op andere plaatsen dan de plaatsen bedoeld in artikel 12 van de Algemene Voorwaarden, moet een combinatie van voorzieningen en maatregelen uit paragraaf 3.3 van bijlage 1 in deel 3 van de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB)¹⁰⁸ en/of de desbetreffende bepalingen voor tijdelijke stationaire installaties en afleverinstallaties uit de PGS 30¹⁰⁹ worden toegepast.

¹⁰⁷ Zijnde een inrichting als bedoeld in artikel 1.1 lid 1 jo lid 3 Wet milieubeheer jo artikel 1.1 lid 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

¹⁰⁸ De publicatie NRB 2012 (Nederlandse Richtlijn Bodembescherming) is te raadplegen via de [website van Rijkswaterstaat](#).

¹⁰⁹ De publicatie PGS 30 voor vloeibare brandstoffen – bovengrondse tankinstallaties en afleverinstallaties is te raadplegen via de [website van PGS projectbureau](#).

- d. Indien tanken plaatsvindt op een emplacement waarvoor een omgevingsvergunning milieu van kracht is dient overeenkomstig de daartoe strekkende voorschriften te worden gehandeld.

3.4 Noodherstel en reparaties aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur¹¹⁰

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 veroorzaken¹¹¹. 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 Leider Goederen 088-2318801). Er zit hier dan ook geen beperking op het gebruik van gereedschap wanneer de gebruiker indien noodzakelijk bodembeschermende maatregelen plaatst

¹¹⁰ Zie Netverklaring paragraaf 3.6.5.

¹¹¹ 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.

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 verantwoording voor veilige uitvoering ligt (conform Arbowet) 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.

3.5 Spoorwegveiligheid

3.5.1 Planning

Spoorwegonderneming zorgt voor verwijdering van spoorvoertuigen die opgesteld staan op buitendienst te stellen sporen, vóór het begin van de buitendienststelling. Het opgesteld laten van spoorvoertuigen op buiten dienst te stellen sporen is mogelijk indien:

- Beheerder in Btd-planner aangeeft dat dat mogelijk is in combinatie met de uit te voeren werkzaamheden, én
- Spoorwegonderneming in haar veiligheidsbeheersysteem heeft geregeld dat de met Beheerder via de Tafel van Verdeling overeengekomen maatregelen worden uitgevoerd waarmee de spoorvoertuigen niet in beweging kunnen komen en spanningsloos blijven, tenzij aanvullende afspraken schriftelijk zijn vastgelegd in Btd-planner. De overeengekomen maatregelen worden via de Tafel van Verdeling aan Spoorwegondernemingen gecommuniceerd.
- Indien in het vooroverleg geconstateerd wordt dat het nodig is om vervangende opstelcapaciteit te organiseren wordt in overleg tussen Spoorwegonderneming en Beheerder vastgesteld hoe en onder welke voorwaarden vervangende opstelcapaciteit met de juiste functionaliteit beschikbaar gesteld wordt.

3.5.2 Gebruik van remsloffen en stopblokken

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 weggrollen 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. Op het emplacement Kijfhoek is het gebruik van dubbele stalen remsloffen toegestaan voor het afremmen en tot stilstand brengen van spoorvoertuigen in het kader van het heuvelproces.

3.5.3 Inzet van spoorvoertuigen

Voor zover in de Toegangsovereenkomst niet anders is overeengekomen borgt de Spoorwegonderneming dat alle tractievoertuigen, die structureel worden ingezet op baanvakken en emplacementen met ATB-EG, zijn voorzien van ATB-Vv.

In de gevallen waarin een tractievoertuig dat niet is voorzien van ATB-Vv wordt ingezet op baanvakken en emplacementen met ATB-EG analyseert de Spoorwegonderneming de daarmee verbonden risico's en neemt zij de nodige risicobeperkende maatregelen. Deze analyse vindt plaats overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 inzake de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling. Daarnaast maken partijen aanvullende

afspraken over de uitwisseling van (veiligheids)informatie als bedoeld in artikel 4 van Verordening (EG) nr. 1078/2012.

3.5.4 Dienstuitvoering personeel

Voor zover in de Toegangsovereenkomst niet anders is overeengekomen borgt de Spoorwegonderneming de dienstuitvoering binnen de volgende voorwaarden:

1. In 40 km/h-gebieden en na de passage van een sein dat voorschrijft de snelheid tot 40 km/h te begrenzen gebruikt de machinist – behalve bij stilstand – geen communicatiemiddelen anders dan ten behoeve van veiligheidsgelateerde communicatie met de treindienstleider.
2. Het wisselen van machinist vindt alleen plaats wanneer de trein stilstaat.
3. De Spoorwegonderneming zorgt dat controles van en werkzaamheden aan materieel op emplacementen op veilige wijze plaatsvinden en voorziet haar personeel hiertoe van opleiding en/of instructie. Beheerder richt zich er bij beheer en onderhoud op, dat de aanwezige infrastructuur en voorzieningen, waaronder opstel terreinen en emplacementen, veilig gebruikt kunnen worden.
4. De Spoorwegonderneming zorgt dat personeel alleen indien noodzakelijk en op veilige wijze het spoor betreedt en voorziet haar personeel hiertoe van opleiding en/of instructie. Beheerder voorziet Spoorwegonderneming van op eenvoudige wijze toegankelijke informatie over de locatie van de oversteekplaatsen, tunnels en traversen. Beheerder verstrekt eveneens informatie over de locatie van looppaden, looproutes, vluchtroutes en parkeerplaatsen op emplacementen via het Logistiek Portaal van ProRail.
5. Bij het uitvoeren van werkzaamheden op emplacementen zorgt Spoorwegonderneming er voor dat de machinist van een rijdende trein geen hinder ervaart van het gebruik van lichtbronnen en (verlichting) van voertuigen.

3.5.5 Beheersing kwaliteit van spoorvoertuigen

Voor zover in de Toegangsovereenkomst niet anders is overeengekomen borgt de Spoorwegonderneming dat bij het rijden met eigen spoorvoertuigen (lease / koop / huur voor langere termijn) aantoonbaar gebruik gemaakt wordt van meetgegevens over de kwaliteit van het loopvlak van wielen, voor zover die spoorvoertuigen worden ingezet op baanvakken waar zich Quo Vadis meetpunten bevinden.

3.5.6 Terugdringen STS-passages

Voor zover in de Toegangsovereenkomst niet anders is overeengekomen stemmen Spoorwegonderneming en ProRail via de Stuurgroep STS hun aanpak voor het terugdringen van het aantal STS-passages af.

4 Incidentmanagement Rail en externe veiligheid

4.1 Incidentmanagement Rail¹¹²

4.1.1 Algemene verantwoordelijkheden en afspraken spoorwegonderneming

1. Beheerder en Spoorwegonderneming beschikken over een operationele, tactische en strategische wachtdienstorganisatie die actueel, geoefend en 7 x 24 bereikbaar en beschikbaar is:
 - a. bij treinincidenten (calamiteiten);
 - b. bij het operationeel uitvoeren van preventie en preparatie op treinincidenten in het kader van het verhogen van de weerbaarheid van de spoorsector (zoals bij verhoogde dreiging terreur, extreme weersomstandigheden of grote evenementen).
2. Spoorwegonderneming stelt in overleg personeel en materieel beschikbaar voor de incidentoefeningen die Beheerder organiseert en waarvoor Beheerder conform paragraaf 3.5 van de netverklaring capaciteit van de infrastructuur aan kan vragen.
3. Spoorwegonderneming en Beheerder richten de noodzakelijke overleggen in voor afstemming op operationeel, tactisch en strategisch niveau.

¹¹² Zie Netverklaring paragraaf 2.8.

4. Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het leveren van gegevens aan de Beheerder die van belang zijn voor een effectieve hulpverlening conform artikel 4.2.3.7 van de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding' en artikel 25 van het Besluit spoorverkeer in relatie tot artikel 4.2.2.7.2 van de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding'. Welke gegevens precies noodzakelijk zijn en op welke wijze deze worden aangeleverd, wordt in overleg met Beheerder vastgesteld en opgenomen in de operationele calamiteitenafspraken als bijlage bij de toegangsovereenkomst. Het gaat in ieder geval om de volgende gegevens:
 - Gegevens ter voorbereiding op de bestrijding van een treinincident: het kosteloos ter beschikking (laten) stellen van technische materieelgegevens, en/of voertuigspecifieke instructie. Met name ten behoeve van het bergen (van een gestrande trein) of hersporen van treinen en veilig werken in en rond materieel.
 - Contactgegevens van meldkamers en wachtdiensten.
 - Gegevens ter evaluatie van een treinincident.
5. Overeenkomstig artikel 14 van de Algemene Voorwaarden is Spoorwegonderneming gehouden bijstand te verlenen, na aanwijzing door of namens de Algemeen Leider (Officier van Dienst Rail) ProRail, door geschikt materieel en/of hulppersonen ter beschikking te stellen. Bij deze aanwijzing zal Beheerder, Spoorwegonderneming gehoord hebbende, steeds een afweging maken tussen de noodzakelijke snelheid van de bijstand en de gevolgen hiervan voor betreffende Spoorwegonderneming.
6. Overeenkomstig artikel 16 van de Algemene Voorwaarden is Spoorwegonderneming gehouden aanwijzingen van de algemeen leider (Officier van Dienst Rail) ProRail, ten behoeve van de in artikel 16 lid 2 genoemde doelstellingen, op te volgen.

4.1.2 Treinincidentafhandeling

Scenario's

Treinincidenten zijn onderverdeeld in twintig treinincidentscenario's. Deze alarmeringsclassificatie onderscheidt vijf categorieën van calamiteiten die ieder onderverdeeld zijn in vier gradaties van gevolgen voor de vervoersprocessen en de hulpverlening.

Scenario nummer	Scenario categorie
TIS 1	Verstoring treindienst, ontsporing zonder slachtoffers
TIS 2	Brand
TIS 3	Aanrijding, botsing en ontsporing met slachtoffers
TIS 4	Gevaarlijke stoffen
TIS 5	Verdacht gedrag, verdacht voorwerp en bom

De uitgebreide treinincidentscenario's zijn te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

Incidentbestrijdingsprocessen

De afhandeling van calamiteiten kent twaalf zogenoemde incidentbestrijdingsprocessen (deelaspecten). Deze incidentbestrijdingsprocessen worden toegewezen aan een of meerdere partijen. Deze partijen stellen een deelaspectleider aan voor het betreffende deelaspect.

Nr.	Incidentbestrijdingsprocesses	Verantwoordelijkheid
1	Algemene leiding en coördinatie	Verantwoordelijkheid van Beheerder ten aanzien van de spoorsector. De wachtdienst van een Spoorwegonderneming, betrokken bij een incident, meldt zich zo spoedig mogelijk telefonisch en bij aankomst ter plaatse bij de algemeen leider (Officier van Dienst Rail).
2	Alarmering	Beheerder bepaalt het scenario en doet op basis van het scenario en de plaats van de calamiteit een alarmoproep aan Spoorwegonderneming.
3	Informatiemanagement	Beheerder verzamelt, logt en distribueert informatie. Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het loggen / aanleveren van de voor de incidentafhandeling relevante informatie.
4	Redding en bestrijding	Verantwoordelijkheid van de Openbare Orde en Veiligheidsdiensten, tevens hebben zij vanuit dit deelaspect de algemene leiding. Alsook een gedeelde verantwoordelijkheid van Beheerder.

Nr.	Incidentbestrijdingsproces	Verantwoordelijkheid
5	Opvang	Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor de opvang van: a. haar personeel; b. haar goederen of eigen reizigers in trein of op station, en treft hiervoor de nodige voorbereidingen.
6	Herstel verkeersfunctie	Verantwoordelijkheid van Beheerder.
7	Herstel vervoersfunctie	Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het herstel van de vervoersfunctie en treft hiervoor de nodige voorbereidingen.
8	Alternatief vervoer	Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het regelen van alternatief vervoer voor reizigers (conform artikel 16 van de Passagiersrechtenverordening) en goederen, zowel op de calamiteitenplek als elders en treft hiervoor de nodige voorbereidingen.
9	Vrijbaan maken	Verantwoordelijkheid van Beheerder. Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het gedeelte: • veilig kunnen hersporen en wegslepen van het materieel waar zij mee rijdt; • indien nodig binnen redelijke termijn aanleveren van specifieke hulpmiddelen; • uitvoeren van vervolgprocedure van het herspoorde materieel na aankomst op het bestemmingsspoor, of na overname op de calamiteitenplek.
10	Herstel infrastructuur	Verantwoordelijkheid van Beheerder.
11	Communicatie	Spoorwegonderneming is, binnen de eigen taakstelling verantwoordelijk voor de communicatie omtrent een calamiteit en treft hiervoor de nodige voorbereidingen. De woordvoering van de betrokken Spoorwegondernemingen stemmen de communicatie onderling en met de woordvoering van Beheerder af. Bij treinincidenten waarbij de overheidshulpdiensten actief zijn, bepaalt de overheid wie wanneer voorlichting geeft over slachtoffers en zaken betreffende de volksgezondheid. Spoorwegonderneming zorgt voor: • leveren verkeersinformatie over de feitelijke situatie op het spoor waarin de alarmering van de diverse woordvoerders wordt georganiseerd en afgestemd wie wanneer welke informatie levert; • leveren informatie over opvang, alternatief vervoer en herstel van de vervoersfunctie; • woordvoering tijdens en na treinincident en benodigde afstemming met overheden.
12	Onderzoek	Verantwoordelijkheid van wettelijk benoemde onderzoeksinstanties en van andere partijen indien dit in regelgeving of afspraken is vastgelegd.

In het Handboek Incidentmanagement Rail, is te lezen op welke wijze de spoorsector georganiseerd is op de afhandeling van treinincidenten en zijn de processen verder uitgewerkt (te raadplegen via de [website van ProRail](#)).

4.2 Aanleveren treinsamenstellingsgegevens¹¹³

4.2.1 Aanleveren informatie goederentreinen

Voordat een goederentrein vertrekt, is (goederen-)Spoorwegonderneming verplicht Beheerder een opgave van de treinsamenstelling te sturen.

Deze verplichting geldt bij:

- het eerste vertrek op de door Beheerder beheerde spoorwegen;
- de passage van de beheergrens tussen een door Beheerder beheerde spoorweg en een andere spoorweg (= grenspassage).

Het overzicht wordt uiterlijk 5 minuten vóór vertrek van een trein en 30 minuten voor passage van een trein van een beheergrens met DB Netz of Infrabel aan het W-LIS¹¹⁴ ('Online-systeem Vervoer

¹¹³ Zie Netverklaring paragraaf 2.6.

¹¹⁴ Zie Netverklaring bijlage 24.

Gevaarlijke Stoffen) geleverd waarbij conform de 'Handleiding aanleveren beladinggegevens' gewerkt wordt.

De 'Handleiding aanleveren beladinggegevens' is te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

4.2.2 Aanleveren informatie omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen in de zin van RID/VSG met rangeerdelen of (een groep) overstaande goederenwagens op emplacementen

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 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 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](#).

4.2.3 Aanleveren treinsamenstellingsgegevens voor andere treinen dan goederentreinen

Spoorwegonderneming stelt de informatie over de treinsamenstelling beschikbaar aan Beheerder via de vermelding in de capaciteitsaanvraag.

5 Bedrijfsvoering

5.1 Procedure voor bediening infra-elementen (incl. bediening ERTMS)¹¹⁵

Alle Spoorwegondernemingen dienen er voor te zorgen dat in voorkomende situaties het bedienen van infra-elementen door het betrokken personeel (rechtmatige gebruikers) van de Spoorwegondernemingen plaatsvindt op oordeelkundige wijze. De wijze van bediening is vastgelegd in zogenaamde gebruiksvoorschriften. Spoorwegondernemingen dienen er daarom voor te zorgen dat de betreffende medewerkers de betrokken gebruiksvoorschriften kennen en leven deze voorschriften na. Deze gebruiksvoorschriften zijn te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#). Het betreft hier bijvoorbeeld de bediening van een medewerkingskastje op het perron, een wisselgrendel of een infrarood afstandsbedieningssysteem, maar ook procedures rondom ERTMS zoals ERTMS Keymanagement.

De gebruiksvoorschriften richten zich tot de directe en indirecte gebruikers, en omvatten ook de maatregelen ter waarborging van de veiligheid en de vertrouwelijkheid van de specifieke informatie die bij het gebruik van bepaalde infrastructuurelementen wordt gewisseld.

5.2 Lokale bedrijfsregels¹¹⁶

De Beheerder hanteert op regionaal niveau specifieke bedrijfsregels ter bevordering van een veilige en efficiënte afwikkeling van het treinverkeer, rekening houdend met lokale omstandigheden. Deze lokale bedrijfsregels zijn gebundeld en te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#). Spoorwegondernemingen en Beheerder dienen deze regels na te leven.

5.3 Operationele regels ketensamenwerking

De operationele regels ketensamenwerking bevatten afspraken tussen de ketenpartners over de planning en uitvoering van het transport over het spoor. In het kader van het maatregelenpakket van het Masterplan Spoorgoederenvervoer werkt ProRail aan een actualisatie van deze operationele

¹¹⁵ Zie Netverklaring paragraaf 2.8.

¹¹⁶ Zie Netverklaring paragraaf 2.8.

regels. Zodra deze er zijn zal dit in een addendum van de Netverklaring worden gepubliceerd, inclusief de daarbij behorende consultatie.

5.4 Informatielevering

De Spoorwegonderneming levert de Beheerder gegevens van reizigersmaterieel en locomotieven die de Beheerder nodig heeft voor:

- capaciteitsverdelingssystemen¹¹⁷;
 - analyse van het tractie-energievoorzieningssysteem¹¹⁸;
- zoals omschreven in onderdeel 3 van bijlage 8 bij de Netverklaring.

¹¹⁷ Zie het [Logistiek Portaal van ProRail](#)

¹¹⁸ Zie Netverklaring paragraaf 3.3.2.6

bijlage 7 Bedrijfsvergunningen en vervoermarkttoegang (paragraaf 2.2.3)

Bedrijfsvergunningen

Op grond van de Spoorwegwet moeten ondernemingen die gebruik willen maken van de hoofdspoorwegen beschikken over een bedrijfsvergunning.¹¹⁹ Afhankelijk van de aard van de bedrijfsactiviteiten van de betrokken spoorwegonderneming kunnen bij de verlening van de bedrijfsvergunning bepaalde vereisten buiten toepassing blijven, zoals in onderstaande tabel weergegeven.

Type bedrijfsvergunning	Van toepassing zijnde vereisten met betrekking tot:		
	beroeps-bekwaamheid	goede naam	financiële draagkracht
bedrijfsvergunning, geldend als vergunning zoals bedoeld in Richtlijn 2012/34/EU, hoofdstuk III	ja	ja	ja
beperkte bedrijfsvergunning ten behoeve van uitsluitend: • lokale rangeerwerkzaamheden, of • het verrichten van eigen vervoer, of • verkeersdeelname zonder vervoer te verrichten	ja	nee	nee
beperkte bedrijfsvergunning ten behoeve van uitsluitend: • gebruik van hoofdspoorweg voor uitsluitend stationsfaciliteiten of overgavefaciliteiten binnen station, of • gebruik van buitendienstgestelde hoofdspoorweg met spoorvoertuigen 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. Gezien de geografische ligging van Nederland is de opgave voor grensoverschrijdend vervoer beperkt tot vervoer van/naar andere EU-lidstaten.

a. Openbaar vervoer:

- Openbaar vervoer per trein, met treinen die uitsluitend in Nederland gelegen stations bedienen:
 - Vervoerconcessie cf Wet personenvervoer 2000 vereist, waarbij het recht om vervoerdiensten aan te bieden beperkt is tot de in de concessie omschreven vervoerdiensten.
- Openbaar vervoer per trein, met internationale passagiersvervoerdiensten die slechts één in Nederland gelegen station bedienen:
 - Uiterlijk 10 maanden voor begin van het dienstregelingjaar waarin het vervoer zal aanvangen moet de spoorwegonderneming het voornemen om capaciteit aan te vragen voor dat vervoer aanmelden bij de Autoriteit Consument & Markt en bij ProRail; de aanmeldverplichting geldt overeenkomstig voor wijzigingen van het vervoer.
 - Geen concessieplicht of –vereiste, geen beperkingen met betrekking tot de aan te bieden vervoerdiensten.

¹¹⁹ Artikel 27 lid 2 sub a Spoorwegwet.

- Openbaar vervoer per trein, met internationale passagiersvervoerdiensten die meerdere in Nederland gelegen stations bedienen:
 - Uiterlijk 10 maanden voor begin van het dienstregelingjaar waarin het vervoer zal aanvangen moet de spoorwegonderneming het voornemen om capaciteit aan te vragen voor dat vervoer aanmelden bij de Autoriteit Consument & Markt en bij ProRail; de aanmeldverplichting geldt overeenkomstig voor wijzigingen van het vervoer.
 - De internationale passagiersvervoerdienst wordt uitgesloten, indien de Autoriteit Consument & Markt op de voet van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 869/2014 op aanvraag besluit, dat het hoofddoel van de internationale passagiersvervoerdienst het vervoer van passagiers tussen in Nederland gelegen stations is.
 - De internationale passagiersvervoerdienst kan worden uitgesloten of beperkt indien de Autoriteit Consument & Markt op de voet van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 869/2014 op aanvraag besluit, dat die vervoerdienst het economisch evenwicht in het gedrang brengt van vervoerdiensten die worden uitgevoerd onder uit een concessie als bedoeld in artikel 20, eerste of derde lid, van de Wet personenvervoer 2000.
- b. Personenvervoer, anders dan openbaar vervoer
 - Open markttoegang, geen beperkingen voor vervoer tussen in Nederland gelegen stations of voor grensoverschrijdend vervoer van/naar één of meerdere in Nederland gelegen stations.
- c. Goederenvervoer
 - Binnenlands en grensoverschrijdend goederenvervoer per trein: open markttoegang, zonder beperkingen.
- d. Niet-vervoerend spoorverkeer (proefritten, ledig materieeloverbrengingen, enzovoort):
 - Open markttoegang, zonder beperkingen.

bijlage 8 Rapportages (paragraaf 2.9)

1 Algemeen

Om te voldoen aan wettelijke verplichtingen alsmede ten behoeve van de uitvoering van de beheer-concessie stelt ProRail rapportages op van de geluidbelasting en de externe veiligheidsrisico's die samenhangen met het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Daarnaast heeft ProRail in het kader van de beoordeling van transferveiligheid vervoersinformatie nodig van spoorwegonderneming. Spoorwegondernemingen moeten daartoe de op hun bedrijfsactiviteiten betrekking hebbende gegevens beschikbaar stellen aan ProRail. In onderdeel 2 van deze bijlage zijn deze gegevens nader omschreven.

Ter beperking van de administratieve lasten voor spoorwegondernemingen zal ProRail daarbij voor de rapportages zoveel mogelijk gebruik maken van gegevens die reeds voor andere doeleinden zijn verzameld en opgenomen in ProRail-systemen. Alleen voor gegevens die ProRail niet zelf heeft kunnen verzamelen zal ProRail afzonderlijk en schriftelijk een aanvullende opgave van de spoorwegondernemingen vragen.

ProRail zal de spoorwegondernemingen, in alle gevallen waarin het gaat om rapportages die op grond van wettelijke voorschriften verplicht zijn, en waar ProRail op basis van de beschikbare gegevens niet alle benodigde gegevens kan leveren de spoorwegonderneming verzoeken om de aantallen te corrigeren of aan te vullen. De spoorwegonderneming is verplicht binnen de gestelde reactietermijn de aanvullingen en correcties aan te leveren, zodat ProRail en de spoorwegonderneming aan de voorwaarden uit vergunningen dan wel wetgeving kan voldoen.

In onderdeel 3 van deze bijlage zijn de gegevens van typen spoorvoertuigen omschreven die spoorwegondernemingen aan ProRail beschikbaar moeten stellen.

2 Rapportages over externe veiligheid, geluidemissie en vervoerinformatie

De rapportages en vervoerinformatie die spoorwegonderneming aan ProRail levert, omvatten:

1. rapportages met betrekking tot de externe veiligheidsrisico's op baanvakken;
2. rapportages met betrekking tot de externe veiligheidsrisico's op emplacementen (standaardsituatie);
3. rapportages met betrekking tot de externe veiligheidsrisico's op emplacementen (uitzonderingssituatie);
4. rapportages met betrekking tot de geluidemissies op baanvakken;
5. rapportages met betrekking tot de geluidemissies op emplacementen (uitzonderingssituaties);
6. vervoerinformatie per stationsrelatie;
7. vervoerinformatie per trein.

2.1 Externe veiligheid op baanvakken

Voor de periodieke rapportage met betrekking tot de externe veiligheid vanwege het vervoer van zendingen gevaarlijke stoffen op baanvakken maakt ProRail gebruik van de gegevens die de spoorwegondernemingen in het kader van hun verplichtingen vanwege het Besluit spoorverkeer, artikel 4, aan ProRail beschikbaar stellen via het systeem W-LIS ('Wagenlading Informatie Systeem').

In de rapportage zal ProRail gebruik maken van rubriceringen naar risico-categorieën overeenkomstig indelingen in het RID.

2.2 Externe veiligheid op emplacementen (standaardsituaties)

Voor de emplacementen waarop volgens de vigerende omgevingsvergunning milieu de behandeling van zendingen gevaarlijke stoffen is toegestaan schrijft de vergunning een jaarlijkse rapportage voor. ProRail maakt voor deze rapportages gebruik van de gegevens die de spoorwegondernemingen in het kader van hun verplichtingen vanwege artikel 16 lid 1 van het Besluit spoorverkeer aan ProRail beschikbaar stellen via het systeem W-LIS.

ProRail kan van de spoorwegonderneming aanvulling verlangen met specifieke gegevens betrekking hebbend op de uitgevoerde behandelingen per emplacement per jaar:

- Rangeerhandelingen: het aantal ketelwagens/containers, waarmee een rangeerbehandeling is uitgevoerd (splitsen/samenvoegen van treindelen, verplaatsingen op het emplacement);
- Laden/lossen: het aantal ketelwagens/containers die geladen / gelost zijn op het emplacement;
- Overstand: het aantal ketelwagens/containers met overstand.

Indien aanvulling van gegevens verlangd wordt, geldt het volgende proces:

- Aan de spoorwegondernemingen die op een dergelijk emplacement volgens de registraties in W-LIS aankomst- en/of vertrekbehandelingen hadden van treinen met beladen wagens/containers gevaarlijke stoffen stelt ProRail een opgave beschikbaar van de aantallen beladen wagens/containers gevaarlijke stoffen die waren opgenomen in hun treinen aankomend op of vertrekkend van het betrokken emplacement. De spoorwegonderneming dient dat overzicht – na eventuele correcties of aanvullingen – te completeren met de gegevens over de behandelingen.
- In deze opgave zal ProRail gebruik maken van rubriceringen naar risico-categorieën overeenkomstig indelingen in het RID.
- De spoorwegonderneming moet de bedrijfsprocessen zo inrichten dat de gevraagde gegevens beschikbaar kunnen worden gesteld.
- De spoorwegonderneming dient deze informatie te leveren binnen een maand nadat ProRail de opgave beschikbaar heeft gesteld.

2.3 Externe veiligheid op emplacementen (uitzonderingssituaties)

Voor een aantal emplacementen zijn striktere rapportages voorgeschreven in de omgevingsvergunning milieu. Voor die emplacementen kunnen aanvullende eisen worden gesteld. Meer informatie over de verplichtingen per emplacement waar een afwijkende rapportage is voorgeschreven, is beschikbaar op het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

2.4 Geluidemissies door spoorverkeer op baanvakken

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

2.5 Geluidemissie door spoorverkeer (rangeren) op emplacementen (uitzonderingssituatie)

Voor emplacement Oss-Elzenburg is een specifieke rapportageverplichting voorgeschreven in de omgevingsvergunning milieu. De spoorwegonderneming dient een registratie bij te houden van de rangeerhandelingen.

2.6 Vervoerinformatie per stationsrelatie

ProRail is verantwoordelijk voor de capaciteit van transferinfrastructuur, en houdt zich in dat verband bezig met capaciteitstoetsen, ontwerp- en investeringsvraagstukken. Voor deze taken heeft ProRail vervoergegevens nodig in de vorm van stationsrelatiematrices. Over de wijze waarop deze informatie verstrekt wordt aan ProRail kunnen nadere afspraken gemaakt worden.

2.7 Vervoerinformatie per trein

ProRail is verantwoordelijk voor de transferveiligheid. In dat kader toetst ProRail jaarlijks de veiligheid op perrons op basis van actuele en realistische informatie, en heeft daarbij behoefte aan het aantal instappers en uitstappers per trein en per locatie (station en perron(-zijde)), alsmede informatie over treinlengte of -samenstelling. Over de wijze waarop deze informatie verstrekt wordt aan ProRail kunnen nadere afspraken gemaakt worden.

3 Rapportages over reizigersmaterieel en locomotieven

De rapportages over reizigersmaterieel en locomotieven die de spoorwegondernemingen aan ProRail leveren, omvatten gegevens van materieeltypen die worden ingezet op de infrastructuur die door ProRail wordt beheerd, alsmede gegevens van materieeltypen die gereviseerd zijn waardoor de (oorspronkelijke) gegevens veranderd zijn.

Op het [Logistiek Portaal van ProRail](#) is een format opgenomen met een specificatie van de te leveren gegevens. Op deze website zijn tevens de materieeltypen te raadplegen waarover ProRail de gegevens reeds beschikbaar heeft.

Het betreffen gegevens ten behoeve van:

1. capaciteitsverdelingssystemen
De capaciteitsverdelingssystemen maken gebruik van een materieeldatabase. De materieeldatabase wordt onder meer gebruikt voor het berekenen van rijtijden. Bij het ontbreken van deze gegevens kan een spoorwegonderneming een verzoek doen voor het gebruik van reeds beschikbare gegevens in de materieeldatabase. Indien mogelijk zal ProRail dat verzoek inwilligen waarbij geldt dat schade, zowel materieel als immaterieel, die volgt uit het gebruik van deze gegevens voor rekening en risico van de betreffende spoorwegonderneming is.
2. analyse van het tractie-energievoorzieningssysteem
Het tractie-energievoorzieningssysteem moet afgestemd zijn op het elektrisch rijdende materieel. Hiertoe worden analyses uitgevoerd waarbij gegevens van dit materieel nodig zijn.
3. beheersing van de geluidemissie
Wanneer nieuw of gereviseerd reizigersmaterieel of locomotieven op het Nederlandse hoofdspoorwegnet zijn toegelaten, overleggen de spoorwegondernemingen die dit materieel in willen zetten binnen drie maanden na ingebruikname de geluidemissiegegevens van dit materieel aan ProRail. Dit geldt:
 - voor materieel waarvoor per 1 januari 2008 geen typegoedkeuring en inzetcertificaat is afgegeven en
 - voor materieel waaraan na 1 januari 2008 fysieke wijzigingen zijn aangebracht met significante gevolgen voor de geluidemissie van dat materieel.

Voor reizigersmaterieel dat op de vrije baan wordt ingezet dient de categorie-indeling bepaald en gerapporteerd te worden conform procedure A van de CROW-publicatie Technische Regeling Emissiemethoden 2006.¹²⁰

Voor reizigersmaterieel en locomotieven die op emplacementen en/of rangeerterreinen worden ingezet dienen de emissiegetallen bepaald en gerapporteerd te worden conform het in opdracht van ProRail door TNO opgestelde Meetprotocol Emplacementen versie 10-11-2005.¹²¹ In afwijking van de in hoofdstuk 7 van het Meetprotocol Emplacementen beschreven te leveren gegevens hoeft niet gemeten te worden voor de onderdelen "Afremsen tot stilstand" en "Booggeluid in wissels". Voor deze bronnen wordt gebruik gemaakt van standaardwaarden, gebaseerd op metingen aan diverse materieeltypen.

¹²⁰ Naar deze publicatie wordt verwezen vanuit bijlage IV van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

¹²¹ Dit meetprotocol is opgesteld zodanig dat de resultaten van de metingen voldoen aan de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai 1999 waarnaar verwezen wordt in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

bijlage 9 Baanvakken met gebruiksbeperkingen (paragraaf 3.4.1)

In deze bijlage zijn de baanvakken vermeld waarin, in afwijking van het interoperabiliteitsprincipe, een bepaald soort verkeer of vervoer is uitgesloten. Daarnaast kunnen bij het gebruik van baanvakken andere – niet in deze bijlage vermelde – beperkingen van toepassing zijn (zoals snelheidsbeperkingen en beperkingen in rijwegkeuze) die echter geen uitsluitend karakter hebben. ProRail verschaft spoorwegondernemingen op verzoek nadere informatie over alle geldende functionele/capacitaire beperkingen voor het gebruik van baanvakken en emplacementen.

Nr.	Baanvak	Object	Gebruiksbeperking
1	Riekerpolder Aansluiting – Hoofddorp	Schiphol tunnel	Lokale beperking goederenvervoer: goederenvervoer niet toegestaan, met uitzondering van werk- en onderhoudstreinen.
2	Den Haag Moerwijk – Delft Aansluiting	tunnel Rijswijk	Lokale beperking goederenvervoer: vervoer van gevaarlijke stoffen is niet toegestaan. Uitzondering: het vervoer van accu's van en naar de werkplaats Leidschendam-Voorburg is wel toegestaan.
3	Barendrecht Aansluiting – Kijfhoek Aansluiting Noord	goederensporen (BE, CE en DE) in overkluizing Barendrecht	Personenvervoer is niet toegestaan.
4	Valburg – Nijmegen Betuweroute	spoor in verbindingsboog nabij Elst richting Nijmegen v.v.	Treinlengte inclusief tractie ten hoogste 513 m.
5	Rotterdam Lombardijen – Kijfhoek Aansluiting Noord	reizigerssporen (HJ, JJ, KJ en LJ) in overkluizing Barendrecht	Sporen alleen te gebruiken door treinen ten behoeve van: • personenvervoer; • het overbrengen van ledig reizigersmaterieel; • losse-loc-ritten; • overbrenging van onderhoudsmachines (zonder goederenwagens); • meetritten; • werktreinen voor plaatselijke werkzaamheden.
6	Wierden – Raalte	tunnel Nijverdalen	Lokale beperking goederenvervoer: goederenvervoer niet toegestaan, met uitzondering van treinen ten behoeve van beheer en onderhoud van het baanvak Wierden – Raalte, inclusief de aan- en afvoer van materieel en materialen daarvoor.

Beperkingen personenvervoer

De onderstaande spoorwegen kunnen alleen na voorafgaand overleg, zie paragraaf 3.4.1, met ProRail worden gebruikt voor treinen ten behoeve van (besloten) personenvervoer.

Spoorwegen tussen de locaties	Spoorwegen gelegen op de volgende locaties
Haren – Waterhuizen 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, Industrierrein Lage Weide Delfzijl, stamlijn Havenschap Dordrecht, Zeehaven Dordrecht, Industrierrein De Staart Maastricht, Beatrixhaven Eemshaven Industrie Vlissingen, Sloehaven Zwijndrecht, Groote Lindt Roosendaal, Industrierrein Alphen aan den Rijn, Industrierrein Rijnhaven Tilburg, De Loven Venlo, Tradeport Almelo, Bedrijvenpark Twente Arnhem, gemeentelijke stamlijn Oss, Elzenburg

* Dit voorafgaand overleg geldt niet voor de ICE Amsterdam richting Frankfurt v.v. op het A15-tracé tussen Meteren en Elst v.v. in het geval van geplande werkzaamheden en bij calamiteiten op het traject Utrecht – Arnhem v.v. die al dan niet planmatig wordt omgeleid.

Op de emplacementen op de Betuweroute (A15-tracé en Havenspoorlijn) is het niet toegestaan om reizigers te laten in- en uitstappen tenzij evacuatie noodzakelijk is in kader van incidentbestrijding (brand in trein en/of gestrande trein).

bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten (paragraaf 3.8.2)

Deze bijlage omvat drie onderdelen:

1. Infrastructuurprojecten

De infrastructuurprojecten zijn projecten met uitbreidingen of verbeteringen van de infrastructuur die naar verwachting in de periode tot en met 2024 beschikbaar zullen komen voor gebruik.

De betekenis van de kolomtitels in de tabel van de infrastructuurprojecten is als volgt:

- omschrijving: overzicht van projecten gesorteerd op corridors;
- goedkeuring realisatie: realisatiebudget beschikbaar gesteld;
- datum gepland: oorspronkelijk geplande indienststellingsdatum (voor exploitatie gereed);
- herziene datum: eventueel een aangepaste geplande indienststellingsdatum (voor exploitatie gereed);
- haalbaarheid indienststelling: de kans op het realiseren van de geplande datum voor indienststelling waarbij de volgende zekerheidsbegrippen worden gehanteerd:
 - risicovol : van 50% tot 80%;
 - waarschijnlijk : van 80% tot 95%;
 - zeker : vanaf 95%.

2. Infrastructuurstudieprojecten

De infrastructuurstudieprojecten zijn studieprojecten die ProRail uitvoert of gaat uitvoeren, naar de nodig te achten infrastructurele ontwikkeling in verband met de op middellange termijn te verwachten verkeersontwikkeling (2019 – 2024), onder andere in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

3. Uitvoering van capaciteitsvergrotingsplannen

Een overzicht per overbelastverklaring over de wijze van uitvoering van de capaciteitsvergrotingsplannen. De betekenis van de titels in de tabel is als volgt:

- knelpunt: de oorzaak van de overbelastverklaring;
- maatregel: een omschrijving van de maatregel die opgenomen is in het capaciteitsvergrotingsplan;
- status: de projectfasering van de maatregel;
- gereed voor exploitatie: de datum waarop de maatregel op basis van de huidige inzichten naar verwachting gereed is voor exploitatie.

Daar waar geconstateerd is dat het knelpunt wordt weggenomen binnen een lopend project wordt voor dat project de status en de verwachting wanneer de aanpassing gereed is voor exploitatie aangegeven.

In het overzicht worden overbelastverklaringen en de hieruit voortkomende maatregelen vermeld totdat er uitsluitel is over de maatregelen.

1 Infrastructuurprojecten

Overzicht planningsdata functionaliteitswijzigingen infraprojecten t/m 2024

Omschrijving	Goekeuring realisatie	Datum gepland	Herziene datum	Haalbaarheid indienststelling
Amsterdam - Den Haag - Rotterdam – Dordrecht				
Dordrecht en Zwijndrecht, externe veiligheidsmaatregelen: saneren en optimaliseren veiligheid wissels; Ddr perronsporen 1 en 2 worden 1-fase	Ja	2019		waarschijnlijk
Haarlem: optimalisatie emplacement	Nee	2021		risicovol
Hoofddorp Hoofddorp opstelsterrein v.v. maatregelen voor kleine rijdtijdwinst	Ja	2020		waarschijnlijk
Hoofddorp Midden, sanering en nieuwbouw wissels emplacement en 2 wisseloverlopen voor 80 km/u op Hoofddorp - Leiden	Ja	nov 2018		risicovol
Leiden: saneren diverse wissels en sporen	Ja	2019/2020		risicovol
Rotterdam Centraal: gereed voor bediening Eurostar	Ja	mrt 2018		waarschijnlijk
Rijswijk - Delft Zuid PHS, 4 sporigheid	Ja	2024		waarschijnlijk
Amsterdam - Utrecht - Maastricht/Heerlen				
Geldermalsen: Zijperrons in dienst, spoor 506; 750 meter, huidige perrons zijn 1 faseperron, goederenwachtspoor Meteren 750 meter (richting zuid-noord)	Ja	2020		waarschijnlijk
Geldermalsen: Merwede Lingelijn vrijgelegd (3de spoor)	Ja	2021		waarschijnlijk
Geldermalsen gereed voor PHS: 6-6-2 dienstregeling	Ja	2021		waarschijnlijk
Boxtel: saneren 'overbodige' wissels	Nee	2019/2020		waarschijnlijk
Eindhoven, emplacement gelijktijdigheid sporen ten behoeve van PHS en capaciteitsknelpunt Westzijde	Nee	P.M.		
Amsterdam/Schiphol - Den Helder				
Uitgeest, PHS Ontvlechten emplacement en vergroten capaciteit t.b.v. 6 IC's en 6 sprinters op de Zaanlijn	Nee	2024		waarschijnlijk
Amsterdam/Amersfoort - Zwolle - Groningen				
Hoogeveen, snelheidsverhoging	Nee	II 2021		risicovol
Amersfoort; saneren diverse wissels tussen de perrons en de oostzijde van het station	Nee	2021		waarschijnlijk
Onnen Zuid overbelastverklaring Groningen-Zwolle maatregelen	Nee	III 2019		waarschijnlijk
Zwolle - Herfte, oplossen capaciteitsknelpunt opstellen te Zwolle	Ja	2019		waarschijnlijk
Zwolle - Herfte, oplossen capaciteitsknelpunt spoor (spoorverdubbeling Zwolle - Herfte)	Ja	II 2021		waarschijnlijk
Zwolle, realiseren gelijktijdigheden rondom emplacement Zwolle middels aanpassen sporen en wissels	Ja	jul 2018		zeker
Groningen Spoorzone, 4-sporigheid Groningen - Groningen Europapark incl. nieuw opstelsterrein met 118 bakeenheden voor Arriva en 68 voor NS; saneren bestaand opstelsterrein	Ja	II 2020		risicovol
Groningen Spoorzone, stationsuitbreiding en doorkoppeling Regionet	Ja	2022		risicovol
Rotterdam/Den Haag – Utrecht				
Gouda: saneren diverse wissels en de sporen 4, 6 en 9	Ja	nov 2019		risicovol
VleuGel; Utrecht (Amsterdam Rijnkanaal) - Utrecht Centraal (4-sporigheid)	Ja	dec 2018		waarschijnlijk
Utrecht - Arnhem - Zevenaar				

Overzicht planningsdata functionaliteitswijzigingen infraprojecten t/m 2024

Omschrijving	Goekeuring realisatie	Datum gepland	Herziene datum	Haalbaarheid indienststelling
Arnhem perronspoor 4 wijzigen in 2 fasenperron	Nee	2019	2020	risicovol
Spoorzone Ede, saneren goederen emplacement	Ja	III 2019		waarschijnlijk
Spoorzone Ede, zijperron (spoor 5) indienst, perronspoor 4 buitendienst	Ja	IV 2019		waarschijnlijk
Spoorzone Ede, spoor 4 indienst met aanliggend middenperron	Ja	II 2020		waarschijnlijk
Spoorzone Ede, station en sporen lay-out gereed voor PHS	Nee	2021		waarschijnlijk
Driebergen-Zeist, ingebruikname nieuwe zuidelijke sporen en verplaatste perrons	Ja	aug 2018		waarschijnlijk
Driebergen-Zeist, aanleg keervoorziening, 2 extra inhaalsporen (4-sporigheid) en opheffen 2 overwegen en nieuw stationsgebouw	Ja	2020		waarschijnlijk
Maarsbergen; opheffen overweg N226 d.m.v. tunnel	Nee	2024		risicovol
SAAL corridor				
Diemen, (2e fase) overloopwissel en keervoorziening	Nee	2023		waarschijnlijk
OV SAAL KT; Amsterdam RAI opheffen TSB, snelheid naar 130km/u	Ja	III 2019	II 2019	waarschijnlijk
OV SAAL MLT - Transfer	Nee	2024		risicovol
Zuidas Dok: aanbrengen wisseloverloop en kruiswissel tussen RAI en Zuid en dekken Britten Passage	Ja	2019/2020		risicovol
Zuidas Dok: verwijderen wisseloverloop en kruiswissel tussen RAI en Zuid	Ja	2022		risicovol
Zuidas Dok: verbreden perron en verbreden Minerva Passage	Ja	2021-2023		risicovol
Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)				
Amsterdam Sloterdijk, keervoorzieningen vanuit richting Zaandam, Haarlem en Schiphol	Nee	IV 2021		waarschijnlijk
Nijmegen, wisseloverloop van spoor 3b naar spoor 2	Nee	IV 2019		risicovol
Tilburg, 4e perronspoor met beperkte bereikbaarheden	Nee	2021		waarschijnlijk
Tilburg, 4e perronspoor sneller binnenkomen incl. seinoptimalisatie Breda-Tilburg	Nee	2023		waarschijnlijk
Amsterdam CS, buitendienststellingen tweesporige spoorbakken	Nee	2021		risicovol
Breukelen Seinoptimalisatie	Nee	P.M.		
Utrecht – 's Hertogenbosch, integrale seinverdichting	Nee	P.M.		
's Hertogenbosch-Vught, faseringsstap: 2 sporig (1 spoor buitendienst); baanvaknelheid 80 km/u over 5,5 km	Nee	2021		risicovol
Rhenen, extra perronspoor	Nee	P.M.		
Stations en stationsaanpassingen				
Amsterdam CS: Fietsenstalling stationsplein; inkorten spoor 1 met 60 meter	Nee	2020		risicovol
Amsterdam CS: Fietsenstalling stationsplein; verlengen spoor 1 met 60 meter	Nee	2021		risicovol
Den Haag CS, ombouw emplacement spoor 11 en 12 in dienst en weer geschikt voor heavy-rail	Nee	III 2021		risicovol
Den Haag CS, ombouw emplacement	Nee	2023 - 2025	2024	risicovol
Nieuwe Haltes				
Leeuwarden Werpsterhoek, nieuwe halte	Nee	P.M.		

Overzicht planningsdata functionaliteitswijzigingen infraprojecten t/m 2024

Omschrijving	Goekeuring realisatie	Datum gepland	Herziene datum	Haalbaarheid indienstelling
Zwolle Stadshagen, nieuwe halte	Ja	dec 2017		
Station Bleiswijk-Zoetermeer	Ja	dec 2018		waarschijnlijk
Opstellen en behandelen				
Hoofddorp Opstelsterrein, realiseren gelijktijdigheid, uitbreiden opstelcapaciteit en extra keerspoor	Nee	2022	2023	waarschijnlijk
Uitgeest, PHS: Heerhugowaard opstelsterrein, 63 bakeenheden, bereikbaar vanuit Alkmaar en Schagen.	Nee	2024		risicovol
Uitgeest, PHS: Uitgeest opstelsterrein, 75 bakeenheden incl. ontsluiting via derde spoor	Nee	2024		risicovol
Amsterdam Westhaven, opstelsterrein reizigersmaterieel 125 bakken.	Nee	IV 2022		waarschijnlijk
OV SAAL MLT - Opstelsterrein Lelystad; 36 bakken	Nee	2021		waarschijnlijk
Eindhoven, uitbreiden opstelcapaciteit met 50 bakken module 4 (PHS)	Nee	II 2020		risicovol
Eindhoven, uitbreiding opstelcapaciteit reizigersmaterieel met 35 bakken (Module 1, Quick Win)	Nee	IV 2020	IV 2021	risicovol
Den Helder, Uitbreiding opstelsterrein met 8 bakeenheden	Ja	sept 2018	sep 2018	zeker
Zaandam, Uitbreiding opstelsterrein met 24 bakeenheden		dec 2017	dec 2017	gerealiseerd
Amersfoort, Uitbreiding opstelsterrein met 45-60 bakeenheden	Nee	juli 2020	jul 2020	risicovol
Den Haag Binckhorst, Uitbreiding opstelsterrein met 20 bakeenheden	Nee	apr 2019	dec 2019	waarschijnlijk
Dordrecht, Uitbreiding behandelcapaciteit met 42 bakeenheden	Nee	mrt 2019	dec 2019	waarschijnlijk
Rotterdam, Uitbreiding behandelcapaciteit met 24 bakeenheden	Nee	aug 2019	dec 2019	waarschijnlijk
Roosendaal, Uitbreiding opstelsterrein module A: 71 bakeenheden	Nee	juli 2021	2022	waarschijnlijk
Roosendaal, Opstelsterrein module B: Upgrade bestaande opstel- en behandelemplacement, sporen 11 t/m 14 en 17 daardoor vermindering van 4 bakeenheden	Nee	III 2022		waarschijnlijk
Leidschendam, Uitbreiding opstelsterrein met 8 bakeenheden	Nee	dec 2018		waarschijnlijk
Watergraafsmeer, Uitbreiding opstelsterrein	Nee	P.M.		
Watergraafsmeer infrasporen, geschikt maken van de infrasporen voor 30 bakken Behandelen op Opstelcapaciteit	Ja	IV 2019		risicovol
Emmen, verhogen opstelcapaciteit	Nee	2020		risicovol
Overige projecten enz.				
Blerick: Vervangen S-bord spoor 108 door bediend sein.	Ja	mrt 2018	Jul 2018	risicovol
Calandbrug vervangen/vernieuwen	N.v.t.	2021		waarschijnlijk
Delfzijl, saneren emplacement	Ja	I 2019	III 2019	risicovol
Heerenveen verhogen energievoorziening; SS vervangen door OS		dec 2017		gerealiseerd
Hengelo, vergroten nuttige perronlengte spoor 11 zodat treinen van Keolis uit Bielefeld op perron 11 te Hengelo kunnen aanlanden.		dec 2017		gerealiseerd
Horst-Sevenum saneren wissels en derde spoor		III 2019	vervallen	geannuleerd
Keervoorziening Achterhoek Terborg, Aalten, Lichtenvoorde		dec 2017		gerealiseerd
Landgraaf - Herzogenrath (grens), elektrificatie baanvak	Ja	IV 2018	IV 2018	waarschijnlijk
Leeuwarden, gelijktijdigheid Lw-Sk/Hlg-Lw, snelheidsverhoging binnenkomst Sk en Hlg, verhogen snelheid Mtg-Sknd naar 130km/u en servicespoor Lw	Nee	2020		risicovol
Maastricht - Visé; aanleg ATB EG en Vv tot aan grens.	Nee	2021	2020	waarschijnlijk

Overzicht planningsdata functioneleitswijzigingen infraprojecten t/m 2024

Omschrijving	Goekeuring realisatie	Datum gepland	Herziene datum	Haalbaarheid indienstelling
Maastricht Noord, uitbreiding station (2e fase) : bediening Sittard - Maastricht	Nee	II 2019		risicovol
Meppel - Leeuwarden; energieverzwaren	Ja	dec 2017	Mrt 2019	waarschijnlijk
Naarden-Bussum, snelheidsverhoging 80 km/h naar 130 km/h	Ja	IV 2019		zeker
Roosendaal - Vlissingen saneren diverse wissels	Ja	2019		waarschijnlijk
Verzwaren tractie-energievoorziening Brabantroute	Nee	IV 2019		risicovol
Watergraafsmeer, geluidsschermen (On hold en afhankelijk besluitvorming gemeente)		P.M.		
Zutphen: verplaatsen sein 114	Nee	III 2019		waarschijnlijk
Voorzieningen t.b.v. onderhoud Flirt-treinen NedTrain: locaties Nijmegen + Eindhoven + Arnhem + Zutphen		dec 2017		gerealiseerd
Regionale lijnen				
Coevorden herinrichten emplacement	Ja	okt 2018		risicovol
Emmen Zuid; dubbelsporigheid + 2e perron	Nee	I 2019	2020	risicovol
Franeke en Harlingen, perronverlenging met 30 meter		mei 2018		gerealiseerd
Gouda - Alphen, HOV Halte Boskoop Snijdelwijk		dec 2017		gerealiseerd
Gouda (-Alphen), opstel-, keer- en servicevoorzieningen 12 bakken voor treindienst Gouda-Alphen aan de Rijn	Nee	II 2020	II 2021	risicovol
Gouda Alphen, HOV Halte Waddinxveen Triangel		feb 2018		gerealiseerd
Groningen-Nieuweschans, snelheidsverhoging van 100 km/h naar 120/140 km/h	Nee	IV 2020		risicovol
Inframaatregelen t.b.v. kwartierdienst Valleilijn	Nee	IV 2021		risicovol.
Leiden - Utrecht, HOV Frequentieverhoging en realisatie nieuwe haltes Zoeterwoude en Hazerswoude.	Ja	P.M.		risicovol
Maaslijn (Nijmegen - Roermond), elektrificatie	Nee	IV 2021	2022/2023	risicovol
Maaslijn (Nijmegen - Roermond), partiële spoorverdubbeling en boogaanpassingen (versnellingsmaatregel)	Nee	IV 2021		risicovol
Ommen, station inrichten met 2 eilandperrons en seinverdichting	Ja	jul 2019		risicovol
Passeerspoor Gouda - Waddinxveen	Nee	III 2021	P.M.	risicovol
Roodeschool - Eemshaven, nieuwe spoorlijn inclusief nieuwe haltes Roodeschool en Eemshaven		mrt 2018		gerealiseerd
Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf	Nee	IV 2021		risicovol
Valleilijn, extra onderstation Lunteren	Ja	nov 2018		waarschijnlijk
Valleilijn, perronverlengingen t.b.v. FLIRT materieel	Nee	I 2019		risicovol
Valleilijn, Regionale Markt- en Capaciteitsanalyse (RMCA) vervolgfase Robuustheid Vergrotende Maatregelen	Nee	IV 2020		risicovol
Valleilijn, Regionale Markt- en Capaciteitsanalyse (RMCA) vervolgfase Robuustheid Vergrotende Maatregelen: Aftellers	Nee	IV 2018		risicovol
Zevenaar - Didam, dubbelspoor en snelheidsverhoging (120 km/u); Didam - Wehl (130km/u)	Ja	sep 2019		waarschijnlijk
Zwolle - Wierden, onderzoek extra trein, snelheidsverhoging Zwolle-Heino en Nijverdal-Wierden	Ja	dec 2017		gerealiseerd
Zwolle-Kampen elektrificatie (start proefbedrijf)	Ja	nov 2017		gerealiseerd
Groningen - Leeuwarden, extra sneltrein	Ja	IV 2020		risicovol
Goederen				
ECT Maasvlakte; koppeling beveiliging ProRail en ECT t.b.v. versneld binnenkomen en vertrekken	Nee	III 2019		waarschijnlijk
Hoekselijn: definitieve beveiliging goederenspoor	Ja	okt 2018		risicovol

Overzicht planningsdata functionaliteitswijzigingen infraprojecten t/m 2024

Omschrijving	Goekeuring realisatie	Datum gepland	Herziene datum	Haalbaarheid indienststelling
Locomotievenwerkplaats Rotterdam Maasvlakte, aansluiten van de nieuw te bouwen loc werkplaats op beveiliging van ProRail	N.v.t.	III 2019		waarschijnlijk
Sittard-Geleen, aanleg Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot	Nee	2022		risicovol
Sloe elektrificatie opstelsporen	Nee	2022		risicovol
Vervangen Botlekbrug door hogere brug	Ja	sep 2018	sept 2019	risicovol
Waalhaven en Pernis: saneren wissels	Ja	dec 2018		waarschijnlijk
HoekseLijn: realisatie goederenoverdrachtspoor. Goederenverkeer mogelijk van Schiedam van/naar Vlaardingen	Ja	Feb 2018	p.m.	risicovol
Zevenaar stap 4a: Aansluiting 3e spoor Zevenaar - Zevenaar Grens	Ja	IV 2018		zeker
Zevenaar stap 4b: aansluiten 3-sporigheid Duitsland op Nederlandse 3-sporige situatie	Ja	2022		risicovol
Zevenaar stap 3: Aansluiting Duitse ERTMS level 2 baseline 3 op Nederlandse ERTMS level 2 baseline 2.3.0.d	Ja	2022		risicovol
Venlo: aansluiting railterminal TPN op baanvak Horst-Sevenum - Blerick, incl. goederenwachtpoor aan oostzijde aansluiting.	Ja	IV 2019		
Havenspoorlijn, Waalhaven-Zuid herinrichting emplacement ten behoeve van het huidige en toekomstige proces	Nee	2021		waarschijnlijk

2 Infrastructuurstudieprojecten

ProRail identificeert potentiële toekomstige capaciteitsknelpunten op het hoofdspoorwegnet en doet studies die uitmonden in voorstellen om overbelasting in de toekomst te voorkomen. Deze activiteit vloeit voort uit de beheerconcessie, waarin staat: “Onder beheer wordt mede verstaan de voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van hoofdspoorweginfrastructuur.”¹²².

MIRT-studies

Voor lopende studies in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) verwijzen wij naar de Rijksbegroting 2018 (MIRT, planstudies- en realisatietabel).

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Ten behoeve van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer voert ProRail planuitwerkingsstudies uit, ingedeeld in zes corridors:

1. Alkmaar – Amsterdam,
2. Amsterdam – Eindhoven,
3. Schiphol – Nijmegen,
4. Den Haag – Breda,
5. Breda – Eindhoven,
6. Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (SAAL)
7. Goederen Zuid (Meteren – Venlo).

Onder deze corridors worden een aantal infraprojecten ontwikkeld. De geplande realisatiedata van deze infraprojecten zijn in het Overzicht planningsdata functionaliteitswijzigingen infraprojecten in bijlage 10 te vinden.

Spoorplan Noord Nederland

Door Spoorplan Noord-Nederland nemen de reismogelijkheden met de trein in het noorden flink toe, waardoor er snellere verbindingen in de regio en naar de Randstad ontstaan. Het nieuwe station Eemshaven, de spitspendel Assen – Groningen en de extra sprinter Leeuwarden – Meppel zijn producten die al gerealiseerd zijn. In de komende periode zullen er nog veel aanpassingen aan het spoor volgen. Zo wordt onder andere tussen Zwolle en Herfte het spoor uitgebreid met twee extra sporen, wordt tussen Leeuwarden en Groningen op diverse plekken het spoor dubbelsporig gemaakt en wordt in Groningen een nieuw opstelempacement gerealiseerd. Al deze aanpassingen zijn noodzakelijk om de capaciteit op het spoor te vergroten waardoor meer reismogelijkheden, treinverbindingen, geboden kunnen worden, waardoor de overstappen op de grote stations verbeterd worden en waardoor de reistijd naar de Randstad verkort wordt. Het Spoorplan Noord Nederland kent een investeringsvolume van circa € 1 miljard (via diverse financieringsstromen) waarvan ongeveer driekwart uitvoering is.

ERTMS

In 2018 is de uitrolscope van het programma ERTMS bijgesteld. Dit is bekend gemaakt in de 9^e voortgangsrapportage van het programma ERTMS aan de Tweede Kamer (kenmerk IENW/BSK-2018/180409 van 19 oktober 2018).

¹²² Artikel 2 lid 2 beheerconcessie 2015 - 2025.

De uitrolscope is daarbij vastgesteld zoals weergegeven in onderstaande figuur.



De uitrolplanning is aangegeven in onderstaande tabel.

Proefbaanvak Hanzelijn inclusief emplacement Lelystad (2026)					
Uitrolgebied A (Noord)			Uitrolgebied B (Zuid)		
A1	OV SAAL oost	2027-2029	B1	Kijfhoek - Belgische grens	2026-2028
A2	Hoofddorp - Duivendrecht	2027-2029	B2	Roosendaal - Den Bosch	2028-2030
A3	Utrecht - Meteren	2028-2029	B3	Meteren - Eindhoven	2029-2031
			B4	Eindhoven - Venlo	2029-2031

3 Uitvoering van capaciteitsvergrotingsplannen

Maatregel	Status	Gereed voor exploitatie
Overbelastverklaring 2009 (dienstregelingsjaar 2010) het gehele emplacement Waalhaven Zuid		
<i>Knelpunt:</i> - opstellocatie voor locomotieven - wissel 207 a/b – 211 a/b (wisselkruis RSC)		
Planstudie opgestart. Naast maatregelen in de infrastructuur kijkt ProRail ook naar procesmaatregelen (beter benutten)	Q4 2016 start ontwikkeling voorkeursvariant 1e fase .	rond 2022
Overbelastverklaring 2011/02, emplacement Watergraafsmeer.		
<i>Knelpunt:</i> De aangevraagde opstelcapaciteit is groter dan de aangeboden opstelcapaciteit. In het capaciteitsvergrotingsplan worden de volgende maatregelen voorgesteld.		
ProRail onderzoekt de mogelijkheid om eind 2015 een uitbreiding van 31 bakeenheden aan opstel- en servicecapaciteit te leveren. Dit door een alternatieve locatie voor de functie van de infrasporen te realiseren en op de vrijgekomen ruimte uitbreiding van de opstel- en servicecapaciteit te realiseren. De activiteiten van ProRail AM op de Watergraafsmeer zullen in kaart worden gebracht en waar nodig zal een alternatieve locatie worden gerealiseerd.	Planuitwerking, discussie over de scope heeft het project vertraagd	Nog niet bekend
Overbelastverklaring 2011/03, emplacement Hoofddorp opstel		
<i>Knelpunt:</i> De aangevraagde opstelcapaciteit is groter dan de aangeboden opstelcapaciteit. In het capaciteitsvergrotingsplan worden de volgende maatregelen voorgesteld.		
Realiseren van het project 'Hoofddorp Opstelsterrein, Uitbreiden opstelcapaciteit'	Het beschikbare budget is niet toereikend voor het project. Samen met stakeholders is nagegaan wat (opstellen en/of keerfunctionaliteit) binnen het beschikbare budget gerealiseerd kan worden. Planuitwerking gestart.	Nog niet bekend
Overbelastverklaring 2012/03, Station Leeuwarden		
<i>Knelpunt:</i> NS Reizigers heeft capaciteit aangevraagd op spoor 3 om haar treinen te servicen, Arriva heeft capaciteit aangevraagd op spoor 3 voor haar reguliere treindienst. In het capaciteitsvergrotingsplan is geconcludeerd dat in het Robuust Spoor project Leeuwarden een oplossing wordt gezocht voor o.a. het conflict op spoor 3 dat heeft geleid tot de Overbelastverklaring. Voor dit project is geen financiering gevonden. Op verzoek van alle betrokkenen verkent ProRail nu de mogelijkheid om alsnog de service- en behandelcapaciteit op emplacement Leeuwarden te verbeteren.		
Realiseer een gelijktijdigheid voor de perronsporen 1 en 2 waardoor Arriva spoor 3 niet langer nodig heeft voor haar treindienst	Planuitwerking	2020

Maatregel	Status	Gereed voor exploitatie
Overbelastverklaring 2012/04, Station Groningen		
Knelpunt: NS Reizigers heeft capaciteit aangevraagd op spoor 7a om haar treinen op te stellen, Arriva heeft capaciteit aangevraagd op spoor 7a voor haar reguliere treindienst. In het capaciteitsvergrotingsplan is geconstateerd dat het knelpunt dat genoemd wordt in de overbelastverklaring voor de korte termijn opgelost wordt in de uitvoering. Voor de lange termijn is het aannemelijk dat op initiatief van het Samenwerkingsverband Noord Nederland (SNN) een aanpassing aan het emplacement Groningen uitgevoerd gaat worden. Onderdeel van de aanpassing zal zijn dat de invulling gegeven wordt aan de behoefte aan opstel- en servicecapaciteit.		
Knelpunt wordt uitgewerkt in het project Groningen, Spoorknoop.	Realisatie gestart	2020
Overbelastverklaring 2013/02, Bediening Utrecht Leidsche Rijn		
Knelpunt: Voor de dienstregeling van 2013 is een 3e en 4e Sprinter op Utrecht Centraal – Woerden aangevraagd. De nieuwe Sprinter Utrecht Centraal – Woerden Molenvliet gaat in kwartierspatroon rijden met de Sprinter Utrecht Centraal – Den Haag Centraal. Omdat de bediening van Utrecht Leidsche Rijn door de Sprinter Utrecht Centraal – Den Haag Centraal leidt tot kraptes in de dienstregeling, is een Overbelastverklaring opgesteld. Omdat: - er opties zijn die vóór 2018 in de dienstregeling te realiseren zijn; - het Ministerie van I&W ProRail opdracht heeft gegeven een beschikkingsaanvraag voor de capaciteitsuitbreiding 4-sporigheid over het Amsterdam Rijn Kanaal voor te bereiden (één van de vier oplossingsrichtingen, prognose gereed eind 2018, onder voorbehoud); zijn in de capaciteitsanalyse geen andere infrastructuuropties verkend en, als gevolg daarvan, voorgedragen voor een capaciteitsvergrotingsplan.		
Oplevering 4-sporigheid over het Amsterdam Rijn kanaal.	gerealiseerd	Tweede kwartaal 2018
Overbelastverklaring 2013/03, Baanvak Zwolle – Herfte aansluiting		
Knelpunt: De overbelastverklaring komt voort uit de capaciteitsaanvragen van Arriva (4 maal per uur per richting ZI-Cv), NS Reizigers (4 maal per uur per richting ZI-Gn en 2 maal per uur per richting ZI-Lw). Daarbij is door de vervoerders aangegeven dat, met uitzondering van twee treinen ZI-Co, de treinen in de knoop Zwolle moeten liggen. Het blijkt niet mogelijk om de gevraagde capaciteit op dit traject te verdelen. In het vergrotingsplan is geconstateerd dat in het project Zwolle Spoort een oplossing voor dit knelpunt deel uitmaakt van de uitwerking.		
Project Zwolle Spoort	Planuitwerking is gestart	2021
Overbelastverklaring 2013/04, Arnhem – Zevenaar		
Knelpunt: Het capaciteitsprobleem bestaat uit twee elementen: - De krappe overstapaansluiting te Arnhem tussen de Regio-treinen van/naar Doetinchem (Arriva/Hermes) en de IC-treinen van/naar Utrecht. - De onderlinge tijdligging van deze Regio-treinen en de ICE (NS Hispeed). Als de ICE richting Duitsland rijdt, vertrekt de Regio-trein vier minuten eerder uit Arnhem en staat vervolgens vier minuten stil te Zevenaar. Deze problemen zijn niet op de huidige infrastructuur op te lossen. Om het capaciteitsconflict tussen Arnhem en Zevenaar op te lossen adviseert ProRail spoorverdubbeling van het traject Zevenaar – Didam en snelheidsverhoging op het traject Zevenaar – Wehl. Er vindt op dit moment overleg plaats tussen ProRail en regionale concessieverleners over financiering van de maatregelen.		
Spoorverdubbeling Zevenaar - Didam	Provincie Gelderland heeft 41,5 mln beschikbaar gesteld voor realisatie dubbelspoor Zevenaar-Didam en versnelling Zevenaar Wehl. 2 ^{de} Kwartaal 2015 is de voorkeursvariant vastgesteld	Naar verwachting 2018/2019
Snelheidsverhoging Zevenaar - Wehl	Idem	Idem

Maatregel	Status	Gereed voor exploitatie
Overbelastverklaring 2013/10, Emplacement Zwolle		
<i>Knelpunt:</i> Door intensivering van de treindienst van Arriva (Zwolle-Emmen) en NSR (Hanzelijn) heeft de beschikbare opstelcapaciteit op het emplacement dermate veel beperkingen dat niet alle gewenste bakken kunnen worden opgesteld en alle benodigde processen kunnen worden uitgevoerd.		
De uitwerking van de maatregelen om het capaciteitsknelpunt voor Zwolle opstellen op te lossen worden onderdeel van het project Zwolle Spoort.	Planuitwerking	2020
Overbelastverklaring 2014/05, Emplacement Dordrecht		
<i>Knelpunt:</i> Het totaal van de aangevraagde capaciteit ten behoeve van opstellen van materieel te Dordrecht overschrijdt de beschikbare capaciteit met 32 bakkeneenheden (nachtoverstand) resp. 24 bakeenheden (tussen de spitsen).		
In het vergrotingsplan wordt geadviseerd lenW te vragen opdracht te geven voor de planuitwerking eerste fase Dordrecht Vlaakweg voor minstens 32 bakeenheden.	Capaciteitsuitbreiding Vlaakweg staat on hold. Als alternatief wordt met NS verkend of Roosendaal een alternatief voor Vlaakweg kan zijn. Een deel van de benodigde gelden is voorzien in het actieplan korte termijnmaatregelen.	Nog niet bekend
Overbelastverklaring 2014/06, Emplacement Sloe		
<i>Knelpunt:</i> Vanwege het feit dat meerdere vervoerders werkzaam zijn op het emplacement Sloe en de toegenomen behoefte aan aankomende en vertrekkende treinen met E-tractie ontstaat er regelmatig een conflict t.a.v. het gebruik van de beschikbare geëlektrificeerde aankomst- en vertreksposen. Deze dienen nu snel (al voordat bedrijven bediend kunnen worden) vrij gemaakt te worden hetgeen leidt tot extra rangeerbewegingen.		
Geadviseerd wordt om een planstudie te starten naar mogelijke elektrificatie van sporen te Sloe. ProRail zal dit aan het Ministerie van lenW voorstellen in het kader van PHS.	Planstudie is gestart	Verwachting 2021
Overbelastverklaring 2014/07, Baanvak Groningen – Zwolle		
<i>Knelpunt:</i> De padkarakteristiek van goederen maakt het niet mogelijk om, tussen de IC's en sprinters die in een halfuurs-cadans rijden tussen Groningen en Zwolle, een goederentrein zonder een niet-commerciële stop te Hoozevee van Onnen naar Zwolle te laten rijden zonder aantasting voor de halfuurscadans voor reizigers met tien minuten. Indien wel een niet-commerciële stop wordt toegepast, dan is de enige mogelijkheid een inhaling van de goederentrein door de IC te Hoozevee. Dit geeft een lengtebeperking van 580 meter voor de goederentrein.		
Combinatieoplossing bestaande uit rijtijdverkorting door het vervangen van twee 1:9 wissels door 1:15 wissels en opvolgtijdverkorting door aanpassing van de seinplaatsing. De maatregel is effectief nadat de projecten spoorzone Assen, Boogaafsnijding Hoozevee en Zwolle Spoort opgeleverd zijn.	Project is gestart	3 ^{de} kwartaal 2020
Overbelastverklaring 2016/01 emplacement Leidschendam werkplaats		
<i>Knelpunt:</i> NSR vraagt de sporen 22 en 24 services en opstellen van materieel. NedTrain vraagt de sporen 22 en 24 aan voor opstellen en rangeren van materieel.		
Benutting van de bestaande opstelposen van HS door het inrichten van een carouselproces op de Binckhorst	Onderzoek door NS is nog niet uitgevoerd. Wordt opgepakt door Programmabureau Behandelen en Opstellen	Nog niet bekend

Maatregel	Status	Gereed voor exploitatie
Besluit over uitbreiding OHW Leidschendam.	Project is door NS gestart	Eerste kwartaal 2018
Overbelastverklaring 2017/01 Betreft het baanvak Leeuwarden – Meppel		
<i>Knelpunt:</i> Het tractiesysteem van het baanvak Leeuwarden – Meppel kan de extra sprinter niet faciliteren		
4 eenvoudige onderstations voorzien van een extra tractiegroep en zonodig tweede voedingspunt.		December 2017
Overbelastverklaring 2017/02 Het baanvak 's Hertogenbosch- Geldermalsen – Houten		
<i>Knelpunt:</i> De sprinters richting Tiel conflicteren met de goederenpaden uit de richting 's Hertogenbosch die in Geldermalsen worden ingehaald door de IC's Eindhoven – Schiphol.		
Het knelpunt wordt 2018 weggenomen, er volgen geen maatregelen.		Niet van toepassing
Overbelastverklaring 2017/03 Emplacement Moerdijk en stamlijnen		
<i>Knelpunt:</i> De overbelastverklaring "nabije toekomst" Moerdijk omvat een drietal capaciteitsknelpunten: 1. 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 vervoerders toegenomen waardoor meer druk op de beschikbare capaciteit komt. 2. De openbare laad- en losplaats: Op Moerdijk zijn twee verladers met structureel vervoer die 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. 3. 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.		
Uitbreiding aan de zuidzijde van het emplacement Moerdijk met één perronspoor en één opstelspoor (variant B) en splitsen van TRS1 in twee TRS'sen	Capaciteitsvergrotingsplan gereed en voorgelegd aan IenW voor financiering	Nog niet bekend
Splitsen van TRS2 en TRS3, beide in twee TRS'sen	Tijdelijk stilgelegd vanwege nieuwe inzichten VL	Nog niet bekend
Toepassen van integrale planning op Moerdijk	geïmplementeerd	Gereed
Overbelastverklaring 2017/03 Utrecht perronspoor 5		
<i>Knelpunt:</i> Perron 5/7 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.		
Verbreden van perron 5/7, spoor 5 zijde, met compensatie voor de lengte van spoor 4 (alternatief 1b)	Planstudie is gestart	Nog niet bekend

Maatregel	Status	Gereed voor exploitatie
Overbelastverklaring 2018/03 Hoorn – Alkmaar – Uitgeest - Haarlem		
Knelpunt: In het dienstregelingjaar 2018 kan de wens van NSR om de Sprinter 4800 Amsterdam – Haarlem – Alkmaar – Hoorn in beide halfuren te Hoorn te laten aansluiten op de IC 4500 in de richting Enkhuizen v.v., niet worden gehonoreerd. Om dit mogelijk te maken zou de sprinter Haarlem – Alkmaar – Hoorn binnen de dienstregelingsstructuur 2018 circa een kwartier moeten “schuiven”. Dit conflicteert echter met het goederenpad tussen Beverwijk en Haarlem.		
Uit de capaciteitsanalyse volgen geen maatregelen		
Overbelastverklaring 2018/02 Amsterdam - Schiphol		
Knelpunt: De wens van NSR om de Sprinters tussen Amsterdam en Schiphol in strakke kwartiersligging te kunnen rijden conflicteert met overkruis goederenpaden vanaf Amsterdam Westhaven richting Amsterdam centraal op Amsterdam Transformatorweg aansluiting. De onregelmatige tijdligging heeft invloed op de transferproblematiek te Schiphol.		
Aanbeveling is om te bezien of in de faseringsplanning van PHS Amsterdam Centraal de vrije kruising Dijkgracht eerder kan worden gerealiseerd.		
Overbelastverklaring 2018/01 Amersfoort - Utrecht		
Knelpunt: Connexxion heeft voor dienstregeling 2018 een aanvraag gedaan om de treinserie Amersfoort – Barneveld Centrum (treinserie 31400) gedurende het hele jaar met uitzondering van de zomervakantie als openbare reizigerstrein door te rijden naar Utrecht. Deze treinen rijden globaal tussen aanvang reizigersdienst en 19.00 uur. Hierdoor ontstaan conflicten met de omliggende treindienst van NSR.		
Uit het capaciteitsvergrotingsplan volgen geen maatregelen		
Overbelastverklaring 2018/01(Nabije toekomst) West Brabant		
Knelpunt: De overbelastverklaring gaat over een viertal conflicten: De IC Den Haag – Eindhoven vice versa kan station Rotterdam Blaak niet bedienen; De Moerdijkbrug biedt onvoldoende capaciteit voor 14 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 IC Amsterdam – Vlissingen vice versa gaat gepaard met een lange halteertijd van 7 minuten.		
Roosendaal: Onderzoek naar de mogelijkheden voor het verlengen van spoor 3b te Roosendaal naar 10 bakken. Dit onderzoek wordt gecombineerd met de klantvraag van NS om spoor 4b op 12 bakken lengte te brengen.	Planstudie is gestart	Nog niet bekend
Dordrecht-Lage Zwaluwe: Changerequest geplaatst bij organisatie ERTMS Kijfhoek-Belgische grens. Inhoud: onderzoek mogelijkheden en extra kosten voor verkorte opvolgtijden Dordrecht – Lage Zwaluwe binnen ERTMS-beveiliging.	Change request geplaatst. Onderzoek nog niet gestart.	Nog niet bekend

Maatregel	Status	Gereed voor exploitatie
Overbelastverklaring 2018/02 (Nabije toekomst) Amsterdam centraal – Amsterdam Bijlmer		
<i>Knelpunt:</i> Het capaciteitsknelpunt wordt veroorzaakt door een aantal conflicterende wensen: NS International wenst in de dal-periode 5x per dag een reistijdversnelling van de ICE door 8 minuten later te vertrekken uit Amsterdam Centraal; NS Reizigers wenst 6x per uur een IC te rijden met vertrek uit Amsterdam Centraal in een exacte 10'-ligging; daarnaast 4x per uur een Sprinter met vertrek uit Amsterdam Centraal ongeveer in een 10/20'-ligging, afgedwongen door de gewenste tijdligging van de IC's; DB Cargo wenst 2 paden per uur Amsterdam – Utrecht e.v. als rijmogelijkheid beschikbaar te hebben.		
Uit de capaciteitsanalyse volgen geen inframeatregelen		n.v.t.
Overbelastverklaring 2018/03(Nabije toekomst) Goederenpaden Zuidelijke Maaslijn		
<i>Knelpunt:</i> 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.		
Uit de capaciteitsanalyse volgen geen maatregelen		

bijlage 11 Informatie omtrent niet-hoofdspoorwegen (paragraaf 3.2.1)

Spoorwegen onder het regime van het Besluit bijzondere spoorwegen

ProRail beheert de navolgende in onbruik geraakte spoorwegen waarop het Besluit bijzondere spoorwegen van toepassing is:

- Roermond – Vlodrop Grens (richting Dalheim (D));
- Nijmegen – Nijmegen Grens (richting Kranenburg (D)).

Ten aanzien van de laatst genoemde spoorweg heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat ProRail per brief van 11 januari 2018 (kenmerk IENM/BSK-2017/303696) laten weten dat reactivering van deze spoorweg onwaarschijnlijk is en dat ProRail tot verkoop van deze bijzondere spoorweg kan overgaan.

Spooraansluitingen

Spoorverbindingen op de bedrijfsterreinen en de toeleidende sporen die de sporen op bedrijfs-terreinen verbinden met de hoofdspoorweg vallen buiten de door ProRail beheerde spoorwegen.

Toestemming tot het berijden van de spoorverbindingen op bedrijfsterreinen en de toeleidende sporen wordt steeds verleend door of via het aangesloten bedrijf, onder daarbij te stellen voorwaarden, die mede een gebruiksvergoeding kunnen omvatten.

Daarbij kunnen tevens beperkende voorwaarden gesteld worden die gerelateerd zijn aan de kenmerken van de betrokken sporen, zoals aslast-, snelheids- en profielbeperkingen, alsmede beperkingen gerelateerd aan de boogstralen van de betrokken sporen.

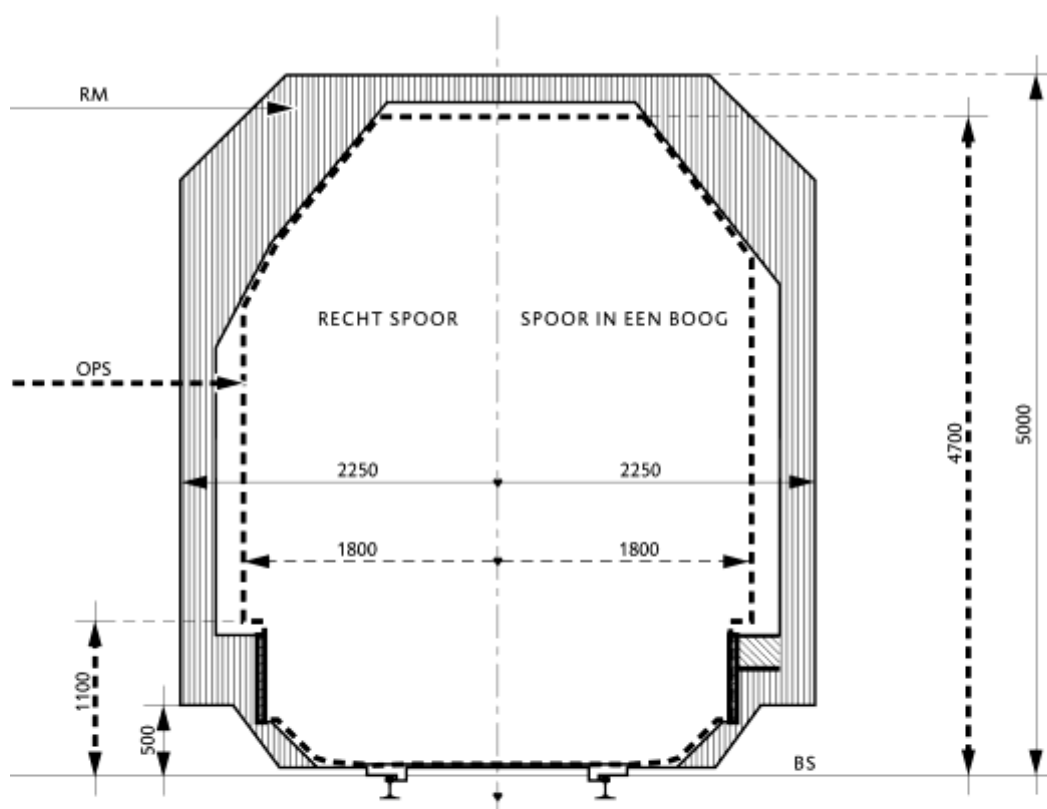
bijlage 12 Referentieprofielen (paragraaf 3.3.2.1)



Toelichting

Bijzonder ladingomgrenzingsprofiel

Het bijzondere ladingomgrenzingsprofiel¹²³, 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.



¹²³ Zoals bedoeld in artikel 10 lid 3 sub a Besluit spoorverkeer en is opgenomen in bijlage 8 bij de Regeling spoorverkeer.

bijlage 13 Aslasten en tonmetergewichten (paragraaf 3.3.2.2)

1 Goederenvervoer



2 Reizigersvervoer



bijlage 14 Treinbeïnvloedingssystemen (paragraaf 3.3.3.4)



bijlage 15 Treindetectiesystemen (paragraaf 3.3.3.5)



Tabel met baanvakken geschikt voor elektrische reizigerstreinstellen ongeacht of er monocultuur optreedt.

Baanvak
Zwolle – Kampen
Zwolle – Emmen
Zwolle – Wierden
Wierden – Almelo
Almelo – Hengelo
Hengelo – Oldenzaal grens ¹²⁴
Hengelo - Enschede
Arnhem - Nijmegen
Duiven - Zevenaar
Gouda - Alphen
Dordrecht - Geldermalsen
Maastricht - Kerkrade

¹²⁴ Verwachte situatie per 1 januari 2020.

bijlage 16 Baanvaksnelheden (paragraaf 3.3.2.4)



bijlage 17 Tractie-energievoorzieningssystemen (paragraaf 3.3.2.6)



Spanningssluizen Betuweroute

Ten behoeve van de overgang tussen het 25 kV AC tractie-energievoorzieningssysteem op de BetuweRoute en het 1500 V DC tractie-energievoorzieningssysteem te Kijfhoek en op de aansluitende spoorwegen zijn spanningssluizen voorzien op de volgende plaatsen:

- spanningssluizen met een lengte van de tractieloze zone van 186 m:
 - in de sporen tussen Barendrecht Vork en Waalhaven Zuid, ter hoogte van km 202,1;
 - in de sporen tussen Kijfhoek en Papendrecht, ter hoogte van km 3,5;
 - in de sporen tussen Zevenaar en Emmerich, ter hoogte van km 107,2;
- spanningssluizen met een lengte van de tractieloze zone van 30 m:
 - in de sporen van de verbindingsboog Geldermalsen/Meteren v.v.;
 - in de sporen van de verbindingsboog Zaltbommel/Meteren v.v.;
 - in de sporen van de verbindingsboog Valburg/Elst v.v.;
 - in het spoor van de verbindingsboog Valburg/Nijmegen Lent v.v.

Beperking stroomafname

Onderstaande tabel vermeldt de maximale stroomafname per trein op een aantal baanvakken waar een beperking geldt ten aanzien van de stroomafname van het 1500 V DC tractie-energievoorzieningssysteem.

Baanvak	Maximale stroomafname
Zwolle – Emmen	2.500 A
Zwolle – Kampen	2.000 A
Barneveld Noord – Ede Wageningen	2.500 A
Rhenen – De Haar Aansluiting	3.000 A
Dordrecht – Geldermalsen	2.700 A
Leiden Centraal – Woerden	3.200 A
Alphen aan den Rijn – Gouda	3.200 A
Rhenen – De Haar Aansluiting	3.000 A
Maastricht – Maastricht-spanningssluis	3.100 A

De maximale stroomafname van het 25 kV tractie-energievoorzieningssysteem is vermeld in EN 50388:2012. Indien een hogere of lagere waarde geldt, is deze waarde vermeld in het infrastructuurregister (zie paragraaf 3.3).

bijlage 18 Beweegbare spoorbruggen (paragraaf 3.4.5)

De nummers verwijzen naar de tabel op de volgende bladzijde.



Overzicht beweegbare spoorbruggen

Nr.	Brugnaam	Afkorting	Waterweg	Plaatsnaam	Baanvak
1	Singelgracht	SGBR	Westerkanaal	Amsterdam	Asd – Ass
2	Spaarnebrug	SPBR	Spaarne	Haarlem	Asd – Hlm
3	Vinkbrug	VKBR	Oude Rijn	Leiden	Gv – Ledn
4	Schiebruggen	DHS	Delfshavense Schie	Rotterdam	Rtd – Sdm
6	Oude Maas	GRBR	Oude Maas	Dordrecht	Ddr – Rtd
7	Markbrug	MABR	Markkanaal	Zevenbergen	Rsd – Zlw
8	Arnekanaalbrug	ABR	Arnekanaal	Arnemuiden	Rsd – Vs
9	Vlakebrug	VLK	Kanaal door Zuid-Beveland	Vlake	Rsd – Vs
16	Drentse hoofdvaart brug	SMVRT	Smildevaart	Meppel	Lw – Mp
18	Deelsbrug	BRDL	Deel	Akkrum	Lw – Mp
19	Boorne	BOBR	Boorne	Akkrum	Lw – Mp
20	Pr. Margrietkanaal	PMK	Prinses Margrietkanaal	Grouw	Lw – Mp
21	Harinxma kanaal (Mp-Lw)	HRMK	Van Harinxmakanaal	Leeuwarden	Lw – Mp
22	Oosterdoksuis	ODS	Oosterdoksuis	Amsterdam	Asd – Asdm
27	Hoge Gouwebrug	HGWBR	Gouwe	Gouda	Gd – Gv/Rtd
	Lage Gouwebrug	GWBR	Gouwe	Gouda	Gd – Ledn
28	Galgewater	GWT	Galgewater	Leiden	Apn – Ledn
29	Rijn-Schiekanaal	RSKBL	Rijn-Schiekanaal	Leiden	Apn – Ledn
30	Gouwsluis	GWB	Gouwe	Alphen aan de Rijn	Apn – Wd
31	Dubbele Wiericke	DWB	Dubbele Wiericke	Bodegraven	Apn – Wd
33	Vechtbrug	VTBR	Vecht	Weesp	Alm/Ndb – Wp
39	Coevorder Stadsgracht	COSB	Stadsgracht	Coevorden	Emn – Mrb
40	Hoogeveense vaart	HVVB	Verlengde Hoogeveensevaart	Nieuw Amsterdam	Emn – Mrb
42	Klifrak	KR	Klifrak	Workum	Lw – Stv
43	Wijmerts	WMB	Wijmerts	Oudega	Lw – Stv
45	Harinxma (Lw-Hlg/Stv)	HRM	Van Harinxmakanaal	Leeuwarden	Hlg/Stv – Lw
47	Zuidergracht	HLG	Zuidergracht	Harlingen	Hlg – Lw
49	Greuns	GRS	Greuns	Leeuwarden	Gn – Lw
50	Hoendiep	HDP	Hoendiep	Hoogkerk-Vierverlaten	Gn – Lw
51	Damsterhavenbrug	-	Haven	Delfzijl	stamlijn Havenschap
52	Zeesluisbruggen (2)	-	Zeesluizen (kleine en grote)	Delfzijl	stamlijn Havenschap
56	Wildervanckkanaal AG	WDVB	Wildervanckkanaal AG	Zuidbroek	Gn - Nsch
56a	Rensel	RSL	Rensel	Winschoten	Gn - Nsch
57	Westerwoldse Aa	WWAB	Westerwoldse AA	Nieuweschans	Nscg - Nsch
58	NoordWillemsKanaal	NRDWIL	Noordwillemskanaal	Groningen	Gn - Lw/Swd
59	Reitdiep	RDP	Reitdiep	Groningen	Gn - Swd
60	Boterdiep	BTD	Boterdiep	Bedum	Dz - Swd
62	IJsselbrug	IJBZ	IJssel	Zutphen	Ah/Apd - Zp
64	Oude IJssel	OIJ	Oude IJssel	Doetinchem	Zv - Ww

Overzicht beweegbare spoorbruggen

Nr.	Brugnaam	Afkorting	Waterweg	Plaatsnaam	Baanvak
69	Nauernaschevaart	NNVBR	Nauernaschevaart	Krommenie-Assendelft	Utg - Zd
70	Noordhollands kanaal	NHKBR	Noordhollands kanaal	Alkmaar	Amr - Hwd
71	Bolbrug	BOL	Ringvaart	Heerhugowaard	Amr - Hwd
72	Koegrasbrug	KGS	Noordhollands kanaal	Koegras	Ana - Hdr
73	Zaanbrug	ZDB	Zaan	Zaandam	Pmr - Zd
74	Noordhollands kanaal	NHK	Noordhollands kanaal	Purmerend	Pmr - Zd
75	Where	WHE	Where	Purmerend	Hn - Pmr
80	Wantijbrug	WIJB	Wantij	Dordrecht	Ddr - Gdm
81	Merwedekanaalbrug	MKBR	Merwedekanaal	Arkel	Ddr - Gdm
82	Ringvaartbrug	RVBR	Ringvaart	Nieuw Vennep	Ledn - Shl
83	Schinkelbrug	SKBR	Schinkel	Amsterdam	Asra - Dvd
84	Baanhoekbrug	BMBR	Beneden Merwede	Baanhoek	Ddr - Gdm
86	Calandbrug	CLB	Callandkanaal	Rotterdam	Havenspoor
87	Botlekbrug	BOTBR	Oude Maas	Rotterdam	Havenspoor
88	Sluiskilbrug	SLUB	Kanaal van Gent naar Terneuzen	Sluiskil	Svg - Tnz
89	Maasbrug	MTBR	Maas	Maastricht	Mt - Glk (B)

bijlage 19 Perronlengte (paragraaf 3.6.1)



bijlage 20 Openbare laad- en losplaatsen (paragraaf 3.6.2)



bijlage 21 Tankinstallaties (paragraaf 3.6.9)

Gegevens over de tankinstallaties zijn vermeld op de volgende pagina.



Informatie met betrekking tot opslagcapaciteit en debiet van tankinstallaties

Locatie	Opslagcapaciteit in m ³	Debiet in l/min (via vulpistool)	Debiet in l/min (via morsvrije aansluiting)
Groningen	3 x 80	90	200
Leeuwarden	2 x 40	90	200
Zwolle	3 x 100	90	200
Hengelo	2 x 60	90	200
Zutphen	2 x 40	90	200
Winterswijk	1 x 50	90	200
Arnhem	2 x 50	90	200
Amersfoort	2 x 30	90	200
Amsterdam Westhaven	1 x 100	90	200
Maasvlakte	1 x 100	120	200
Botlek	1 x 25	80	200
Waalhaven Zuid	1 x 100	120	200
Kijfhoek	2 x 50	125	200
Roosendaal	2 x 50	90	200
Terneuzen*	1 x 30	90	200
Nijmegen	2 x 30	90	200
Venlo	2 x 100	90	200
Heerlen	1 x 40	130	200

* Deze tankinstallatie is buiten gebruik genomen.

bijlage 22 Standaard goederenpaden (paragraaf 4.4.1.4)

ProRail dient snelheid, lengte en acceleratiekarakteristieken van standaard goederenpaden bekend te maken.¹²⁵

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 loc-type het meest voorkomt op dit baanvak.
4. Uit de realisatie gegevens 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 acceleratie mogelijkheden van het loc-type 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 (*Pre-arranged Paths*), welke in het kader van de Europese spoorgoederen corridors worden vastgesteld. De snelheid betreft de in het Donna plansysteem te gebruiken inlegsnelheid.
7. De internationaal vastgestelde maximale treinlengte inclusief locomotief is 740 m voor goederentreinen. Deze treinlengte kan in Nederland worden beperkt door de mogelijkheden van de infrastructuur. 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 3.3.2.5.
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 BUP-fase kan ProRail lokaal afwijken van bovengenoemde uitgangspunten. Deze afwijkingen worden geconsulteerd in het kader van een wijziging van de Netverklaring en de uitkomsten van de consultatie worden bekend gemaakt via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

Dit leidt tot de volgende karakteristieken.

(Deels) niet-geëlektrificeerde baanvakken.

Hiervoor is dieseltractie vereist. Op specifieke routes zijn specifieke vervoeren. Daarom zijn karakteristieken voor een aantal baanvakken separaat gedefinieerd.

Baanvak	Snelheid (km/h)	Lengte (m)	Loctype	Tonnage (ton)
Beverwijk – Uitgeest – Amsterdam Westhaven	80	513	D6400	1000
Amsterdam Westhaven – Uitgeest – Beverwijk	80	513	D6400	1000
Visé (B) – Kaldenkirchen	85	635	Class 66	1500
Kaldenkirchen – Visé (B)	80	510	Class 66	1500
Almelo – Emmen	80	400	D6400	800
Emmen – Almelo	95	400	D6400	250
Delftzijl – Onnen	60	455	D6400	700
Onnen – Delftzijl	60	500	D6400	700
Eemshaven – Onnen	60	519	D6400	800

¹²⁵ Artikel 1 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

Baanvak	Snelheid (km/h)	Lengte (m)	Loctype	Tonnage (ton)
Onnen – Eemshaven	60	519	D6400	800
Veendam aansluiting – Onnen	60	740	D6400	800
Onnen – Veendam aansluiting	60	740	D6400	800

Voor de niet genoemde niet-geëlektrificeerde baanvakken geldt dat de karakteristieken zoals die zijn opgenomen in de jaardienstaanvraag van een treinpad worden beschouwd als zijnde de karakteristieken van het standaard goederenpad.

Geëlektrificeerde baanvakken

De karakteristieken van standaard goederenpaden op geëlektrificeerde baanvakken zijn te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

Baanvak	Snelheid (km/h)	Lengte (m)	Loctype	Tonnage (ton)
Alle overige geëlektrificeerde baanvakken	90	Zie punt 7 van de uitgangspunten	BR189	2200

Kolen en erts paden

Baanvak	Snelheid (km/h)	Lengte (m)	Loctype	Tonnage (ton)
Amsterdam Westhaven / Houtrakpolder – Meteren – Emmerich	90	690	2*BR189	4000
Amsterdam Westhaven / Houtrakpolder – Eindhoven – Kaldenkirchen	90	614	2*BR189	4000
Kijfhoek – Venlo - Kaldenkirchen	85	650	2*BR189	5400

bijlage 23 Applicaties, publicaties en rapportages (paragraaf 3.3 en 4.4.5)

In deze bijlage zijn applicaties, publicaties en rapportages beschreven die ProRail aanbiedt op het gebied van:

- gegevens over de spoorweginfrastructuur (paragraaf 3.3);
- radiocommunicatie via GSM-R (paragraaf 3.3.3.3);
- (de voorbereiding van) de capaciteitsaanvraag en communicatie over het verdelingsproces (paragraaf 4.4.5);

via de in hoofdstuk 5 vermelde diensten.

In onderstaande tabel zijn de applicaties, publicaties en rapportages opgesomd en vervolgens kort omschreven. De derde kolom van deze tabel geeft een verwijzing voor een uitgebreide toelichting; en de vierde kolom legt de relatie met de betreffende dienst in hoofdstuk 5 van deze netverklaring.

Naam	Functie	Voor toelichting zie	Onderdeel van de dienst in §
<i>Voorbereiding</i>			
RailMaps	geografische informatie over de infrastructuur en de omgeving	bijlage 23 – 1	5.2.1
Maatwerk data Infra Atlas	maatwerk informatie over de functionaliteit van de spoorweginfrastructuur met gebruik van infra Atlas gegevens	§ 5.5.2.1	5.5.2.1
Wegwijzers	grafische informatie over de infrastructuur voor machinisten	bijlage 23 – 2	5.2.1
TSB	opsomming van tijdelijke snelheidsbeperkingen voor machinisten	bijlage 23 - 3	5.2.1
Levering Geodata	GPS/RD-gegevenslevering betreffende: • Spoorbaanhartlijn • Koppelpunt • Stations Dienstregelpunten	bijlage 23 - 4	5.5.2.4
GSM-R Voice spoorwegveiligheid	communicatie tussen machinist en treindienstleider	bijlage 23 – 5	5.2.1
<i>Capaciteit aanvragen</i>			
Donna	plannen en vastleggen van treinpaden ten behoeve van basisuurpatroon, standaardweek en specifieke dagen	bijlage 23 – 6	5.2.1
PCS	plannen en vastleggen van internationale treinpaden	bijlage 23 – 7	5.2.1
Btd-planner	inzage in capaciteit voor beheer	bijlage 23 – 8	5.2.1
Btd-planner rapportages	een uittreksel uit de informatie uit het systeem Btd-planner	bijlage 23 – 9	5.2.1
ISVL	aanvragen van treinpaden in de laatste dagen voor uitvoering	bijlage 23 – 10	5.2.1
ORMAS-Portaal	Indienen aanvragen capaciteit voor treinpaden in Nederland.	Bijlage 23 - 11	5.2.1
LOA Online	indienen, afhandelen en vastleggen van lokale orders ten behoeve van rangeerrijwegen	bijlage 23 – 12	5.2.1

Naam	Functie	Voor toelichting zie	Onderdeel van de dienst in §
RMS Client	inzage in de actuele uitvoering en de planning van de processporen behorend tot de emplacementen van de Betuweroute inzage in de actuele planning en bijsturing van geplande treinpaden t.b.v. goederenverkeer	bijlage 23 – 13	5.2.1
TNR	inzage in de treinnummers	bijlage 23 – 14	5.2.1
<i>Uitvoering</i>			
GSM-R Portofonie	operationele voicecommunicatie (punt-punt en groepscommunicatie via handhelds / portofoons op emplacementen of in tunnels)	bijlage 23 -	5.5.1.1
Andere spoorgerelateerde GSM-R voice en data	operationele voicecommunicatie (punt-punt via handhelds op emplacementen of in tunnels), en datacommunicatie (SMS, circuit switched of packet switched voor telemetrietoepassingen)	Bijlage 23	5.5.1.2
W-LIS	registratie positie en lading goederenwagens op emplacementen	bijlage 23 – 15	5.2.1 5.3.1.4.1
SpoorWeb	communicatie bij calamiteiten	bijlage 23 – 16	5.2.1
VIEW	inzage in actuele treinbewegingen	bijlage 23 – 17	type 1: 5.2.1 type 3: 5.5.2.2
Plan- en uitvoeringsinformatie (NL)	levering van actuele verkeersplangegevens, daaraan gerelateerde wijzigingen van de treindienst en uitvoeringsinformatie	§ 5.5.2.3	5.5.2.3
Plan- en uitvoeringsinformatie (TSI)	levering van plan- en uitvoeringsinformatie op basis van de TSI TAF/TAP berichten	bijlage 23 – 18	5.2.1
Meekijk VOS	meekijk functionaliteit op het verkeersleidingsysteem VOS, waarmee het verloop van de treindienst kan worden gevolgd	§ 5.5.2.5	5.5.2.5
SpoorRadar	realtime inzage in de huidige situatie van storingen, versperringen en buitendienststellingen van de infrastructuur, tevens punctualiteit van treinen	§ 5.5.2.6	5.5.2.6
TIS	inzage in actuele internationale treinbewegingen	§ 5.5.2.7	5.5.2.7
RouteLint	informatie ten behoeve van de machinist over de actuele verkeerssituatie van zijn rijweg.	§ 5.5.2.8	5.5.2.8
ORBIT	geeft de machinist een waarschuwing wanneer hij te hard een rood sein nadert	§ 5.5.2.9	5.5.2.9
MTPS	het leveren van real-time data over treinposities op basis van treindetectiesystemen	§ 5.5.2.10	5.5.2.10
<i>Performance analyseren</i>			
Rapportage treindienst	standaard rapportage en gegevenslevering over de prestaties van de treindienst	bijlage 23 – 19	5.2.1
Maatwerk rapportages treindienst	maatwerk rapportage, gegevenslevering en analyse over de prestaties van de treindienst	§ 5.5.2.11	5.5.2.11
TOON	inzage in historische treinbewegingen	§ 5.5.2.12	5.5.2.12

Naam	Functie	Voor toelichting zie	Onderdeel van de dienst in §
Monitoring fatteren	mogelijkheid tot accepteren of afwijzen van de door ProRail geregistreerde oorzaken van afwijkingen van de treindienst	bijlage 23 – 20	5.2.1
Quo Vadis en Hotbox	meetgegevens over onder meer aslasten en temperatuur van het wiel van passerende spoorvoertuigen	§ 5.5.2.13	5.5.2.13
Sherlock	geeft ondersteuning bij het analyseren van treinprestaties	§ 5.5.2.14	5.5.2.14

1 Omschrijving van de applicatie RailMaps

Rubriek	Toelichting
Applicatie	RailMaps
Functie	RailMaps is de ProRail-brede 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 objectsoorten die in RailMaps zijn opgenomen: • Spoorse objecten zoals wissels, spoortakken (+ maximale lokale snelheden), stootjukken, seinen, matrixsignaalgevers, gebouwen t.a.v. energievoorziening en tankvoorzieningen. • Baanvideo's geven inzicht in de objecten die zich op en langs het baanvak bevinden, alsmede in de omgeving van de spoorweg. De videobeelden kunnen 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 die via RailMaps opgevraagd kunnen worden (Infra Atlas is de bron van deze gegevens). • Overige gegevens als hellinggegevens, spoorafstanden en luchtfoto's.
Voorziening	De informatie verloopt door middel van autorisatie via internet. De levering van specifieke informatie over de functionaliteit van spoorweginfrastructuur op maat vanuit Infra Atlas is mogelijk, zie hiervoor paragraaf 5.5.2.1.
Aanvraag	Indien u als gerechtigde deze ProRailapplicatie wilt gebruiken heeft u 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 ProRail-account, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
Levertijd	Na aanvraag per direct beschikbaar.
Leveringsvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl). Gebruiker accepteert de disclaimer van RailMaps: https://prorailbv.sharepoint.com/teams/T2017_0069/bieb1/disclaimer.pdf

2 Omschrijving van de applicatie Wegwijzers (WVK)

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Wegwijzers (WVK)
Functie	Wegwijzers geven een grafisch overzicht van de infrastructuur en alle objecten daarlangs, afgestemd op de behoefte van de machinist, ten behoeve van veilige en efficiënte verkeersdeelname en doelgerichte communicatie met de treindienstleiding van ProRail. De infrastructuur betreft tenminste het door ProRail centraal bediende spoor.
Voorziening	a) Een download van de Wegwijzers voor Krachtvoertuigpersoneel (WVK) in PDF-formaat via een webportal. Door te abonneren op de webportal worden ook de wijzigingen doorgegeven via een e-mailbericht. b) Een WVK-aansrijving met een beschrijving van de wijzigingen van de positie van de spoorinfra-objecten in XML-formaat.
Aanvraag	a) Een download van de WVK in PDF formaat via het Logistiek Portaal van ProRail . b) Een beschrijving in XML formaat: via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
Levertijd	Maximaal 24 uur (tijdens werkdagen).
Leveringsvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).

3 Omschrijving van de publicatie TSB

Rubriek	Toelichting
Publicatie	Tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB)
Functie	In de TSB is informatie over tijdelijke snelheidsbeperkingen opgenomen die: • getoond wordt door geplaatste borden (L-, A- en E-borden); • op baanvakken voorzien van ERTMS/ETCS verwerkt zijn in het beveiligingssysteem en getoond wordt in de cabine. De TSB wordt verstuurd in een weekpublicatie en een dagpublicatie. De weekpublicatie bevat alle in de betreffende week geldende snelheidsbeperkingen. De dagpublicatie bevat aanvullingen en/of wijzigingen op de weekpublicatie.
Voorziening	De spoorwegonderneming ontvangt een PDF-bestand per e-mail. De weekpublicatie wordt verstuurd op donderdag om 09:00 uur voor de periode vanaf de eerstkomende maandag 04:00 uur tot de daaropvolgende maandag 04:00 uur. De dagpublicatie wordt dagelijks verstuurd om 15:30 uur en geldt voor de eerstkomende dag van 04:00 uur tot de daaropvolgende dag 04:00 uur.
Typen	De spoorwegonderneming kan bij aanvraag van deze informatie kiezen voor een TSB op standplaats, regio of landelijk niveau. Er wordt informatie geleverd over baanvak, rijrichting, tijdvak en geldende snelheid. Tevens is het mogelijk om onderscheid te maken naar treintype, aanleiding en bijzonderheden (plaatsing van borden en/of seinen).
Aanvraag	In opdracht van ProRail verzorgt NS Reizigers de productie en distributie. NS Reizigers Service & Support Frontoffice Centraal Bureau Gevonden Voorwerpen & IAM-TSB / Wegkennisbank Postbus 2025 3500 HA Utrecht nsr.nsrtsb@ns.nl
Levertijd	maximaal 6 werkdagen
Leveringsvoorwaarde	Het e-mail adres van de spoorwegonderneming waar de TSB naar verstuurd wordt, dient een functioneel e-mail adres te zijn, waarin de naam van de spoorwegonderneming voorkomt (bijvoorbeeld planning@vervoerder.land , waarbij bij 'vervoerder' de naam van de spoorwegonderneming vermeld staat).
Gebruiksvoorwaarden	Internetverbinding, e-mail account en een softwareprogramma om PDF bestanden te kunnen openen.

Rubriek	Toelichting
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid	Er is een gewaarborgde verzending , daarnaast is er een 24-uurs service (wachtdienst) aanwezig.

4 Omschrijving van de dienst Levering GeoData

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Levering GeoData.
Functie	Levering van actuele GPS/RD-gegevens, betreffende de ProRailbasiskaart, Transfer, de Gebiedsindelingen van ProRail en het Referentiesysteem. Afnemer kan via de verkregen berichtenstroom een direct beeld vormen op de infra.
Voorziening	De gegevens worden via internet aangeleverd.
Aanvraag	Aanvraag via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
Levertijd	Twee weken.
Leveringsvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).

5 Omschrijving van het radiocommunicatiesysteem GSM-R Voice Spoorwegveiligheid

Rubriek	Toelichting
Systeem	GSM-R Voice Spoorwegveiligheid
Functie	Het radiocommunicatiesysteem ten behoeve van spoorwegveiligheid biedt de volgende mogelijkheden: - 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.
Voorziening	Aansluiting op het ProRail GSM-R netwerk geschiedt met een SIM-kaart. ProRail stelt SIM-kaarten beschikbaar.
Aanvraag	aanvragen SIM-kaart via het Logistiek Portaal van ProRail
Levertijd	2 weken voor levering GSM-R SIM-kaart
Leveringsvoorwaarden	ProRail behoudt zich het recht voor om de externe kosten te verrekenen in geval van misbruik van de GSM-R-dienst. Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
Gebruiksvoorwaarden	De spoorwegonderneming dient te beschikken over daartoe geëigende apparatuur en er is een aansluiting middels een SIM-kaart op het GSM-R netwerk noodzakelijk. Er dient typegoedgekeurde apparatuur te worden gebruikt.
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid	Beschikbaarheid: 7 x 24 uur met een prestatieniveau van 99,8%. De bewaartermijn van gespreksopnamen is minimaal 7 dagen.

6 Omschrijving van de applicatie Donna

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Donna
Functie	Via deze applicatie worden alle vormen van infragebruik gepland, aangevraagd en verdeeld voor zowel netwerk- als knooppuntniveau. In Donna kan een gerechtigde zelf de planning maken en de capaciteit aanvragen, maar deze werkzaamheden kunnen ook uitbesteed worden aan een derde partij. Het verloop van de verdeling van capaciteitsaanvragen kan worden gevolgd en Donna geeft inzicht in de bezette of beschikbaar infracapaciteit tot afsluiting van de planning, 2 tot 4 etmalen vóór de verkeersdag. Daarnaast wordt een standaard interface aangeboden waarmee alle zelfplannende gerechtigden koppelingen tot stand kunnen brengen naar eigen systemen voor personeel, materieel inzet of management informatie.
Voorziening	Een autorisatie ¹²⁶ (Donna UserAccount en een Citrix account, per gebruiker) waarmee toegang tot de applicatie verleend wordt, en de binnen de autorisatie geldende functionaliteiten gebruikt kunnen worden.
Aanvraag	via het Logistiek Portaal van ProRail
Levertijd	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van 5 werkdagen.
Leveringsvoorwaarden	Donna wordt beschikbaar gesteld aan alle gerechtigden met een toegangsovereenkomst of capaciteitsovereenkomst. Eventuele hardware aanpassingen: voor rekening gebruiker (bijvoorbeeld installatie van software voor Citrix, Adobe Acrobat Reader, eigen systemen geschikt maken voor standaard interface en/of uitbreiden van schijfruimte). Minimale hardware eisen: opvraagbaar via Functioneel Beheer ProRail (functioneel.beheer@prorail.nl). Bij gebruik van Donna moet de door ProRail vastgestelde werkwijze worden gehanteerd. Het gebruik van Donna is onderhevig aan een geheimhoudingsplicht conform artikel 6 van de Algemene Voorwaarden (zie bijlage 5 van deze Netverklaring). Aan medewerkers van een gerechtigde met een toegangsovereenkomst of capaciteitsovereenkomst wordt een account verleend om Donna te gebruiken onder voorwaarde dat de betreffende medewerker het VVRV-examen positief heeft afgerond. 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.
Gebruiksvoorwaarden	De applicatie is toegankelijk vanaf elke PC met een browser en een internetverbinding.
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid	Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud). Beschikbaarheid ondersteunende diensten: tijdens werkdagen van 07:00 – 17:00 uur.

¹²⁶ Op verzoek wordt een medewerker voorzien van een Cryptocard SoftGrid authenticatie zodat ingelogd kan worden op het ProRailnetwerk.

7 Omschrijving van de applicatie Path Coordination System (PCS)

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Path Coordination System (PCS)
Functie	PCS is een webapplicatie die beschikbaar wordt gesteld door RNE aan de infrastructuurbeheerders en alle capaciteitsaanvragers. PCS ondersteunt het communicatie en coördinatie proces van internationale capaciteitsvragen en aanbieden van capaciteit. Voorts ondersteunt de dienst spoorwegondernemingen en andere aanvragers in het proces voorafgaande aan aanvragen en studies.
Voorziening	De spoorwegonderneming wordt in bezit gesteld van een username, password en matrixkaart om toegang te krijgen tot het systeem. In het systeem wordt de vrager als gerechtigde opgenomen.
Aanvraag	bij de OSS (OSS@ProRail.nl)
Levertijd	Na aanvraag kan de dienst binnen 2 weken beschikbaar worden gesteld.
Leveringsvoorwaarden	De dienst wordt ook beschikbaar gesteld in het kader van het capaciteitsverdelingsproces.
Gebruiksvoorwaarden	Gebruiker moet beschikken over een PC aan gesloten op internet, met minimaal Explorer 5.
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid	Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud en calamiteiten). Helpdesk RNE is beschikbaar op werkdagen van 08:00-16:00 uur.

8 Omschrijving van de applicatie Btd-planner

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Btd-planner
Functie	In de applicatie Btd-planner 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. De 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.
Voorziening	Toegang tot de applicatie Btd-planner rapportages via een extern ProRail account.
Aanvraag	Indien u als gerechtigde deze ProRailapplicatie wilt gebruiken heeft u 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 .
Levertijd	Twee weken
Leveringsvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).

9 Omschrijving van de applicatie Btd-planner rapportages

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Btd-planner rapportages
Functie	De applicatie Btd-planner rapportages 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.
Voorziening	Toegang tot de applicatie Btd-planner via een extern ProRail account.
Aanvraag	Indien u als gerechtigde deze ProRailapplicatie wilt gebruiken heeft u 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 .
Levertijd	Twee weken.
Leveringsvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).

10 Omschrijving van de applicatie ISVL

Rubriek	Toelichting
Applicatie	ISVL
Functie	Met de applicatie kunnen spoorwegondernemingen treinpaden aanvragen, opheffen of wijzigen in de laatste dagen voor uitvoering. Daarnaast ontvangen spoorwegondernemingen bericht over toe- of afwijzing van het treinpad. Ook worden in ISVL de afspraken vastgelegd en daarmee gecommuniceerd over het door ProRail gepland minder beschikbaar stellen van de infra indien dat noodzakelijk is voor het uitvoeren van herstelactiviteiten op korte termijn aan die infra. In dit deel, de zogenoemde "Buta", ligt het initiatief bij ProRail.
Voorziening	Toegang tot de web based applicatie ISVL, die binnen een internet browser draait.
Typen	Het gebruikstype (meekijken/muteren) is per medewerker instelbaar, volgens opgave van afnemer.
Aanvraag	Indien u als spoorwegonderneming deze ProRailapplicatie wilt gebruiken heeft u 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.
Levertijd	Indicatie: circa drie tot vier weken.
Leveringsvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
Kosten	Deze applicatie wordt geleverd vanuit de dienst "treinpad", zie paragraaf 5.2.1. Voor deze dienst wordt een staffel gehanteerd, zie paragraaf 6.3.1.1). Indien er meer accounts worden afgenomen dan in de staffel is afgestemd worden extra kosten in rekening gebracht.

11 Omschrijving van de applicatie ORMAS-Portaal

Rubriek	Toelichting
Applicatie	ORMAS-Portaal (ORder Management Systeem)
Functie	In de applicatie ORMAS-Portaal kunnen capaciteitsaanvragers aanvragen indienen voor treinpaden in Nederland. Op het portaal worden de door ProRail gemaakte treinpaden getoond aan de aanvragers. Naast de initiële aanvragen kunnen op het portaal ook verzoeken tot wijziging van door ProRail aangeboden treinpaden en annuleringen daarvan worden ingediend. Op het portaal kunnen capaciteitsaanvragen worden ingediend voor zowel de jaardienstfase, de ad-hocfase en de VL-fase. Het portaal komt, volgens planning, in de tweede helft van 2020 beschikbaar als opvolger van het systeem ISVL-orders.
Voorziening	Toegang tot de applicatie ORMAS-Portaal via een extern ProRailaccount.
Aanvraag	Nader te bepalen.
Levertijd	Twee weken.
Leveringsvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl). Deze applicatie wordt geleverd vanuit de dienst "treinpad", zie paragraaf 5.2.1.

12 Omschrijving van de applicatie LOA Online (Lokale OrderAanvraag)

Rubriek	Toelichting
Applicatie	LOA-Online (Lokale OrderAanvraag).
Functie	LOA-Online is een ordersysteem waarmee spoorwegondernemingen rangeerrijwegen aanvragen en treindienstleiders deze kunnen beoordelen. 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.
Voorziening	Toegang tot de webbased applicatie LOA-Online, die binnen een internet browser draait.
Aanvraag	Indien u als spoorwegonderneming deze ProRailapplicatie wilt gebruiken heeft u 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. Bedrijven kunnen een overeenkomst sluiten met ProRail voor gekoppelde authenticatie van gebruikers, de zogenaamde ADFS-federations. Medewerkers van bedrijven die hieraan voldoen, loggen in op hun bedrijfsnetwerk en hebben voor LOA-Online geen ProRailaccount nodig. Heeft u een ProRailaccount (of ADFS), dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM "LOA-Online digitale toegang".
Levertijd	op aanvraag
Leveringsvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).

13 Omschrijving van de applicatie RMS Client

Rubriek	Toelichting
Applicatie	RMS Client (Rail Management Systeem).
Functie	RMS Client geeft een actueel overzicht van de bezetting van een aantal emplacementen, evenals de planning voor de komende 16 uur voor deze emplacementen. Daarnaast biedt RMS Client een overzicht van de kenmerken van de sporen van emplacementen behorend tot de Betuweroute, zoals lengte en soort spoor. Via de functie RMS-GTI, als onderdeel van de RMS Client, geeft de spoorwegonderneming de actuele status aan van het gebruik van de verdeelde infrapaden bij ProRail.
Voorziening	De gebruiker wordt in bezit gesteld van een username en een password om toegang te krijgen tot RMS Client.
Aanvraag	Via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
Levertijd	Maximaal 4 weken na ontvangst van de aanvraag bij ProRail.
Leveringsvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
Gebruiksvoorwaarden	Gebruiker moet beschikken over een PC aangesloten op internet en over een recente internet browser. Toegang is op basis van locatie beperkt door middel van IP-adres.

14 Omschrijving van de applicatie TNR

Rubriek	Toelichting
Applicatie	TNR (Treinnummerlijst)
Functie	TNR is de applicatie waarmee de geldige treinnummers worden beheerd. TNR beschrijft de treinnummers die op een specifieke datum gebruikt mogen worden door een specifieke spoorwegonderneming. De binnenlandse treinnummers worden uitgegeven in reeksen. TNR wordt voortdurend bijgewerkt en heeft geen "bevroren" standen.
Voorziening	Een autorisatie ¹²⁷ waarmee toegang tot de applicatie verleend wordt, en de binnen de autorisatie geldende functionaliteiten gebruikt kunnen worden.
Aanvraag	Via trainnumbers@prorail.nl
Levertijd	Binnen vijf werkdagen
Gebruiksvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).

¹²⁷ Op verzoek wordt een medewerker voorzien van een Cryptocard SoftGrid authenticatie, zodat ingelogd kan worden op het ProRailnetwerk.

15 Omschrijving van de applicatie WLIS

Rubriek	Toelichting
Applicatie	WLIS (Wagenlading Informatie Systeem)
Functie	WLIS is een applicatie die wordt aangeboden door ProRail aan de spoorwegonderneming en voor ProRail zelf waarin de status van een vertreksamenstelling van een goederentrein te zien is voor de hulpdiensten. WLIS is de nieuwe naam van een applicatie waarin de applicaties W-LIS (voorheen IGS) en OVGS zijn samengevoegd. In WLIS kunnen vervoerders de samenstelling van goederentreinen en de positie van RID-wagens op spoornummers op emplacementen ten opzichte van andere RID- (en non-RID-) wagens registreren. De dienst bestaat uit de applicatie WLIS, de Digitale Rangeer Assistent en de rapportage-inzage-applicatie WCM (WLIS CaseManagement). Gegevenslevering van RID-wagens door de spoorwegonderneming aan ProRail is wettelijke verplicht. ProRail deelt deze informatie met hulpdiensten in geval van een incident en met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het kader van Basisnet spoor.
Voorziening	Toegang tot de webbased applicatie WLIS, die binnen een internetbrowser draait. Toegang tot de WLIS DRA-app, (dit is de Digitale RangeerAssistent die als app wordt aangeboden) welke op een Apple- of Androidtoestel draait. Toegang tot de webbased applicatie WCM (WLIS CaseManagement), die binnen een internetbrowser draait.
Typen	Er is één gebruikstype. Deze mag zowel raadplegen als muteren. Er is een superuser per spoorwegonderneming. Een spoorwegonderneming kan zelf nieuwe medewerkers binnen de organisatie aanmaken en/of muteren evenals de toegang verlenen aan de DRA-gebruikers.
Aanvraag	Via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
Levertijd	Het aanmaken van een superuseraccount kost circa drie tot vier weken.
Leveringsvoorwaarden	De werking van WLIS en WCM wordt alleen gegarandeerd in EDGE, FireFox en Chrome. Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).

16 Omschrijving van de applicatie SpoorWeb

Rubriek	Toelichting
Applicatie	SpoorWeb
Functie	In geval van verstoringen communiceren ProRail en spoorwegondernemingen via de applicatie SpoorWeb over de afhandeling. Ook andere betrokken partijen worden vanuit SpoorWeb door ProRail geïnformeerd. Op deze manier is alle belangrijke informatie over een verstoring, zoals de geraakte infrastructuur, de prognose eindtijd en informatie over vervallen en omgeleide treinen voor alle betrokken partijen centraal toegankelijk.
Voorziening	Toegang tot de web based applicatie SpoorWeb (SpoorWeb-Webclient), die binnen een door ProRail gegarandeerde browser draait.
Typen	Het gebruikstype (meekijken of muteren) is per medewerker instelbaar, volgens opgave van afnemer.
Aanvraag	via het Logistiek Portaal van ProRail
Levertijd	indicatie: circa tussen de 5 en 10 werkdagen
Leveringsvoorwaarden	Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).

17 Omschrijving van de applicatie inzicht actuele treinbewegingen (VIEW)

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Inzicht actuele treinbewegingen (VIEW)
Functie	Inzicht in actuele treinbewegingen van treinen van spoorwegondernemingen in Nederland door middel van een kijkfunctie op het verkeersleidingssysteem van ProRail. Het geeft daarmee realtime inzicht in treinbewegingen binnen Nederland. Er zijn twee manieren van weergave. Enerzijds is de afwijking ten opzichte van de planning in te zien. Anderzijds is inzage te krijgen in al het verkeer, waarbij ingezoomd kan worden op een deel daarvan (bijvoorbeeld regio, baanvakken).
Typen	Type 1: ontsluiting VIEW via internet Type 2: ontsluiting VIEW via een Post 21-werkplek Type 3: ontsluiting VIEW via een OCCR-werkplek
Aanvraag	via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten: informatiediensten@prorail.nl
Levertijd	Type 1: binnen 5 werkdagen Type 2: op aanvraag Type 3: op aanvraag
Leveringsvoorwaarden	Type 3: Een spoorwegonderneming kan alleen een OCCR abonnement verkrijgen als deze lid is van de huurdersvereniging OCCR en een werkplek op het OCCR heeft. Een SLA maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).

18 Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard)

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Capaciteitsaanvragen en plan- en uitvoeringsinformatie (volgens TSI TAF/TAP standaard).
Functie	Het indienen van capaciteitsaanvragen voor treinpaden, het sturen 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 'Path Coordination' bericht (gebaseerd op Europese sectorafspraken); • Het 'Error' bericht (gebaseerd op Europese sectorafspraken). De berichten voor de capaciteitsaanvragen worden in 2020 geïmplementeerd. 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. Daarnaast wordt per bericht door ProRail bepaald in welke situaties het wel en in welke situaties het niet kan worden niet gebruikt. Levering 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). De berichten worden geleverd op basis van het Operational Train Number en zullen op termijn worden vervangen door het nog te implementeren Train_ID.
Aanvraag	via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl)
Levertijd	Op aanvraag.
Leveringsvoorwaarden	Communicatie vindt uitsluitend plaats tussen de Common Interface van ProRail en de Common Interface van de Spoorwegonderneming. Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).

19 Omschrijving van de standaardrapportage en gegevenslevering over de prestaties treindienst

Rubriek	Toelichting
Rapportage	Prestaties treindienst – standaardrapportage en gegevenslevering
Functie	Standaard rapportage verkeersprestaties: rapportage over de diverse prestaties van de eigen treindienst waarbij gekozen kan worden uit een aantal mogelijkheden van product, leveringsfrequentie en de variatie (het detaillering- en aggregatieniveau van de gegevens), zie de tabel hieronder met een gedetailleerde toelichting. Standaard rapportage Monitoring: een dagelijkse standaardrapportage met (door ProRail geregistreerde) te verklaren treinafwijkingen van de eigen treindienst, ingedeeld naar oorzaken en omvang van vertragingssprongen en met veiligheidsincidenten en gerelateerde gegevens. Standaard gegevenslevering verkeerprestaties: levering van meetgegevens van de prestaties van de eigen treindienst. De rapportages en gegevens betreffen het door ProRail beheerde spoorwegnet, exclusief de niet-centraal bediende gebieden.
Voorziening	De informatieproducten worden afgeleverd op een standaard aflevermailadres dat is opgegeven door de spoorwegonderneming. Vanuit dit mailadres kan de geautoriseerde afnemer de producten verspreiden binnen de eigen organisatie.
Aanvraag	via het Prestatieanalysebureau (PAB@prorail.nl)
Levertijd	afhankelijk van afgesproken frequentie
Leveringsvoorwaarden	Afspraken over de rapportage Prestaties treindienst worden opgenomen in de toegangsovereenkomst.

Gedetailleerde toelichting van de standaard rapportage over de performance van de treindienst

Producten	Toelichting	Frequentie	Variatie
monitoring treinafwijkingen	oorzaken en omvang van vertragingssprongen , veiligheidsincidenten en gerelateerde gegevens	dag / week / maand / kwartaal / jaar	treinserie / dienstregelpunt / netwerk
detailactiviteiten	plan- en realisatietijden op treinnummerniveau	dag	treinnummer / activiteit / dienstregelpunt
vertragingen	aankomst- en vertrekactiviteiten op dienstregelpunten per treinnummer bij overschrijding van de door de afnemer gespecificeerde normtijd	dag / week	treinnummer / activiteit / dienstregelpunt
vertragingstellingen	aantal aankomst- en vertrekvertragingen op een dienstregelpunt in een periode	week / maand / kwartaal / jaar	treinnummer / activiteit / dienstregelpunt
punctualiteit	aankomst- en vertrekactiviteiten op dienstregelpunten per treinserie binnen een door de afnemer gespecificeerde normtijd	dag / week / maand / kwartaal / jaar	serie / activiteit / dienstregelpunt

Gedetailleerde toelichting van de standaard rapportage over de performance van de treindienst			
Producten	Toelichting	Frequentie	Variatie
aansluitingen	de door de spoorwegonderneming benoemde overstapmogelijkheden binnen een gespecificeerde overstapnorm	dag / week / maand / kwartaal / jaar	treinnummer / serie / overstapstation
uitval	informatie over niet gerealiseerde aankomsten van treinen en waarvoor geen vervangende trein is ingelegd	dag / week / maand / kwartaal / jaar	treinnummer / treinserie / activiteit / dienstregelpunt
orders	door spoorwegondernemingen ingediende aanvragen voor treinactiviteiten	dag / week / maand	vervoerder / netwerk
tonnages	tonnages per trein waarbij onderscheid gemaakt wordt of het tonnage gemeten of niet gemeten is maar bepaald is via de tabel normgewicht	dag / week / maand	vervoerder / treinnummer
treinkm	aantal uitgevoerde kilometers per trein	dag/ week/ maand	vervoerder / treinnummer
parkeren	duur van het parkeren van goederentreinen op emplacementen	dag / week / maand	vervoerder / treinnummer

20 Omschrijving van de applicatie Monitoring-Fiatteren

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Monitoring-Fiatteren

Rubriek	Toelichting
Functie	Deze applicatie geeft de spoorwegonderneming de mogelijkheid om de aan de spoorwegonderneming toegekende oorzaken van treinafwijkingen (in het Monitoring-systeem) actief te accepteren of af te wijzen. De spoorwegonderneming draagt hiermee bij aan de kwaliteit van de data en van het monitoringsproces. De data die uit deze applicatie komt, kan ook gebruikt worden voor analyse van het eigen proces.
Voorziening	Toegang tot de applicatie Monitoring-Fiatteren op het ProRail-netwerk (via citrix account).
Aanvraag	via het Logistiek Portaal van ProRail
Levertijd	op aanvraag (indicatie circa 1 maand)
Leveringsvoorwaarden	Een Service Level Agreement maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).

21 Omschrijving van de applicatie GSM-R Portofonie

Rubriek	Toelichting
Applicatie	GSM-R Portofonie
Functie	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.
Voorziening	De spoorwegonderneming dient te beschikken over daartoe geëigende apparatuur en er is een aansluiting middels een SIM-kaart op het GSM-R-netwerk noodzakelijk. ProRail stelt SIM-kaarten beschikbaar.
Aanvraag	via het Logistiek Portaal van ProRail
Levertijd	Tussen de twee en zes weken voor levering van de GSM-R-SIM-kaart, afhankelijk van de dienst.
Leveringsvoorwaarden	Een Service Level Agreement maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).

22 Omschrijving Andere spoorgerelateerde GSM-R voice en data

Rubriek	Toelichting
Applicatie	Andere spoorgerelateerde GSM-R voice en data
Functie	Operationele voicecommunicatie (punt-punt via handhelds op emplacementen of in tunnels), en data communicatie (SMS, circuit switched of packet switched voor telemetrietoepassingen).
Voorziening	De levering van de dienst bestaat uit een SIM-kaart voor een door de spoorwegonderneming zelf aan te schaffen portofoon/handheld. ProRail stelt SIM-kaarten beschikbaar. Tevens levert ProRail de benodigde netwerkconfiguratie binnen het GSM-R Netwerk.
Aanvraag	via het Logistiek Portaal van ProRail
Levertijd	Twee weken voor levering GSM-R-SIM-kaart. Afhankelijk van complexiteit van verzoek is levertijd maximaal drie maanden.
Leveringsvoorwaarden	Een Service Level Agreement maakt onderdeel uit van de toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).

bijlage 24 Voorwaarden bij het gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem (paragraaf 5.2.4)

Het gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem is onderdeel van het minimumtoegangspakket. Deze bijlage bevat de leveringsvoorwaarden voor het gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem. In bijlage 17 zijn de baanvakken met een tractie-energievoorzieningssysteem en de stroomafname-beperkingen weergegeven.

In de toegangsovereenkomst legt de spoorwegonderneming vast of zij gebruik maakt van een tractie-energievoorzieningssysteem, met onderscheid tussen het Gemengde net en de Betuweroute.

Gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem van het Gemengde net

De spoorwegonderneming die gebruik wil maken van het tractie-energievoorzieningssysteem dient vóór het contracteren van het minimumtoegangspakket aan ProRail te overleggen:

- Een verklaring conform de modelverklaring 'verbruik en inkoop elektrische tractie-energie' (zie de [website van VIVENS](#)). Uit deze verklaring moet blijken dat de spoorwegonderneming met minimaal één energieleverancier een afnameovereenkomst heeft gesloten en dat aan alle daarmee verband houdende contractuele verplichtingen is voldaan.
- Een prognose van de afname van elektrische tractie-energie voor de komende 5 jaar met onderscheid in afname op het 1500 V DC-net en op het 25 kV AC-net.

Gebruik van het tractie-energievoorzieningssysteem van de Betuweroute en het tracé Zevenaar – Zevenaar Grens

De spoorwegonderneming die gebruik wil maken van het tractie-energievoorzieningssysteem doet vóór het contracteren van het minimumtoegangspakket opgave aan ProRail van:

- haar leverancier van tractie-elektriciteit;
- de volgende prognoses van de afname van elektrische tractie-energie:
 - voor de komende zeven jaren, met een opgave per jaar, jaarlijks voor 15 oktober;
 - voor het komende jaar, met een opgave per kwartaal, jaarlijks voor 15 oktober;
 - voor het komende kalenderjaar, zo nauwkeurig mogelijk, jaarlijks voor 15 december;
- het gerealiseerde verbruik van tractie-elektriciteit op de Betuweroute over het afgelopen kalenderjaar, voorzien van een goedgekeurde accountantsverklaring, jaarlijks uiterlijk 1 april.

Als de spoorwegonderneming lid is van de inkooporganisatie CIEBR, dan kan CIEBR namens de spoorwegonderneming de bovengenoemde opgaven aan ProRail verstrekken.

De spoorwegonderneming benoemt een programmaverantwoordelijke met volledige erkenning zoals bedoeld in de Systeemcode van de Autoriteit Consument en Markt. De programmaverantwoordelijke dient volledige programmaverantwoordelijkheid voor de aansluitingen van het tractie-elektriciteitssysteem, inclusief de gevolgen van onbalans te aanvaarden, en ProRail te vrijwaren van elke aansprakelijkheid die verband houdt met de programmaverantwoordelijkheid voor de aansluitingen van het tractie-elektriciteitssysteem.

ProRail geeft er de voorkeur aan dat de spoorwegondernemingen die tractie-elektriciteit op de Betuweroute verbruiken gezamenlijk één programmaverantwoordelijke benoemen.

Voorschotbedragen en definitieve vergoeding

ProRail brengt maandelijks een voorschotbedrag voor het gebruik van de dienst in rekening bij de spoorwegondernemingen die tractie-elektriciteit verbruiken. ProRail bepaalt de hoogte van dit voorschot pro rata parte op grond van de haar bekende gegevens.

ProRail berekent de definitieve vergoeding voor de dienst voor het desbetreffende kalenderjaar en verrekent de voorschotbedragen na afloop van een kalenderjaar. Dit vindt plaats als alle spoorwegondernemingen die tractie-elektriciteit verbruiken opgave hebben gedaan (zoals bedoeld bij de vijfde bullet).

Informatie uitwisseling:

De spoorwegonderneming verstrekt ProRail desgevraagd kopieën van leveringsfacturen en werkt mee aan een jaarlijkse controle van verbruiksgegevens door een onafhankelijke partij.

ProRail verstrekt CIEBR desgevraagd informatie over het gebruik van de infrastructuur door spoorwegondernemingen die lid zijn van CIEBR voor de vaststelling van het verbruik van tractie-elektriciteit per spoorwegonderneming, mits de desbetreffende spoorwegonderneming toestemming

geeft voor het verstrekken van deze gegevens in de zin van artikel 6 Algemene Voorwaarden behorend bij de toegangsovereenkomst. ProRail verplicht CIEBR hierbij tot geheimhouding, en het beperkte gebruik van de verstrekte gegevens binnen het doel waarvoor zij zijn verstrekt.

De spoorwegonderneming verstrekt ProRail gegevens per type elektrisch spoorvoertuigen zoals omschreven in onderdeel 3 van bijlage 8.

bijlage 25 Stations (paragraaf 6.3.2.1)

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 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
Arnhemuiden	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	basis
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	basis
Driehuis	basis
Dronryp	halte
Dronten	basis
Duiven	basis
Duivendrecht	plus

Naam van het station	Stationsklasse
Echt	basis
Ede Centrum	halte
Ede-Wageningen	plus
Eemshaven	basis
Eijsden	halte
Eindhoven Centraal	mega
Eindhoven Stadion	halte
Eindhoven Strijp-S	basis
Elst	basis
Emmen	basis
Emmen Zuid	halte
Enkhuizen	basis
Enschede	plus
Enschede De Eschmarke	halte
Enschede Kennispark	basis
Ermelo	basis
Etten-Leur	basis
Eygelshoven	halte
Eygelshoven Markt	halte
Feanwâlden	halte
Franeke	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-Jirnsom	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 IJstadion	halte
Heerhugowaard	basis
Heerlen	basis
Heerlen de Kissel	halte
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	halte
Holten	basis
Hoofddorp	plus
Hoogeveen	basis
Hoogezand-Sappemeer	basis
Hoogkarspel	basis
Hoorn	plus
Hoorn Kersenboogerd	basis
Horst-Sevenum	basis
Houten	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Houten Castellum	basis
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	halte
Camminghaburen	
Leiden Centraal	kathedraal
Leiden Lammenschans	basis
Lelystad Centrum	plus
Lichtenvoorde-Groenlo	basis
Lochem	basis
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	halte

Naam van het station	Stationsklasse
Naarden-Bussum	basis
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	plus
Rotterdam Centraal	kathedraal
Rotterdam Lombardijen	basis

Naam van het station	Stationsklasse
Rotterdam Noord	basis
Rotterdam Stadion	halte
Rotterdam Zuid	basis
Ruurlo	halte
Santpoort Noord	halte
Santpoort Zuid	halte
Sappemeer Oost	halte
Sassenheim	basis
Sauwerd	halte
Schagen	basis
Scheemda	halte
Schiedam Centrum	plus
Schin op Geul	halte
Schinnen	halte
Schiphol Airport	kathedraal
Sittard	plus
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

Naam van het station	Stationsklasse
Utrecht Overvecht	basis
Utrecht Terwijde	basis
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	plus
Zaandam Kogerveld	basis
Zaandijk Zaanse Schans	basis
Zaltbommel	basis
Zandvoort aan Zee	basis
Zetten-Andelst	halte
Zevenaar	basis
Zevenbergen	basis
Zoetermeer	basis
Zoetermeer Oost	basis
Zuidbroek	halte
Zuidhorn	basis
Zutphen	plus
Zwijndrecht	basis
Zwolle	mega
Zwolle Stadshagen	basis

bijlage 26 Prestatieregeling (paragraaf 6.5)

ProRail past voor de spoorwegondernemingen in de marktsegmenten goederenvervoer en personenvervoer de in deze bijlage uitgewerkte prestatieregeling toe. De prestatieregeling stimuleert spoorwegondernemingen en ProRail om verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van en op de hoofdspoorweginfrastructuur te verbeteren. De regeling bestaat uit een algemeen deel dat van toepassing is voor alle spoorwegondernemingen en is verbijzonderd in specifieke delen voor het marktsegment personenvervoer respectievelijk het marktsegment goederenvervoer.

ProRail rapporteert over de gerealiseerde prestaties, alsmede over de bijtellingen of aftrek op grond daarvan op de wijze zoals uitgewerkt in de diverse onderdelen van de regeling. Daarnaast publiceert ProRail jaarlijks het gemiddeld prestatieniveau per marktsegment.

De onderdelen van de prestatieregeling worden in de Toegangsovereenkomst vastgelegd.

1 Klachtenprocedure prestatieregeling

- Klachten en geschillen over de uitvoering van in de Toegangsovereenkomst overeengekomen prestatieregeling worden afgehandeld volgens de Algemene klachten- en geschillenregeling.
- Een partij bij de Toegangsovereenkomst, die van oordeel is dat de wederpartij de overeenkomst met betrekking tot de prestatieregeling niet of onjuist nakomt en dat zijn klacht daarover met spoed af te handelen is, kan de toepassing van de “Klachtenprocedure prestatieregelingen” invoeren.
- Het verzoek tot toepassing van de “Klachtenprocedure prestatieregeling” moet door klager schriftelijk worden gedaan bij ProRail, en wel binnen 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.

2 Regelingen voor specifieke marktsegmenten

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 beheerder van toepassing zijn.

Voor de publicatie van de prestatie-indicatoren op het Logistiek Portaal wordt een uitzondering gemaakt op de bepalingen zoals opgenomen in artikel 6 van de Algemene Voorwaarden met

betrekking tot geheimhouding. De waarden van de afgesproken prestatie-indicatoren bij deze prestatieregeling per spoorwegonderneming en de beheerder worden niet als vertrouwelijk aangemerkt. ProRail publiceert de gemiddeld gerealiseerde waarden daarnaast op haar website.¹²⁸

2.1 Regelingen voor ondernemingen in het marktsegment reizigersvervoer

ProRail komt met de spoorwegonderneming in het reizigerssegment een regeling overeen die ziet op:

1. Materieeldefecten
2. Geleverde treinpaden

2.1.1 Materieeldefecten

Doelstelling

Het onderdeel 'materieeldefecten' van de prestatieregeling heeft tot doel om het aantal defecten in spoorvoertuigen te verminderen, dan wel de spoorwegonderneming te stimuleren defecten aan het materieel zo snel mogelijk te verhelpen.

Indicator

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

Uitgangspunten

De spoorwegonderneming spant zich in om in 2021 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 3 jaar (2017 – 2019).
- De normwaarde van de indicator van het marktsegment reizigersvervoer. De normwaarde wordt bepaald door de gemiddelde gerealiseerde waarde van de indicator in de afgelopen 3 jaar (2017 – 2019).

Metten en bespreken regime

ProRail publiceert voorafgaand aan het dienstregelingsjaar 2021 op het Logistiek Portaal:

- De laagste waarde van de indicator per spoorwegonderneming in de periode 2017 – 2019.
- De normwaarde van het marktsegment reizigersvervoer berekend op basis van het gemiddelde van de periode 2017 – 2019.

ProRail publiceert na afloop van het dienstregelingsjaar 2021 op het Logistiek Portaal:

- De gerealiseerde waarde van de indicator per spoorwegonderneming in het jaar 2021.
- De gerealiseerde waarde van het marktsegment reizigersvervoer in het jaar 2021. Deze gemiddelde gerealiseerde jaarlijkse waarde wordt ook op de website van ProRail gepubliceerd.¹²⁹

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.

2.1.2 Geleverde treinpaden

Doelstelling

Het onderdeel 'geleverde treinpaden' van de prestatieregeling heeft tot doel om het aandeel door

¹²⁸ Artikel 11i lid 4 Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

¹²⁹ Artikel 11i lid 4 Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

ProRail geleverde treinpaden ten opzichte van het totale aantal treinpaden dat is overeengekomen met de spoorwegonderneming te verhogen.

Indicator

Het percentage geleverde treinpaden ten opzichte van de met 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 spoorwegonderneming aangevraagde en ingelegde nieuwe treinen, met uitzondering van de zescijferige treinnummers uit de bijsturing.

De indicator meet, voor de treinen van spoorwegonderneming met een “reizigers-rijkaracteristiek” 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, of 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 2021 ten opzichte van 2020.

Met en bespreken regime

ProRail publiceert na afloop van het dienstregelingsjaar 2021 de waarde van de indicator per spoorwegonderneming op het Logistiek Portaal. De gemiddelde gerealiseerde jaarlijkse waarde wordt ook op de website van ProRail gepubliceerd.¹³⁰

2.2 Regelingen voor ondernemingen in het marktsegment goederenvervoer

ProRail komt met de spoorwegonderneming een regeling overeen die ziet op:

1. Vertrekpunctualiteit van goederentreinen
2. Klantnader als gevolg van infra-storingen of derdenstoringen
3. Trein rijdt conform aangeboden dienstregeling

2.2.1 Vertrekpunctualiteit van goederentreinen

Doelstelling

De regeling ‘Vertrekpunctualiteit van goederentreinen’ heeft tot doel om de dienst die wordt geleverd (tijdig transport) aan de klant te verbeteren. Binnen de EU wordt het proces achter deze indicator als onvoldoende ervaren en dringt men aan op verbetering. Om maximaal aan te sluiten op het Europese proces wordt dezelfde prestatie-indicator gehanteerd, punctualiteit gemeten ten opzichte van oorspronkelijk plan met een maximale vertraging van 30 minuten. Met oorspronkelijk plan wordt de Donna-overdracht naar de Verkeersleiding systemen bedoeld. Na een nulmeting in november 2019 zal het doel voor 2020 worden vastgesteld dat wordt opgenomen in de toegangsovereenkomst.

Uitgangspunten

- Spoorwegondernemingen zijn “eigenaar” van deze prestatie-indicator. Met dit eigenaarschap wordt bedoeld dat zij in eerste instantie de inspanning (analyse) verrichten om deze prestatie te verbeteren.
- Rapportage van deze prestatie-indicator wordt maandelijks verstrekt door ProRail.

Met en bespreken regime

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

¹³⁰ Artikel 11i lid 4 Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

- Maximaal vijf reguliere treinen (rijden minimaal drie keer per week) per spoorwegonderneming per kwartaal, in overleg vast te stellen.

2.2.2 Klanthinder als gevolg van infra, systeem of derdenstoringen

Doelstelling

De regeling 'Klanthinder als gevolg van infra, systeem of derdenstoringen' heeft tot doel om de impact van storingen op het goederenproces te verlagen. Met deze indicator wordt aangegeven of en hoeveel treinen moeten worden omgeleid als gevolg van dergelijke storingen en hoeveel treinen zijn opgeheven.

Middels de prestatie-indicator wordt gemeten hoeveel treinen worden omgeleid en welke tijdsimpact dit heeft op het vervoer en wordt gemeten hoeveel treinen zijn opgeheven als gevolg van een storing. Na een nulmeting in november 2019 zal het doel voor 2020 worden vastgesteld.

Uitgangspunten

- ProRail is "eigenaar" van deze prestatie-indicator. Met dit eigenaarschap wordt bedoeld dat ProRail in eerste instantie de inspanning (analyse) verricht om deze prestatie te verbeteren.
- Rapportage van deze prestatie-indicator wordt maandelijks verstrekt door ProRail.

Metten en bespreken regime

Volgens standaardproces om doelstelling te behalen: meten, analyse oorzaken vertraging, benoemen maatregelen, uitvoering, monitoring, bijsturing indien nodig.

2.2.3 Trein rijdt conform aangeboden dienstregeling

Doelstelling

De regeling 'Trein rijdt conform aangeboden dienstregeling' heeft als doel om zorg te dragen dat treinen volgens de toebedeelde dienstregeling rijden. Hierdoor ontstaat minder treinhinder en daardoor een beter uitvoerbaar plan op het gemengde net en op de punten waar goederentreinen het gemengde net op en af rijden.

De prestatie-indicator wordt gemeten aan de hand van geel sein passages op de relevante assen waar veel goederentreinen en reizigerstreinen gezamenlijk gebruik maken van de infrastructuur. Na een nulmeting in november 2019 zal het doel voor 2020 worden vastgesteld.

Uitgangspunten

- Spoorwegondernemingen zijn "eigenaar" van deze prestatie-indicator. Met dit eigenaarschap wordt bedoeld dat zij in eerste instantie de inspanning (analyse) verrichten om deze prestatie te verbeteren.
- Rapportage van deze prestatie-indicator wordt maandelijks verstrekt door ProRail.

Metten en bespreken regime

Volgens standaardproces om doelstelling te behalen: meten, analyse oorzaken vertraging, benoemen maatregelen, uitvoering, monitoring, bijsturing indien nodig.

bijlage 27 **Compensatieregeling voor treindienstaangepassing (paragraaf 4.5.4 en 4.5.5)**

1 Regeling ten behoeve van treinen voor reizigersvervoer

Ten behoeve van de toepassing van de compensatieregeling voor reizigerstreinen die vervallen in verband met in de jaardienstregeling aangevraagde capaciteit voor de uitvoering van functiehandhaving, zoals omschreven in paragraaf 4.5.4 van de Netverklaring worden de baanvakken ingedeeld in twee categorieën, en wel als volgt:

In categorie 1 worden ingedeeld de navolgende baanvakken:

- Den Helder – Alkmaar – Amsterdam Centraal – Eindhoven – Maastricht / Heerlen
- Woerden – Leiden – Haarlem – Amsterdam Centraal
- Rotterdam Centraal / Den Haag Centraal – Utrecht Centraal – Zwolle – Groningen / Leeuwarden
- Amsterdam Centraal – Amersfoort – Deventer – Enschede / Oldenzaal grens
- Amsterdam Centraal – Schiphol Airport – Den Haag HS – Rotterdam Centraal – Roosendaal – Vlissingen / Roosendaal grens
- Schiphol Airport – Duivendrecht – Lelystad – Zwolle
- Hilversum – Utrecht Centraal – Arnhem – Zevenaar grens / Nijmegen
- Zwolle – Arnhem – 's-Hertogenbosch
- Roosendaal / Lage Zwaluwe – Breda – Tilburg – Boxtel / 's-Hertogenbosch
- Eindhoven – Venlo

In categorie 2 worden ingedeeld de overige, niet in categorie 1 ingedeelde baanvakken.

2 Regeling ten behoeve van treinen voor goederenvervoer

In aanvulling op de compensatieregeling voor goederentreinen zoals omschreven in paragraaf 4.5.4, 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 Spoorcompas.

In geval van een niet-versperrende buitendienststelling wordt hiervan het aantal goederentreinen dat wél heeft gereden tijdens de buitendienststelling afgetrokken.

Tarief

Het compensatietarief voor goederentreinen is afhankelijk van het baanvak waarop de buitendienststelling plaatsvindt en wordt uitgedrukt in een bedrag per geraakte trein (zie definitie hierboven).

De tarieven voor meest gebruikte goederenroutes zijn opgenomen in onderstaande tabel. In geval van buitendienststellingen die meerdere baanvakken raken, waardoor niet de gebruikelijke omleidingsroutes kunnen worden gehanteerd, wordt op maat een specifiek compensatietarief bepaald.

Baanvak	Compensatietarief
Amersfoort – Deventer	€ 550
Amersfoort – Zwolle	€ 330
Amersfoort – Duivendrecht Aansluiting	€ 770
Amersfoort – Utrecht	€ 550
Almelo – Mariënborg	€ 110
Alphen a/d Rijn – Gouda	€ 330
Amsterdam Centraal – Breukelen	€ 550
Breda – Roosendaal	€ 550

Baanvak	Compensatietarief
Breda – Tilburg	€ 550
Breukelen – Utrecht	€ 110
Boxtel – Eindhoven	€ 770
Boxtel – Vught Aansluiting	€ 330
Beverwijk – Haarlem	€ 770
Eindhoven – Roermond	€ 330
Eindhoven – Venlo grens	€ 770
Gouda – Harmelen Aansluiting	€ 330
Herfte Aansluiting – Mariëberg	€ 990
Haarlem – Amsterdam Sloterdijk	€ 770
Harmelen Aansluiting – Breukelen	€ 770
Harmelen Aansluiting – Utrecht	€ 110
's-Hertogenbosch – Lunetten	€ 550
Kijfhoek – Lage Zwaluwe	€ 550
Kijfhoek – Meteren Aansluiting	€ 550
Leeuwarden – Meppel	€ 550
Meppel – Onnen	€ 550
Meteren Aansluiting – Zevenaar Oost	€ 550
Roermond – Sittard	€ 1.210
Roermond - Venlo	€ 990
Gouda – Rotterdam Zuid	€ 330
Deventer – Oldenzaal grens	€ 770
Sittard – Eijsden grens	€ 550
Tilburg – Boxtel	€ 550
Tilburg – Vught Aansluiting	€ 330
Utrecht – Zevenaar Oost	€ 110
Lage Zwaluwe – Breda	€ 330
Lage Zwaluwe – Roosendaal	€ 1.210

3 Regeling ter vergoeding nadeel door ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden

Op grond van punt b) van paragraaf 4.5.5 wordt de gelegenheid geboden aan gerechtigden en ProRail om bij hun instemming met de capaciteitswijziging als voorwaarde te stellen dat het nadeel dat zij ondervinden door afwijking van eerder verdeelde capaciteit wordt vergoed. De vergoeding betreft alleen directe bedrijfskosten, die door middel van een specificatie wordt vergoed.

De in punt b) genoemde gelegenheid wordt nader uitgewerkt om te komen tot een gestandaardiseerde methode van kostenvergoeding, om eenduidigheid te creëren en de administratieve lasten van goederenvervoerders en ProRail te verminderen. Ter verduidelijking, deze regeling ziet niet op de situatie genoemd in punt b) van paragraaf 4.5.5 van de Netverklaring 2020. Daarvoor geldt geen vergoeding van nadeel. De volgende tarieven gelden als vergoeding van het nadeel dat wordt ondervonden door afwijking van eerder verdeelde capaciteit in geval van niet in de jaardienst verdeelde (onderhouds)werkzaamheden (in de zin van paragraaf 4.5.5 van de Netverklaring 2020). Deze tarieven zijn gebaseerd op de berekeningen van de kosten zoals die voor het 3e Spoor project zijn gemaakt en zijn getoetst door TNO en door de Europese Commissie.

Tabel 1

Vergoeding bij gewijzigde capaciteit per extra (omgeleide) km t.o.v. oorspronkelijk verdeelde km	Tarief (per treinkilometer)
extra vergoeding dienst treinpad (afhankelijk van gewicht)	€ *
extra kosten locomotieven	€ 2,57

Vergoeding bij gewijzigde capaciteit per extra (omgeleide) km t.o.v. oorspronkelijk verdeelde km	Tarief (per treinkilometer)
extra kosten energie	€ 1,93
extra kosten machinisten	€ 0,99

* 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	€ 5,65

Rekenvoorbeeld: Een goederentrein met capaciteitsrechten vanaf de Maasvlakte West via Moerdijkbrug naar Venlo krijgt bij een ad-hocbuitendienststelling op de Moerdijkbrug die 2 weken voor uitvoering wordt aangevraagd en waarbij geen alternatieve dienstregeling binnen 6 uur via bijvoorbeeld Utrecht beschikbaar is een compensatiebedrag van $195,5 \text{ km} \times € 5,65 / \text{km} = € 1.105,27$.

De uitgangspunten bij de vergoedingsregeling zijn:

- Alleen verdeelde rechten die geraakt worden door ad-hocwerkzaamheden en die leiden tot omleiden dan wel annuleren van een trein komen in aanmerking voor compensatie van de directe bedrijfskosten.
- Als afwijking van de eerder verdeelde capaciteit wordt gezien, het omleiden dan wel het annuleren van een trein.
- Een trein zal als geannuleerd beschouwd worden als er binnen 6 uur vanaf de laatst verdeelde capaciteit geen alternatief pad kan worden aangeboden via het gemengde net dan wel de Betuweroute, waarbij de trein niet gereden heeft en waarbij de oorzaak toewijsbaar is aan de werkzaamheden. In die gevallen gelden de kilometers op de oorspronkelijk pad als de te compenseren treinkilometers zoals bedoeld in tabel 2.
- De vergoeding betreft alleen de directe bedrijfskosten.
- De vergoeding geldt alleen indien gerechtigde instemt met inpassing van de werkzaamheden en de afwijkingen van de eerder verdeelde capaciteit.
- Losse lokken zijn uitgesloten van de annuleringsregeling, maar zijn niet uitgesloten voor vergoeding van nadeel in de zin van deze regeling.
- Alleen verdeelde capaciteitsrechten ten tijden van het bekend worden van het verdeelbesluit t.a.v. onttrekkingen die gelegen zijn in de periode van de onttrekking, komen in aanmerking voor deze regeling.
- Een vergoeding van het nadeel naar aanleiding van het omleiden van een trein, wordt niet uitgekeerd als een vergoeding is uitgekeerd naar aanleiding van het annuleren van diezelfde trein.

(lege bladzijde)