

Aanvulling 4 op de Netverklaring 2022

ProRail heeft onderstaande aanvullingen en/of wijzigingen op de Netverklaring 2022 vastgesteld, in overeenstemming met het bepaalde in paragraaf 1.6 van deze Netverklaring.

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

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

NEO Simulatie	Simulatie voor het testen van innovaties voor een betere treinenloop.	Op aanvraag (maatwerk)	bijlage 23 - 37
---------------	---	------------------------	-----------------

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

NEO Simulatie	Simulatie voor het testen van innovaties voor een betere treinenloop.	Bijlage 23 – 37	5.5.2
---------------	---	-----------------	-------

III. In bijlage 23 wordt als nummer 37 de navolgende tabel ingevoegd:

37 Omschrijving van de dienst NEO Simulatie

NEO Simulatie		
1 Algemene informatie		
1.1	Voorziening	NEO Simulatie is een dienst die behoort tot categorie 4 uit de Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2	Omschrijving	<p>Spoorwegondernemingen kunnen ProRail verzoeken om een simulatie voor hen uit te voeren met behulp van de NEO Simulator. Er worden daartoe scenario's geprogrammeerd, die vervolgens in de simulatie-omgeving geladen worden om ze te beproeven.</p> <p>ProRail en NS hebben gezamenlijk de NEO Simulator ontwikkeld. Met behulp van de NEO Simulator kunnen simulaties worden uitgevoerd om de (veiligheids-)effecten van innovaties op gebruikers te testen, onderzoeken en evalueren. Het gaat dan in het bijzonder om innovaties ter verbetering van de treinenloop. De NEO Simulator is niet geschikt als een simulator voor het opleiden van machinisten.</p>
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	Voor het simuleren van de user-experience van de machinist staat in het RailCenter in Amersfoort een vaste opstelling die kan worden ingezet.
3.1.1	Beschikbaarheid	Beschikbaarheid op basis van vooraf gemaakte afspraken waaraan een afgestemde offerte ten grondslag ligt. Een voorwaarde is dat experts binnen ProRail met kennis van de NEO Simulator beschikbaar zijn.
3.1.2	Technische karakteristiek	Aan gerechtigden wordt de mogelijkheid geboden om gezamenlijk een simulatie uit te voeren. De simulatie vindt plaats op de vaste locatie in het RailCenter.

3.1.3	Geplande wijzigingen	In de komende jaren zal de simulatiekern van de NEO Simulator vernieuwd worden.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie m.b.t. gebruikstarief	Op basis van de wensen en het afgesproken projectplan zal ProRail voor de simulatie een offerte maken.
4.2	Informatie m.b.t. korting op het gebruikstarief	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Afspraken rondom de dienst zullen in een overeenkomst worden vastgelegd.
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via ProRail Accountmanagement (accountmanagement@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	Er is altijd een interne medewerker van een gerechtigde nodig voor het opzetten en uitvoeren van de simulatie. De gerechtigde is zelf verantwoordelijk voor het te behalen resultaat.

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

- I. In paragraaf 5.3.1 Treinpad wordt de applicatie 'ISVL-Buta' vervangen door de applicatie 'BuitenTermijnAanvragen'.
- II. In paragraaf 5.3.1 'Treinpad' wordt bij onderdeel 2.1 van de tabel voetnoot 110 als volgt gewijzigd:

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

BuitenTermijnAanvragen (BUTA)	Applicatie voor de communicatie rondom BuitenTermijnAanvragen < 36 uur.	bijlage 23 - 34	5.3.1
-------------------------------	---	-----------------	-------

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

34 Omschrijving van de applicatie BuitenTermijnAanvragen (BUTA)

BuitenTermijnAanvragen (BUTA)		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	BuitenTermijnAanvragen is een applicatie die is opgenomen in de dienst Treinpad en behoort tot categorie 1 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail

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

3 Vergoedingen bij personeelstekort ProRail Verkeersleiding (nieuwe paragraaf 5.6.9)

Als nieuwe paragraaf 5.6.9, wordt de navolgende tekst ingevoegd in hoofdstuk 5:

5.6.9 Vergoedingen bij personeelstekort Verkeersleiding

Wanneer een verkeersleidingspost door personeelstekort gedwongen wordt een werkplek van een treindienstleider te sluiten, dan kan dit betekenen dat een of meer emplacementen en/of baanvakken tijdelijk niet meer kunnen worden bediend. Treinen die volgens het actuele verkeersplan zouden rijden, moeten hierdoor volledig of ten dele worden opgeheven dan wel herpland. Deze sluitingen kunnen zo leiden tot schade/extra kosten voor spoorwegondernemingen. Het betreft hier onder meer (extra) kosten voor railvervangend vervoer, locomotief- en machinistinzet, energie, herplanning en extra opstellen. Onder bepaalde voorwaarden kunnen spoorwegondernemingen aanspraak maken op een vergoeding ter compensatie voor dit soort situaties.

Uitgangspunten bij de vergoedingsregeling zijn:

- ProRail biedt een vergoeding voor extra kosten ten gevolge van gesloten treindienstleiderswerkplekken middels een gestandaardiseerde regeling indien:
 - er sprake is van ten minste vijf sluitingen op de hoofdspoorweginfrastructuur per jaar als gevolg van personeelstekort bij Verkeersleiding;
 - waarbij de werkplek steeds gedurende minimaal zestig minuten gesloten is;
 - en er geen rangeer- en/of treinritten plaats kunnen vinden in het bediengebied van de gesloten werkplek.
- Overmacht is in artikel 22 lid 7 van de Algemene Voorwaarden gedefinieerd en indien sprake is van overmacht als bedoeld in deze Algemene Voorwaarden is deze regeling niet van toepassing.
- Onvoorziene sluitingen van een treindienstleiderswerkplek op de post Kijfhoek als gevolg van personeelstekort zijn van deze regeling uitgesloten. Voor de post Kijfhoek worden deze sluitingen zo lang de onderhavige vergoedingsregeling van toepassing is meegeteld/beschouwd als hinderrijke verstoringen; daarmee is de vergoeding geregeld via de vergoedingsregeling Havenspoorlijn (zie paragraaf 5.6.8).
- De hoogte van de vergoeding (tegemoetkoming in de extra kosten ten gevolge van een tekort aan treindienstleiders) is afhankelijk van het aantal keer dat een treindienstleiderswerkplek op een post (exclusief post Kijfhoek) is gesloten in één kalenderjaar. Hoe meer sluitingen van één uur of langer er in een jaar zijn, hoe groter de schade en hoe hoger de vergoeding. Indien er weinig tot geen sluitingen optreden zal er geen of een beperkte toename van kosten zijn en vindt er geen vergoeding in dat jaar plaats.
- De vergoedingsregeling is gekoppeld aan het Plan van aanpak personeelstekort treinverkeersleiding ProRail¹. De onderhavige vergoedingsregeling is in eerste instantie van toepassing voor de periode 1 januari 2022 – 31 december 2022. In het vierde kwartaal van 2022 vindt een evaluatie van de werking en uitvoering van de regeling plaats en wordt bepaald of deze gecontinueerd wordt na 31 december 2022.²
- Het totale aantal sluitingen van treindienstleiderswerkplekken op de hoofdspoorweginfrastructuur van ten minste zestig minuten wordt na afloop van iedere maand gerapporteerd aan de spoorwegondernemingen.
- De vergoedingsstaffel wordt voor alle spoorwegondernemingen per segment op dezelfde wijze toegepast. De hoogte van de vergoeding per individuele spoorwegonderneming is afhankelijk van het totale aantal werkplekssluitingen op de hoofdspoorweginfrastructuur in combinatie met het aantal werkplekssluitingen waar de individuele spoorwegonderneming zelf door geraakt is.
- De vergoeding wordt vastgesteld en uitgekeerd na betaling van alle gebruiksvergoedingsfacturen van ProRail over het afgelopen kalenderjaar.

¹ Versie 24 november 2021

² Bij een eventueel besluit tot continuering van de regeling zal de Netverklaring 2023 hierop worden aangepast.

- De vergoeding wordt uitgekeerd aan de partij die de opstelminuten/treinpadkilometers gefactureerd krijgt en betaalt.
- Indien gebruik gemaakt wordt van deze vergoedingsregeling, dan vervalt het recht om op basis van de Toegangsovereenkomst met bijbehorende Algemene Voorwaarden een verzoek tot schadevergoeding in te dienen vanwege niet uitvoerbare rangeer- of treinritten als gevolg van onderbezetting bij Verkeersleiding. Indien de spoorwegonderneming werkzaamheden in opdracht van ProRail uitvoert en gebruik gemaakt wordt van deze vergoedingsregeling, dan vervalt een eventuele aanspraak op schadevergoeding op basis van de door ProRail gegeven opdracht.
- Indien door ProRail gewenst, dient de spoorwegonderneming aan te tonen dat deze extra kosten niet reeds vergoed zijn. ProRail kan verlangen dat dit bewijs vergezeld gaat van een accountantsverklaring.
- De vaststelling en uitbetaling van de vergoeding vindt plaats na afloop van het kalenderjaar. Onder kosten van vervangend vervoer voor reizigersvervoer wordt in lijn met bijlage 6 van de model-Toegangsovereenkomst 2022 verstaan:
 - a) Buskosten (uren en kilometers)
 - b) Plannings- of voorbereidingsuren van de busvervoerder
 - c) Inzet van (bus)coördinatoren en verkeersregelaars door de busvervoerder
 - d) Benodigde verkeersmaatregelen c.q. –middelen
 - e) Kosten die andere exploitanten van openbaar-vervoerdiensten in rekening brengen voor het gebruik van hun diensten als onderdeel van het vervangend vervoer (zoals openbaar vervoer per bus, tram of metro).

Vergoedingsregeling per marktsegment

1. Reizigersvervoer in het kader van een openbare-dienstcontract

Een spoorwegonderneming uit dit segment kan aanspraak maken op vergoeding voor treinritten die vanwege sluiting van een werkplek zijn geannuleerd. De vergoeding bedraagt een percentage van de kosten voor vervangend vervoer die de spoorwegonderneming maakt. De spoorwegonderneming dient de opgave van gemaakte kosten te onderbouwen met facturen.

De hoogte van de vergoeding over 2022 is afhankelijk van het aantal werkplekssluitingen van ten minste zestig minuten op de hoofdspoorweginfrastructuur in 2022. Op basis hiervan wordt volgens onderstaande staffel (zie figuur 5.9) bepaald welk deel van de gemaakte kosten voor vervangend vervoer wordt vergoed. De vergoeding voor de spoorwegonderneming wordt berekend door de kosten voor vervangend vervoer bij werkplekssluitingen waardoor de individuele spoorwegonderneming is geraakt te vermenigvuldigen met het percentage zoals dat is vastgesteld op basis van de staffel.

De vergoeding zoals opgenomen in de staffel geldt voor alle sluitingen waarvan een spoorwegonderneming hinder heeft ondervonden. Voorbeeld: indien zich in 2022 in totaal acht sluitingen hebben voorgedaan en een spoorwegonderneming heeft van drie van deze sluitingen hinder ondervonden, dan wordt voor deze drie sluitingen 20% van de buskosten vergoed.

Tabel 5.9 Vergoeding voor reizigersvervoer bij personeelstekort op de verkeersleidingsposten

Totale aantal sluitingen per jaar op de hoofdspoorweginfrastructuur	Vergoeding van de gemaakte kosten voor vervangend vervoer
<5	0%
5-10	20%
11-15	55%
>15	80%

2. Besloten reizigersvervoer

Een spoorwegonderneming uit dit segment kan aanspraak maken op vergoeding voor treinritten die vanwege sluiting van een werkplek zijn geannuleerd en niet zijn omgeleid over een alternatieve route. De vergoedingsregeling biedt twee opties voor het compenseren van schade of hinder als gevolg van een werkpleksluiting:

- vergoeding per geannuleerde treinrit: de vergoeding wordt bepaald op basis van de lengte van de oorspronkelijk geplande route van het treinpad op de hoofdspoorweginfrastructuur waarover de geannuleerde trein niet heeft kunnen rijden als gevolg van de sluiting;
- vergoeding van gemaakte kosten voor vervangend vervoer.

De spoorwegonderneming wordt gevraagd voor een specifieke sluiting zelf aan te geven voor welke regeling zij in aanmerking wenst te komen. Indien de spoorwegonderneming aanspraak wil maken op een vergoeding voor de kosten voor vervangend vervoer, dan dient de spoorwegonderneming de opgave van gemaakte kosten te onderbouwen met facturen.

In beide gevallen is de hoogte van de vergoeding over 2022 afhankelijk van het aantal werkpleksluitingen van ten minste zestig minuten op de hoofdspoorweginfrastructuur in 2022. Op basis hiervan wordt volgens onderstaande staffel (zie tabel 5.10) bepaald welk deel van de kosten voor vervangend vervoer wordt vergoed, dan wel welk bedrag per geannuleerde treinkilometer wordt vergoed. De vergoeding voor de spoorwegonderneming wordt berekend door voor de werkpleksluitingen waardoor de individuele spoorwegonderneming wordt geraakt de kosten voor vervangend vervoer te vermenigvuldigen met het percentage zoals dat is vastgesteld op basis van de staffel dan wel het aantal geannuleerde treinkilometers te vermenigvuldigen met het bedrag per kilometer zoals dat volgt uit de staffel. Zie voor de wijze waarop de staffel wordt toegepast het rekenvoorbeeld bij het segment reizigersvervoer in het kader van een openbare-dienstcontract.

Tabel 5.10 Vergoeding voor besloten reizigersvervoer bij personeelstekort op de verkeersleidingsposten.

Totaal aantal sluitingen per jaar op de hoofdspoorweginfrastructuur	Vergoeding van de gemaakte kosten voor vervangend vervoer	Vergoeding per geannuleerde trein per km
<5	0%	€ 0,00
5-10	20%	€ 3,20
11-15	55%	€ 8,80
>15	80%	€12,80

3. Goederenvervoer inclusief vervoerende aannemers

Een spoorwegonderneming uit dit segment kan aanspraak maken op vergoeding voor treinritten (inclusief ritten van werktreinen, losse locomotieven en ledig materieel) én rangeerritten die vanwege sluiting van een werkplek zijn geannuleerd. De vergoeding behelst een bedrag voor elke sluiting waarvan de spoorwegonderneming hinder heeft ondervonden. De hoogte van dit bedrag wordt bepaald door het aantal sluitingen van werkplekken van ten minste zestig minuten op de hoofdspoorweginfrastructuur in 2022 volgens onderstaande staffel (zie tabel 5.11). Zie voor de wijze waarop de staffel wordt toegepast het rekenvoorbeeld bij het segment reizigersvervoer in het kader van een openbare-dienstcontract.

Tabel 5.11 Vergoeding voor goederenvervoer inclusief vervoerende aannemers bij personeelstekort op de verkeersleidingsposten.

Totaal aantal sluitingen per jaar op de hoofdspoorweginfrastructuur	Vergoeding per voor de betrokken spoorwegonderneming relevante sluiting
---	---

<5	€ 0
5-10	€ 545
11-15	€ 1.497
>15	€ 2.178

Een spoorwegonderneming die in meerdere marktsegmenten opereert kan aanspraak maken op verschillende regelingen. Hiervoor wordt per segment het aantal sluitingen per jaar op de hoofdspoorweginfrastructuur bepaald waarvan de betrokken spoorwegonderneming hinder heeft ondervonden. Volgens de voor dat segment geldende staffel wordt dan de vergoeding voor deze sluitingen vastgesteld.

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

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

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

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

De TSB wordt verstuurd in een weekpublicatie en een dagpublicatie. De weekpublicatie bevat alle in de betreffende week geldende snelheidsbeperkingen. De dagpublicatie bevat aanvullingen en/of wijzigingen op de weekpublicatie.'

Bovengenoemde passage wordt vervangen door de volgende omschrijving:

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

5 Aanpassing omschrijving van de applicatie RouteLint (bijlage 23)

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

'Aan het gebruik van deze dienst zijn kosten verbonden ten bedrage van € 0,00329 per gefactureerde treinkilometer.'

gewijzigd in:

'Aan het gebruik van deze dienst zijn kosten verbonden ten bedrage van € 0,00329 per geprognoseerde treinkilometer.'

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

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

6 Aanpassing omschrijving van de applicatie ORBIT (bijlage 23)

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

'Aan het gebruik van deze dienst zijn kosten verbonden ten bedrage van € 0,00536 per gefactureerde treinkilometer.'

gewijzigd in:

'Aan het gebruik van deze dienst zijn kosten verbonden ten bedrage van € 0,00536 per geprognosticeerde treinkilometer.'

ProRail B.V.
Utrecht, mei 2022