

## bijlage 1 Operationele Voorwaarden (paragraaf 2.4)

### Operationele Voorwaarden Toegangsovereenkomst ProRail 2021 (versie 30 november 2020)

## 1 Capaciteitsplanning

### 1.1 Verantwoordelijkheidsverdeling bij rijwegplanning

Zie voor het proces met betrekking tot het aanvragen van capaciteit hoofdstuk 4 van deze Netverklaring.

### 1.2 Buitengewoon Vervoer<sup>1</sup>

Er zijn twee soorten regelingen voor Buitengewoon Vervoer: standaardregelingen en maatwerkregelingen. De standaardregelingen voor Buitengewoon Vervoer zijn onder te verdelen in twee typen:

1. De regeling voor Buiten-Profielvervoer:
2. De regeling voor vervoer boven ladingsklasse C2.

Als een standaardregeling voor Buitengewoon Vervoer van toepassing is, is een maatwerkregeling niet nodig, behalve wanneer dit op grond van de UIC-fiche 502-1 (zie hoofdstuk 1 en paragraaf 4.3) noodzakelijk is.

In de volgende gevallen is een regeling voor Buitengewoon Vervoer noodzakelijk:<sup>2</sup>

- Het rijden met hogesnelheidstreinen langer dan 400 meter.<sup>3</sup>
- Het rijden met goederentreinen langer dan 740 meter.<sup>4</sup>
- Het rijden met treinen die niet geschikt zijn om te rijden met een snelheid van tenminste 60 km/h op baanvakken met een baanvaksnelheid  $\geq 80$  km/h.<sup>5</sup>
- Het rijden met spoorvoertuigen waarvan het profiel ruimer is dan het referentieprofiel van het te berijden baanvak.<sup>6</sup>
- Het rijden met treinen waarin spoorvoertuigen zijn opgenomen, die de beladingsklasse C2 overschrijden.<sup>7</sup>
- 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.<sup>8</sup>
- 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 (oss-bv@prorail.nl). De beheerder spant zich in om binnen 14 dagen te melden of het Buitengewoon Vervoer mogelijk is en welke aanwijzingen er op het vervoer van toepassing zijn. Meer informatie over de procedure voor het aanmelden van Buitengewoon Vervoer en de regelingen voor Buitengewoon Vervoer zijn te vinden op het [Logistiek Portaal](#).

#### *Algemene uitgangspunten Buitengewoon Vervoer*

- De spoorwegonderneming zorgt ervoor dat in de bedrijfsvoering de voorwaarden uit de regeling Buitengewoon Vervoer worden toegepast en nageleefd.

<sup>1</sup> Zie Netverklaring paragraaf 2.5 en paragraaf 3.3.2.

<sup>2</sup> Zie Netverklaring paragraaf 2.5.

<sup>3</sup> Zie Netverklaring paragraaf 3.3.2.5.

<sup>4</sup> Zie Netverklaring paragraaf 3.3.2.5.

<sup>5</sup> Zie Netverklaring paragraaf 3.3.2.4 en bijlage 16.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Zie Netverklaring paragraaf 3.3.2.2.

<sup>8</sup> Artikel 36 Spoorwegwet.

- 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 ‘Buitengewoon Vervoer, mogelijkheden voor de standaardregeling zwaar vervoer (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 die 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 Buiten Profiel (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.

#### *Maatwerkregeling*

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. 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 regeling voor Buitengewoon Vervoer.

### **1.3 Treinnummering<sup>9</sup>**

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

#### *Binnenlandse treinnummers*

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

---

<sup>9</sup> Zie Netverklaring paragraaf 2.8 en hoofdstuk 4.

## *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](mailto: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 beschreven 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.<sup>10</sup>

## **2 Verkeersafwikkeling**

### **2.1 Bijsturing<sup>11</sup>**

Hieronder worden twee deelprocessen beschreven, namelijk:

1. Vertrekprocedure;
2. Planmatige uitvoering;

Het aanvraag- en orderacceptatieproces via ISVL is beschreven in hoofdstuk 4 van deze Netverklaring.

<sup>10</sup> Zie ook onderdeel 3.5.1 van de Operationele Voorwaarden.

<sup>11</sup> Zie Netverklaring paragraaf 4.3, 4.4.1.2, 4.4.1.3 en 4.8.2.

## 2.1.1 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 vertrekverhindering 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.

Indien de trein door onvoorziene omstandigheden niet kan vertrekken, en de beheerder dat vraagt, laat de Spoorwegonderneming de trein bemenst.

## 2.1.2 Planmatige uitvoering

Om zorg te dragen voor planmatige uitvoering met betrekking tot goederentreinen voeren beheerder en spoorwegonderneming de volgende stappen uit:

- Beheerder voorziet de spoorwegonderneming altijd van een actuele dienstregeling middels RMS Client uiterlijk vijf minuten voor actuele vertrektijd.
- De spoorwegonderneming geeft middels RMS Client tijd 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 spoorwegonderneming 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.

## 2.2 Gebruik van niet-centraal bediende gebieden<sup>12</sup>

Voorafgaand aan de uitvoering van rangeer- of treinbewegingen 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.
- 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.

<sup>12</sup> Zie Netverklaring paragraaf 2.8 en 3.3.3.

## 2.3 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. ProRail streeft ernaar het roestrijden met goederentreinen zwaarder dan 3.000 ton en met goederentreinen die stofcategorieën die onder de wet Basisnet vallen of stoffen welke genoemd staan in RID-tabel 1.10 (hoog gevarenpotentieel) te vermijden.

## 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 emplacement<sup>13</sup> 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 en dergelijke; 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 spoorweginfrastructuur niet kan worden bereikt.
2. Bij toepassing van de uitzonderingen gelden de volgende voorwaarden:
  - a. Voor aanvang van de werkzaamheden met de werktreinen en werktuigen moet de brandstoftank van de werktreinen en werktuigen geheel zijn gevuld.
  - b. Bij het tanken van een werktuig is 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)<sup>14</sup> en/of de

<sup>13</sup> Zijnde een inrichting als bedoeld in artikel 1.1 lid 1 juncto lid 3 Wet milieubeheer juncto artikel 1.1 lid 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

<sup>14</sup> De publicatie NRB 2012 (Nederlandse Richtlijn Bodembescherming) is te raadplegen via de [website van Rijkswaterstaat](#).

desbetreffende bepalingen voor tijdelijke stationaire installaties en afleverinstallaties uit de PGS 30<sup>15</sup> worden toegepast.

- 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 hoofdspoorweginfrastructuur<sup>16</sup>

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 6 van de Algemene Voorwaarden ligt de verantwoordelijkheid bij de spoorwegonderneming die het spoorvoertuig heeft aangebracht.

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

#### 3.4.1 Noodherstel

Noodherstel mag plaatsvinden op alle bij ProRail in beheer zijnde spoorweginfrastructuur indien de veilige loop van het spoorvoertuig of het treinverkeer niet meer gegarandeerd kan worden. Hijswerkzaamheden moeten vooraf afgestemd zijn met Incidentenbestrijding van ProRail (Algemeen Leider Goederen 088-2318801). Wanneer daadwerkelijk herstel van spoorvoertuigen uitgevoerd gaat worden, moeten deze conform de 'Procedure voor het uitvoeren van noodherstel aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur' ([zie het Logistiek Portaal](#)) afgestemd zijn met de treindienstleider. Hierbij dient de veilige doorgang van het doorgaande treinverkeer niet belemmerd te worden en dient er veilig gewerkt te worden en zonder milieuschade te veroorzaken<sup>17</sup>. Op basis van de AVV/GCU (General Contract of Use for wagons), bijlage 9 (Conditions for the technical transfer inspection of wagons) betreft dit het herstel van de defecten die onder de categorieën 4 en 5 vallen.

#### 3.4.2 Reparaties

Op alle sporen van Zee tot Zevenaar waarvoor een omgevingsvergunning Milieu van toepassing is zijn reparaties met handgereedschap toegestaan wanneer de veilige loop van een spoorvoertuig, zoals bedoeld in uitvoeringsverordening EU 2019/779, hierom vraagt. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd conform de omgevingsvergunningen Milieu, deze zijn te vinden op [het Logistiek Portaal](#). Daarbij moet deze reparatie worden afgestemd met de treindienstleider conform de Procedure voor het uitvoeren van noodherstel aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur ([zie Logistiek Portaal](#)) en mag het overig treinverkeer niet belemmerd worden. Hijswerkzaamheden moeten vooraf afgestemd zijn met Incidentenbestrijding van ProRail (Algemeen Leider Goederen 088-2318801). Er mag geen milieuschade veroorzaakt worden. Het gebruik van onder andere smeermiddel is daarom enkel toegestaan met gebruik van bodembeschermende maatregelen, zoals bijvoorbeeld lekmaten. 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

<sup>15</sup> De publicatie PGS 30 voor vloeibare brandstoffen – bovengrondse tankinstallaties en afleverinstallaties is te raadplegen via de [website van PGS projectbureau](#).

<sup>16</sup> Zie Netverklaring paragraaf 3.6.5.

<sup>17</sup> Indien er geen sprake is van onbelemmerde doorgang, dan wel dat de veiligheid in het geding komt, of er milieuschade kan ontstaan dan is er sprake van een calamiteit en moet dit gemeld worden bij de treindienstleider en wordt dit afgehandeld via artikel 4.1.2. Treinincidentafhandeling van de Operationele Voorwaarden.

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 spanningloos 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 veiligheidsgerelateerde 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 spoorweginfrastructuur 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.

## 4 Incidentmanagement Rail en externe veiligheid

### 4.1 Incidentmanagement Rail<sup>18</sup>

#### 4.1.1 Algemene verantwoordelijkheden en afspraken spoorwegonderneming

1. De beheerder en de 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 uitvoeren van preventieve en voorbereidende maatregelen met betrekking tot treinincidenten (dit om de weerbaarheid van de spoorsector te vergroten, bijvoorbeeld wanneer er sprake is van een verhoogde terreurdreiging, extreme weersomstandigheden of tijdens grote evenementen).
2. De spoorwegonderneming stelt in overleg personeel en materieel beschikbaar voor de incidentoefeningen die de beheerder organiseert en waarvoor de beheerder conform paragraaf 3.5 van de Netverklaring capaciteit van de spoorweginfrastructuur aan kan vragen.
3. De spoorwegonderneming en de beheerder richten de noodzakelijke overleggen in voor afstemming op operationeel, tactisch en strategisch niveau.
4. De 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 de beheerder vastgesteld en opgenomen in de Operationele Calamiteitenafspraken. Deze vormen een bijlage van de Toegangsovereenkomst (bijlage 4). 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

<sup>18</sup> Zie Netverklaring paragraaf 2.8.



instructies. Met name ten behoeve van het bergen (van een gestrande trein) of hersporen van treinen en het veilig werken in en rond materieel.

- Contactgegevens van meldkamers en wachtdiensten.
  - Gegevens die nodig zijn voor de evaluatie van een treinincident.
5. Overeenkomstig artikel 14 van de Algemene Voorwaarden moet de spoorwegonderneming bijstand 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 de beheerder, de 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 de 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](#) (Matrix TrainIncident Scenario's).

### 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.	Incidentbestrijdingsproces	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.
5	Opvang	Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor de opvang van: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. haar personeel;</li> <li>b. haar goederen of eigen reizigers in trein of op station, en treft hiervoor de nodige voorbereidingen.</li> </ol>
6	Herstel verkeersfunctie	Verantwoordelijkheid van beheerder.
7	Herstel vervoersfunctie	Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het herstel van de vervoersfunctie en treft hiervoor de nodige voorbereidingen.

Nr.	Incidentbestrijdingsproces	Verantwoordelijkheid
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: <ul style="list-style-type: none"> <li>• veilig kunnen hersporen en wegslepen van het materieel waar zij mee rijdt;</li> <li>• indien nodig binnen redelijke termijn aanleveren van specifieke hulpmiddelen;</li> <li>• uitvoeren van vervolgprocedure van het herspoorde materieel na aankomst op het bestemmingsspoor, of na overname op de calamiteitenplek.</li> </ul>
10	Herstel spoorweginfrastructuur	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: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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;</li> <li>• leveren informatie over opvang, alternatief vervoer en herstel van de vervoersfunctie;</li> <li>• woordvoering tijdens en na treinincident en benodigde afstemming met overheden.</li> </ul>
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 treinsamenstellingsgegevens<sup>19</sup>

### 4.2.1 Aanleveren informatie goederentreinen

Voordat een goederentrein vertrekt is spoorwegonderneming verplicht beheerder een opgave van de vertreksamenstelling 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 vijf minuten vóór vertrek van een trein en 30 minuten voor passage van een trein van een beheergrens met DB Netz of Infrabel aan het WLIS<sup>20</sup> (Wagenlading InformatieSysteem) geleverd waarbij conform de 'Handleiding aanleveren beladinggegevens' gewerkt wordt.

De 'Handleiding aanleveren beladinggegevens' is te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

<sup>19</sup> Zie Netverklaring paragraaf 2.6.

<sup>20</sup> Zie Netverklaring bijlage 24.

## 4.2.2 Aanleveren van 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](#).

## 5 Bedrijfsvoering

### 5.1 Procedure voor bediening infra-elementen (inclusief bediening van ERTMS)<sup>21</sup>

Alle spoorwegondernemingen dienen er voor te zorgen dat in voorkomende situaties het bedienen van infra-elementen door het betrokken personeel op oordeelkundige wijze plaatsvindt. De wijze van bediening is vastgelegd in zogenaamde gebruiksvoorschriften. Spoorwegondernemingen moeten er ervoor te zorgen dat hun medewerkers de van toepassing zijnde gebruiksvoorschriften kennen en deze ook naleven.

De betreffende gebruiksvoorschriften zijn te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#). Zo zijn er bijvoorbeeld voorschriften voor de bediening van een medewerkingskastje op het perron, een wisselgrendel of een infrarood afstandsbedieningsysteem, maar er bestaan ook procedures rondom ERTMS, zoals ERTMS-Keymanagement. De gebruiksvoorschriften zijn bedoeld voor zowel de directe als de indirecte gebruikers. Ze omvatten tevens maatregelen waarmee de veiligheid en de vertrouwelijkheid van de specifieke informatie die bij het gebruik van bepaalde infra-elementen wordt uitgewisseld kan worden gewaarborgd.

### 5.2 Lokale bijzonderheden

Voor de toegang van (personeel van) spoorwegondernemingen en hun hulppersonen tot gebouwen en terreinen van ProRail is het Huisreglement ProRail (RLN00300, te raadplegen via de [website van ProRail](#)) van toepassing. Ter aanvulling op het Huisreglement heeft ProRail als hulpmiddel per emplacement een overzicht gemaakt van de lokale bijzonderheden op basis van lokale omstandigheden en geldende omgevingsvergunningen. Deze lokale bijzonderheden zijn gebundeld en te raadplegen via het Logistiek Portaal van ProRail. Ook de brondocumenten waaruit deze lokale bijzonderheden afkomstig zijn, zijn te vinden op het [Logistiek Portaal](#). Spoorwegondernemingen<sup>22</sup> en beheerder leven deze lokale bijzonderheden na.

<sup>21</sup> Zie Netverklaring paragraaf 2.8.

<sup>22</sup> Zie Netverklaring bijlage 5, Algemene Voorwaarden, onderdeel 11