

## Aanvulling 1 op de Netverklaring 2025

ProRail heeft onderstaande aanvullingen en/of wijzigingen op de Netverklaring 2025 vastgesteld, in overeenstemming met het bepaalde in paragraaf 1.5.2 van deze Netverklaring.

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

- I. In paragraaf 2.3.5 vervalt voetnoot 17 (Artikel 17 lid 2 Besluit spoorverkeer) onder vernummering van de navolgende voetnoten.
- II. In paragraaf 4.7.1 vervalt in voetnoot 93 de bepaling “een ontheffing van de minister van Infrastructuur en Waterstaat ex artikel 38 juncto artikel 10, tweede lid Besluit spoorverkeer kan vereist zijn.
- III. In paragraaf 4.7.1 vervalt voetnoot 94 (Artikel 38 Besluit spoorverkeer). Hiervoor in de plaats wordt een verwijzing opgenomen naar 26q lid 6 Spoorwegwet.

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

- I. In paragraaf 4.3.1 Algemene bepalingen wordt bij punt b wordt 'jaardienstproces' vervangen door 'beheerproces'. In dezelfde paragraaf wordt 'faseringsoverleggen' vervangen door 'faseringsafspraken'.
- II. In paragraaf 4.3.1 wordt bij punt e het zinsdeel 'incidentele onttrekkingen' vervangen door het zinsdeel 'tijdelijke capaciteitsbeperkingen'.
- III. In paragraaf 4.3.1 wordt bij punt g het zinsdeel 'capaciteit ten behoeve van werkzaamheden' vervangen door het zinsdeel 'tijdelijke capaciteitsbeperkingen'.
- IV. Na punt g van paragraaf 4.3.1 wordt een nieuwe onderdeel h ingevoegd met de volgende tekst:  
*'h. Ook kan sprake zijn van financiële compensatie aan gerechtigden als een bijstelling dan wel aanvulling van eerder gepubliceerde tijdelijke capaciteitsbeperkingen plaatsvindt met inachtneming van wat in paragraaf 4.3.2.3 en 5.6.7 is vermeld.'*
- V. Na het nieuwe punt h van paragraaf 4.3.1 wordt een nieuwe onderdeel i ingevoegd (met de volgende tekst):  
*'i. De spoorwegonderneming zorgt voor verwijdering van spoorvoertuigen die opgesteld staan op buitendienst te stellen sporen vóór het begin van de tijdelijke capaciteitsbeperking tenzij anders is overeengekomen (vastgelegd in de Btd-planner).'*
- VI. In hoofdstuk 4 is per abuis een verkeerde tabelnummering toegepast. Tabel 4.2 Categorieën capaciteitsbeperkingen in paragraaf 4.3.2.2 Incidentele tijdelijke capaciteitsbeperkingen moet tabel 4.1 worden, onder vernummering van de navolgende tabellen.

- VII. Heel paragraaf 4.3.2.3 Ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden komt te vervallen en wordt integraal vervangen door de navolgende tekst:

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

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

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

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

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

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

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

*Ook het kan voorkomen dat er zich onregelmatigheden dreigen voor te doen<sup>1</sup> waardoor veilig en ongestoord treinverkeer in gevaar wordt gebracht<sup>2</sup> en waarbij op zeer korte termijn herstelwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd om de staat van de infrastructuur weer op het vereiste niveau te brengen. Daarnaast kan op verzoek van het bevoegd gezag de infrastructuur tijdelijk onbruikbaar worden verklaard als wet- en regelgeving niet kan worden nageleefd. ProRail zal spoorwegondernemingen direct informeren en de beperking afstemmen om de gevolgen in termen van klanthinder zo klein mogelijk te houden. Wanneer ProRail als gevolg van de beperking een vervangend treinpad aanbiedt, worden de extra kilometers van het vervangende treinpad ten opzichte van het oorspronkelijke treinpad gecompenseerd, zie paragraaf 5.6.7.1.*

#### *4.3.2.3.3 Herstel is niet direct mogelijk*

*Na analyse van de werkzaamheden die nodig zijn om een verstoring te herstellen kan het voorkomen dat blijkt dat een infra-element niet direct is te herstellen. Als gevolg hiervan kan een tijdelijke beperking aan de orde zijn.<sup>3</sup> ProRail stelt de gerechtigden hiervan op de hoogte, deelt op verzoek een onderbouwing*

<sup>1</sup> Bijvoorbeeld op basis van een ultrasoonrapportage, constatering tijdens inspecties, gedane meldingen enzovoorts.

<sup>2</sup> Dit is een nadere definiëring van de situatie ‘in geval van nood’ uit Artikel 9 lid 5 van de Algemene Voorwaarden.

<sup>3</sup> Bijvoorbeeld een Tijdelijke Infrabeperking (RIB) als het klemmen van een wissel of een Tijdelijke Snelheidsbeperking (TSB).

van de tijdelijke capaciteitsbeperking en zorgt ervoor dat het infra-element weer zo snel als mogelijk hersteld wordt. Er wordt afgestemd om de gevolgen van deze beperking zo klein mogelijk te houden. Wanneer ProRail als gevolg van de beperking een vervangend treinpad aanbiedt, worden de extra kilometers van het vervangende treinpad ten opzichte van het oorspronkelijke treinpad gecompenseerd, zie paragraaf 5.6.7.1.

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

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

#### 4.3.2.3.5 Overige aanvullende capaciteitsbeperkingen

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

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

VIII. In de tweede regel van paragraaf 5.6.6 vervalt de verwijzing naar paragraaf 4.3.2.3.

IX. De gehele inhoud van paragraaf 5.6.7 komt te vervallen en wordt integraal vervangen door onderstaande tekst:

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

Gerechtigden hebben recht op een financiële compensatie van de (extra) omleidingskilometers in het geval zij moeten omrijden als gevolg van tijdelijke capaciteitsbeperkingen zoals bedoeld in paragraaf 4.3.2.3.2 t/m 4.3.2.3.5. Indien er sprake is van een tijdelijke capaciteitsbeperking die enkel kan plaatsvinden na instemming van gerechtigden die door deze aanpassing worden geraakt (zie paragraaf 4.3.2.3.5) geldt een (extra) compensatie bij instemming.

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

## Indeling in marktsegmenten

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

### 5.6.7.1 Vaststelling compensatie omleidingskilometers

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

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

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

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

Tabel 5.6 Compensatie voor omleiden per treinkilometer

Marktsegment	Gewicht	Compensatie treinpad
Goederenvervoersdiensten	650 ton	€ 1,5373
Passagiersvervoersdiensten	350 ton	€ 0,9570
	150 ton	€ 0,5413

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

### 5.6.7.2 Vaststelling compensatie bij instemming

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

ProRail stelt vast op welke wijze treinen worden geraakt door deze capaciteitsbeperking:

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

Tabel 5.7 Compensatie voor omleiden na instemming per treinkilometer

Marktsegment <sup>4</sup>	Gewicht	Compensatie Opstellen	Compensatie Instemmen	Compensatie Totaal
Goederenvervoersdiensten	650 ton	€ 1,9966	€ 9,7890	€ 11,7856
Passagiersvervoersdiensten	350 ton	-	-	Op basis van out-of-pocketkosten
	150 ton	-	-	Op basis van out-of-pocketkosten

Tabel 5.8 Compensatie voor opheffen na instemming

Marksegment <sup>5</sup>	Gewicht	Compensatie Opheffen
Goederenvervoersdiensten (per trein)	650 ton	€ 1.355,34
Passagiersvervoersdiensten	350 ton	Op basis van out-of-pocketkosten
	150 ton	Op basis van out-of-pocketkosten

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

### 5.6.7.3 Staffel bij instemming

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

Tabel 5.9 Compensatie omleiden en opheffen met staffel

Marktsegment	Gewicht	Compensatie omleiden		
		Buiten 30 dagen	Vanaf 30 dagen	Vanaf 14 dagen
Goederenvervoersdiensten	650 ton	€ 11,7856	€ 18,1317	€ 18,4126
Passagiersvervoersdiensten	350 ton	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten
	150 ton	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten
Marktsegment	Gewicht	Compensatie opheffen		
		Buiten 30 dagen	Vanaf 30 dagen	Vanaf 14 dagen
Goederenvervoersdiensten	650 ton	€ 1.355,34	€ 2.085,15	€ 2.117,45
Passagiersvervoersdiensten	350 ton	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten
	150 ton	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten	Op basis van out-of-pocketkosten

<sup>4</sup> De extra kilometers worden bepaald aan de hand van de voorkeursomleidingsroute (zie het Corridorboek)

<sup>5</sup> Deze compensatie is gebaseerd op een vaste gewogen corridorafstand voor goederenvervoer; bij overige vervoersdiensten worden in overleg met de gerechtigde de kilometers bepaald.

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

- X. In bijlage 6 wordt de hyperlink naar het document [Wijze van vaststellen ad-hoccapaciteit](#) als nummer 54 ingevoegd.

### **3 Capaciteitsverdeling gedurende de werkzaamheden tussen Emmerich en Oberhausen (paragraaf 4.5.1.1)**

De verkeersmaatregelen die DB InfraGO AG neemt zijn op het moment van publicatie van deze aanvulling niet bij ProRail bekend en kunnen derhalve niet in de Netverklaring worden opgenomen.

### **4 Verduidelijking invulling begrip besloten personenvervoer (paragraaf 4.5.4)**

- I. In paragraaf 4.5.4 Nadere omschrijving van processen wordt na punt b. een nieuw punt c. ingevoegd, onder verlettering van de navolgende punten:

*'Onder besloten personenvervoer wordt in het verdeelproces verstaan: Personenvervoer per trein, niet zijnde openbaar vervoer, dat zich kenmerkt door niet terugkerende paden (een onregelmatige dienstregeling). Als besloten personenvervoer wordt onder meer, maar niet uitsluitend, gezien: incidentele feesttreinen, rondritten, dinertreinen, treinen uitsluitend voor een besloten gezelschap en museumtreinen.'*

- II. In paragraaf 5.6.6.2 Compensatieregeling bij functiehandavingswerken wordt in de alinea achter punt c. het woord 'seizoensgebonden' geschrapt:

*'Voor besloten personenvervoerders kan bij geplande 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 € 16,-- per extra treinkilometer tussen de omleidingsroute volgens het 'Corridorboek' en de initieel aangevraagde route.'*

### **5 Herinrichting proces aanvragen en verdelen van capaciteit voor goederentreinen (paragrafen 4.2.3, 4.5.1.1, 4.5.3, 7.3.5.3.1, 7.3.5.3.2, 7.3.5.3.4, 7.3.5.3.7 en 7.3.5.3.8 en bijlage 6)**

- I. In paragraaf 4.2.3 Indienen van aanvragen voor treinpaden wordt aan het eind van de eerste zin de volgende tekst toegevoegd:

*'Een aanvraag voor zowel de jaardienstverdeling als de ad-hocfase kan - afhankelijk van de soort aanvraag – op de volgende wijzen worden ingediend':*

- II. In paragraaf 4.2.3 Indienen van aanvragen voor treinpaden wordt boven de opsomming het navolgende kopje ingevoegd:

*'a. Voor reizigers- en overig vervoer, niet zijnde goederenvervoer.'*

- III. In paragraaf 4.2.3 Indienen van aanvragen voor treinpaden wordt na het vijfde bolletje van de opsomming de navolgende tekst ingevoegd:

- 'b. Voor goederenvervoer:
- *Via de applicatie Path Coordination System voor internationale capaciteitsaanvragen (PCS, zie Bijlage 23 onderdeel 4.2). Voor aanvragen van Pre-Arranged Paths bij de One-Stop-Shops van de corridors is het gebruik van de applicatie PCS verplicht.*
  - *Via het Orderportaal (zie paragraaf 5.3.1 en onderdeel 4.1 van Bijlage 23).*
  - *Middels een eigen applicatie via de Common Interface gebaseerd op TSI TAF/TAP-specificaties (zie paragraaf 5.3.1 en onderdeel 4,1 van Bijlage 23.*
  - *In een met ProRail overeen te komen andere vorm.'*
- IV. In paragraaf 4.5.3 Tijdschema en proces voor de ad-hoc aanvragen wordt in de laatste zin van de derde alinea 'In dat geval wordt de capaciteit onder regie van ProRail herverdeeld, volgens prioriteringsregels van het VAB-proces.<sup>6</sup> het zinsdeel 'van het VAB-proces' vervangen door 'in de ad-hocfase.'
- V. Voetnoot 83 (VAB = Verkeersaanpassingen als gevolg van Beheer, zie ook Bijlage 2) in paragraaf 4.5.3 wordt verplaatst naar het volgende kopje 'PreVAB- en VAB-proces'.
- VI. In paragraaf 4.5.3 Tijdschema en proces voor de ad-hoc aanvragen wordt de tekst onder het kopje 'VAB-proces', 'Het alternatieve uurpatroon [...] gelden bovenstaande prioriteringsregels.' in zijn geheel vervangen door onderstaande tekst:

#### *'VAB-proces*

*Het alternatieve uurpatroon uit het PreVAB-proces wordt waar mogelijk als basis gebruikt voor het VAB-proces. In het VAB-proces worden vanaf acht weken voor uitvoering de treinpaden als gevolg van tijdelijke capaciteitsbeperkingen (incidentele onttrekkingen) uitgewerkt. In de basis worden in dit proces treinen herpland waarbij de consequenties voor gerechtigden van treinpaden zoveel mogelijk beperkt worden en er zoveel mogelijk treinpaden verdeeld kunnen worden. Deze uitwerking wordt verstuurd door middel van een publicatie aan de gerechtigden. Indien gerechtigden niet akkoord gaan met de uitwerking in de publicatie, dient dit binnen vijf werkdagen kenbaar gemaakt te worden bij de One-Stop-Shop van ProRail (zie paragraaf 4.2.4). Als er geen overeenstemming wordt bereikt, wordt de capaciteit verdeeld aan de hand van de prioriteringsregels in de ad-hocfase. De emplacementsplanning van goederentreinen wordt gedaan in het zogenaamde finalisatieproces, zie paragraaf 7.3.5.3.1. Dat wil zeggen dat in de laatste week voor uitvoering de detailplanning voor goederentreinen en -processen worden uitgewerkt en de capaciteit wordt verdeeld.*

*Bij het vaststellen van tijdelijke capaciteitsbeperkingen, zoals omschreven in paragraaf 4.3.2.2 en 4.3.2.3, worden globale afspraken gemaakt over wekelijkse onttrekkingen. Het kan voorkomen dat bij de detailuitwerking in het VAB-proces deze globale afspraken onvoldoende blijken te zijn om tot een goede verdeling te komen. In dit geval zijn de wekelijkse onttrekkingen onderdeel van de verdeling en gelden de prioriteringsregels in de ad-hocfase.*

#### *Prioriteringsregels in de ad-hocfase*

*Als de capaciteit in de ad-hocfase wordt herverdeeld, wordt dit gedaan aan de hand van de volgende prioriteringsregels:*

- *Beide capaciteitsaanvragen zijn in de jaardienst verdeeld: verdelen volgens jaardienstspelregels.*
- *Een van de capaciteitsaanvragen is in de jaardienst verdeeld, de andere in de ad-hocfase: in de jaardienst verdeelde capaciteit gaat voor in de ad-hocfase verdeelde capaciteit.*

<sup>6</sup> VAB = Verkeersaanpassingen als gevolg van Beheer, zie ook Bijlage 2.

- *Beide capaciteitsaanvragen zijn verdeeld in de ad-hocfase: verdelen volgens ad-hocprincipe 'First-Come-First-Served'.*

VII. In paragraaf 7.3.5.3.1 worden na punt h. twee nieuwe punten i. en j. ingevoegd:

- 'Capaciteit voor goederentreinpaden wordt in de jaardienst en de ad-hocfase tot circa één week voor uitvoering verdeeld op emplacementen middels een capaciteitstoets. Dit betekent dat per emplacement op basis van de totale capaciteit per aanvraag wordt beoordeeld of deze op het emplacement past. De sporendatabase geeft aan op welke sporen de capaciteitstoets van toepassing is. De emplacementen waarop de capaciteitstoets van toepassing is zijn te vinden op het [Logistiek Portaal](#).*
- De verdeelde capaciteit voor goederentreinpaden wordt vanaf circa acht weken voor uitvoering opgenomen in DONNA (DONNA-specifieke dagen). De emplacementenplanning is op dat moment nog niet gereed. Deze wordt gemaakt in de laatste fase van het ad-hocproces, het zogenaamde finalisatieproces, circa één week voor uitvoering. In dit finalisatieproces wordt de verdeelde capaciteit in een emplacementenplanning op spoorniveau uitgewerkt. Als er in deze fase nog conflicten optreden, wordt getracht deze op te lossen met de betrokken partijen. Als er geen overeenstemming bereikt wordt worden de prioriteringsregels die gelden voor de ad-hocfase toegepast, zoals beschreven in paragraaf 4.5.3. Naast het afmaken van het plan op de emplacementen wordt het plan ook geoptimaliseerd door middel van het toevoegen van de laatste informatie vanuit gerechtigden, hierbij geldt het First-Come-First-Servedprincipe.'*

VIII. In paragraaf 7.3.5.3.2 Indien van aanvragen en tijdschema jaardienstfase vervallen de eerste twee zinnen van de eerste alinea 'Verzoeken tot toegang tot rangeer- en opstelvoorzieningen [...]' verstuurd worden naar [capaciteitsverdeling@prorail.nl](mailto:capaciteitsverdeling@prorail.nl).' Deze worden vervangen door de navolgende tekst:

*'Verzoeken tot toegang tot rangeer- en opstelvoorzieningen voor de jaardienstfase worden gedaan via een door ProRail op het [Logistiek Portaal](#) beschikbaar gesteld aanvraagformulier (Aanvraagformulier diensten en dienstvoorzieningen op emplacementen). Dit formulier kan verstuurd worden naar [capaciteitsverdeling@prorail.nl](mailto:capaciteitsverdeling@prorail.nl). Aanvragen voor reizigersvervoer en overig vervoer niet zijnde goederenvervoer kunnen ook gedaan worden via volume-infra-inzetten (VII) in DONNA.'*

IX. In paragraaf 7.3.5.3.4 Indien van aanvragen en tijdschema ad-hocfase word na de tekst achter het eerste bolletje de volgende bepaling toegevoegd:

- Een volume-infra-inzet (VII) in DONNA; *dit is alleen van toepassing voor reizigers- en overig vervoer niet zijnde goederenvervoer.*

X. In paragraaf 7.3.5.3.7 Niet gebruikte capaciteit en annuleren van toegewezen capaciteit wordt de laatste zin van de tweede alinea als volgt gewijzigd:

*'Annuleren van langdurig toegewezen capaciteit kan door het sturen van een bericht naar [capaciteitsverdeling@prorail.nl](mailto:capaciteitsverdeling@prorail.nl) of - voor reizigersvervoer en overig vervoer niet zijnde goederenvervoer - door het verwijderen van een volume-infra-inzet (VII) in DONNA.'*



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

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

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

De tekst wordt vervangen door onderstaande passage:

*'Aan gerechtigden die niet als spoorwegonderneming gekwalificeerd zijn biedt ProRail uitsluitend de onderdelen a (met uitzondering van de applicaties LOA-Online en Mijn Treinen), waarbij maximaal acht accounts kunnen worden afgenomen op het Orderportaal, b, c (uitsluitend de applicatie RailMaps), i (als categorie 4 dienst, tegen het daargenoemde tarief) en k van het onder 'omschrijving' aangegeven deel van deze dienst aan. Ten aanzien van de dienst Plan- en uitvoeringsinformatie volgens TSI TAF/TAP standaard krijgt de gerechtigde op basis van artikel 6 van de Algemene Voorwaarden alle plan- en uitvoeringsinformatie te zien van de betrokken spoorwegonderneming die hiermee op verzoek van gerechtigde heeft ingestemd.'*

II. In paragraaf 5.5.2 Levering van aanvullende informatie wordt in tabel 5.3 Ondersteunende diensten voor levering van aanvullende informatie, inclusief vergoeding de regel

SpoorWeb	Communicatie bij calamiteiten.	€ 3.530,-- Per account boven gehanteerde staffel	Bijlage 23 – 8.1
----------	--------------------------------	--	------------------

vervangen door:

SpoorWeb	Afhandeling van en communicatie bij calamiteiten.	€ 3.530,-- Per account boven gehanteerde staffel	Bijlage 23 – 8.1 Bijlage 23 – 8.2
----------	---	--	--------------------------------------

III. In bijlage 23 wordt in de Overzichtstabel ICT- en informatiediensten de regel:

SpoorWeb	Communicatie bij calamiteiten.	Bijlage 23 – 8.1	5.3.1
----------	--------------------------------	------------------	-------

vervangen door:

SpoorWeb	Afhandeling van en communicatie bij calamiteiten.	Bijlage 23 – 8.1 Bijlage 23 – 8.2	5.3.1 5.5.2
----------	---	--------------------------------------	----------------

IV. In bijlage 23, onderdeel 8.2 *Omschrijving van de ICT- en informatiediensten met betrekking tot incidenten en calamiteiten behorend tot de 'Ondersteunende diensten'* wordt de tabel volledig vervangen door onderstaande tabel:

### Informatie over incidenten en calamiteiten behorend tot de 'Ondersteunende diensten'

#### 1. Algemene Informatie

Informatie over incidenten en calamiteiten behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
1.1	Voorziening	Tot de ondersteunende diensten (levering van aanvullende informatie) behoort het leveren van informatie over de over de incidenten en calamiteiten middels de informatiedienst 'Levering van incidentgerelateerde gegevens op maat' en "SpoorWeb voor gerechtigden die niet als spoorwegonderneming gekwalificeerd zijn."  Deze dienst behoort tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De genoemde dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	<p>De volgende ondersteunende ICT-dienst is beschikbaar voor spoorwegondernemingen ten behoeve van Informatie over incidenten en calamiteiten:</p> <p><b>Levering van specifieke incidentgerelateerde gegevens op maat</b> (onder de voorwaarde dat de gegevens beschikbaar zijn in SpoorWeb). Deze data kunnen worden ingelezen in eigen applicaties of gebruikt worden voor analysedoeleinden.</p> <p>De volgende datastromen worden geleverd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actuele Standaard Versperringsmaatregelen (inclusief afbeelding)</li> <li>• Data met betrekking tot een ongewenste gebeurtenis, beperkt tot een specifieke gerechtigde</li> </ul> <p>De volgende ondersteunende ICT-dienst is beschikbaar voor gerechtigden die niet als spoorwegonderneming gekwalificeerd zijn ten behoeve van Informatie over incidenten en calamiteiten:</p> <p><b>SpoorWeb</b> In geval van verstoringen communiceren ProRail en spoorwegondernemingen via de applicatie SpoorWeb over de afhandeling. Ook andere betrokken partijen, zoals onder andere aannemers en overheidshulpdiensten, worden vanuit SpoorWeb door ProRail geïnformeerd. Op deze manier is alle belangrijke informatie over een verstoring, zoals de geraakte spoorweginfrastructuur, de prognose eindtijd en informatie over vervallen en omgeleide treinen voor alle betrokken partijen centraal toegankelijk.</p> <p>Gerechtigden die niet als spoorwegonderneming gekwalificeerd zijn kunnen meekijken zodat zij, in geval van storingen en vertragingen, sneller kunnen herplannen en prognoses kunnen doorgeven aan hun klanten.</p> <p>Het gebruikstype (meekijken of muteren) is per medewerker instelbaar, volgens opgave van de afnemer."</p>
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	<p><b>Levering van specifieke incidentgerelateerde gegevens op maat:</b> Actuele Standaard Versperringsmaatregelen, dagelijkse bestandslevering (1 x per dag). Overige datastromen zijn op basis van 7 x 24 uur. Ondersteunende beheerdiensten: tijdens kantoortijden.</p> <p><b>SpoorWeb:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van vaste momenten voor onderhoud).</li> <li>• Beschikbaarheid servicedesk: 7 x 24 uur.</li> </ul>
3.1.2	Technische karakteristiek	<p><b>Levering van specifieke incidentgerelateerde gegevens op maat:</b> Standaard Versperringsmaatregelen worden geleverd als één of meerdere databestanden (XML-bestand). Overige gegevens worden ontsloten via een directe datakoppeling.</p> <p><b>SpoorWeb:</b> Toegang tot de webbased applicatie SpoorWeb (SpoorWeb-Webclient), die binnen een door ProRail gegarandeerde browser draait.</p>
3.1.3	Geplande wijzigingen	Er zijn geen geplande wijzigingen.

Informatie over incidenten en calamiteiten behorend tot de 'Ondersteunende diensten'		
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	<p><b>Levering van specifieke incidentgerelateerde gegevens op maat:</b> Aan het gebruik zijn geen extra kosten verbonden. Wel worden de inrichtingskosten (ad € 3.000,-) per afgenomen datastream in rekening gebracht.</p> <p><b>SpoorWeb:</b> Aan spoorwegondernemingen wordt deze applicatie geleverd vanuit de dienst 'Treinpad', zie paragraaf 5.3.1. Voor deze applicatie wordt een staffel gehanteerd. Indien er meer accounts worden afgenomen dan in de staffel is afgestemd worden extra kosten, ten bedrage van € 3.530,- per account in rekening gebracht.</p> <p>Aan gerechtigden die niet als spoorwegonderneming zijn gekwalificeerd wordt deze applicatie geleverd tegen het daargenoemde tarief."</p>
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	De toegang- en service level afspraken maken onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; het model hiervan is te vinden op de <a href="#">website van ProRail</a> .
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	Geen specifieke voorwaarden
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	<p><b>Levering van specifieke incidentgerelateerde gegevens op maat:</b> Via ICT- en Informatiediensten (<a href="mailto:informatiediensten@prorail.nl">informatiediensten@prorail.nl</a>).</p> <p><b>SpoorWeb:</b> "Indien u ProRailapplicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bent u als gerechtigde nog geen relatie van ProRail, dan kunt u <a href="#">hier</a> klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure.</li> <li>Bent u als gerechtigde al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van de gerechtigde.</li> </ul> <p>Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via <a href="#">IDM</a>."</p>
6.2	Antwoord op het verzoek	<p><b>Levering van specifieke incidentgerelateerde gegevens op maat:</b> Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.</p> <p><b>SpoorWeb:</b> Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.</p>
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

## 7 Gebruiksbeperking Velserspoortunnel (bijlage 9)

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

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

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

Deze wijziging is alleen van toepassing voor afnemers van de ICT-dienst ORBIT. In bijlage 23, onderdeel 3.2 “Informatie ten behoeve van machinisten behorend tot de ‘Ondersteunende diensten’ wordt de omschrijving in regel 6.1 onder ORBIT vervangen door de navolgende tekst:

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

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

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

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

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

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

- I. In bijlage 23, onderdeel 6.1 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten voor het inzien van en afstemmen over capaciteit voor werkzaamheden als onderdeel van de dienst ‘Treinpad’ wordt in regel 3.1.1 de tekst onder Beschikbaarheid Servicedesk:

‘- Btd-planner Rapportage & Buitendienststellingskaart: 5 x 10 uur’

vervangen door:

‘- Btd-planner Rapportage & Buitendienststellingskaart: tijdens werkdagen van 08:00 – 18:00 uur’

- II. In bijlage 23, onderdeel 10.2 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten informatie en afstemming over de geleverde prestaties als onderdeel van de dienst ‘Treinpad’ wordt in de omschrijving in regel 3.1.1 de tekst achter ‘Beschikbaarheid servicedesk’ aangepast in:

‘tijdens werkdagen van 08:00 – 18:00 uur.’

ProRail B.V.  
Utrecht, april 2024