

Operationele Voorwaarden Toegangsovereenkomst ProRail 2019 (versie 1 november 2018)

1 Capaciteitsplanning

1.1 Verantwoordelijkheidsverdeling bij rijwegplanning

De opsteller (of aanpasser) van een treinplanning is verantwoordelijk voor het voldoen aan de door de Beheerder in de Netverklaring vastgelegde planning- en belastingnormen en eventueel geldende inzetbeperkingen voor spoorvoertuigen.

Indien de Spoorwegonderneming gebruik maakt van de diensten van de ProRail One-Stop-Shop (OSS) voor het ontwerpen van dienstregelingen moeten eventuele inzetbeperkingen opgegeven worden aan ProRail OSS. De voorkeursrijwegen worden dan gepland rekening houdend met de opgegeven inzet en door Spoorwegondernemingen opgegeven beperkingen uit het inzetcertificaat of de regeling voor Buitengewoon Vervoer.

De Spoorwegonderneming die een pad of rangeerbeweging plant of laat plannen voor een trein met specifieke kenmerken (zoals lengte, profiel, aslast, tractievorm) toetst of het hem aangeboden pad bepaalde gebruiksbeperkingen kent (zoals max. treinlengte, profiel, wel of geen bovenleiding) en waarborgt (onder andere via instructies aan het betrokken uitvoerend personeel) dat de trein die van dat pad gebruik maakt past bij de beperkingen. Tevens toetst de Spoorwegonderneming op de geldende plannormen, zie bijlage 23 bij de Netverklaring, indien hij zelf de concept planning verzorgt.

De Spoorwegonderneming maakt van de overeengekomen capaciteiten gebruik met treinsamenstellingen die passen binnen de gebruiksmogelijkheden van die treinpaden en sporen.

1.2 Buitengewoon vervoer¹

In de volgende gevallen is een regeling voor Buitengewoon Vervoer noodzakelijk:²

- Het rijden met hogesnelheidstreinen langer dan 400 meter.³
- Het rijden met goederentreinen langer dan 740 meter.⁴
- 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.⁵
- Het rijden met spoorvoertuigen waarvan het profiel ruimer is dan het referentieprofiel van het te berijden baanvak.⁶
- Het rijden met treinen waarin spoorvoertuigen zijn opgenomen, die de beladingsklasse C2 overschrijden.⁷
- 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.⁸
- Het rijden met spoorvoertuigen welke in de UIC regelgeving (Fiche 502-1) als Buitengewoon Vervoer gekenmerkt worden.
- Het rijden met treinen waarvan het laatste spoorvoertuig onberemd is.

De Beheerder laat geen spoorvoertuigen toe als Buitengewoon Vervoer als de daarvoor geldende voorwaarden als opgenomen in de regeling voor Buitengewoon Vervoer niet worden toegepast. De regelingen voor Buitengewoon Vervoer kunnen worden aangevraagd bij ProRail One-Stop-Shop. De Beheerder spant zich in om binnen 14 dagen een regeling Buitengewoon Vervoer met de Spoorwegonderneming overeen te komen. De additionele kosten die de Beheerder maakt in verband met de voorbereiding en uitvoering van Buitengewoon Vervoer komen ten laste van de aanvrager.

¹ Zie Netverklaring § 2.5 en § 3.3.2.

² Zie Netverklaring § 2.5.

³ Zie Netverklaring § 3.3.2.5.

⁴ Zie Netverklaring § 3.3.2.5.

⁵ Zie Netverklaring § 3.3.2.4 en bijlage 16.

⁶ Zie Netverklaring § 3.3.2.1; een ontheffing van de minister van Infrastructuur en Waterstaat ex artikel 36 Spoorwegwet is in sommige gevallen nodig.

⁷ Zie Netverklaring § 3.3.2.2.

⁸ Artikel 36 Spoorwegwet.

Algemene uitgangspunten Buitengewoon Vervoer:

- De Spoorwegonderneming zorgt ervoor dat in de bedrijfsvoering de voorwaarden uit de regeling Buitengewoon Vervoer worden toegepast en nageleefd.
- De Spoorwegonderneming moet nagaan of route, rijwegkeuze, snelheid van de voor het vervoer beoogde trein in overeenstemming zijn met de regeling. Zo niet, dan moet de reeds bestaande dienstregeling van de trein worden aangepast of indien niet mogelijk moet er ad hoc capaciteit voor een trein met aangepaste dienstregeling worden gevraagd. In beide gevallen verwijst de Spoorwegonderneming naar de toepasselijke regeling.
- Bij wijziging van de treinkarakteristiek van een reeds bestaande trein naar Buitengewoon Vervoer, moet de Spoorwegonderneming voor de betreffende trein opnieuw een order “wijzigen trein” indienen.

Standaardregeling zwaar vervoer

Het gebruiksvoorschrift ‘aslasten en tonmetergewichten’ (GVS00094), zie het [Logistiek Portaal van ProRail](#), vermeldt een aantal standaardklassen, refererend aan beladingsklasse C3, C4, D2, D4, D5, E5 volgens NEN-EN 15528, alsmede een aantal specifieke spoorvoertuigtypen, met voor elk klasse/type de daarvoor toegelaten baanvakken en bijbehorende snelheidsbeperkingen. De baanvakken die geschikt zijn voor een hogere beladingsklasse dan C2, zijn weergegeven in bijlage 13-1 bij de Netverklaring en in het GVS00094.

De Spoorwegonderneming kan, ten behoeve van vervoer van spoorvoertuigen passend binnen één van deze klassen/typen, op de daarvoor vrijgegeven baanvakken en met inachtneming van de bijbehorende snelheidsbeperkingen conform GVS00094, zonder specifieke toestemming van ProRail gebruik maken van deze standaardregeling zwaar vervoer.

Wel dient de Spoorwegonderneming in dat geval in de dienstregelingdocumenten, ten behoeve van alle bij het vervoer betrokkenen, door de toevoeging ZWV aan het treinnummer en een verwijzing naar de beladingsklasse de toepassing van een standaardregeling kenbaar te maken (voorbeeld: “45109 ZWV-D4”).

Standaardregeling overschrijding laadprofiel

Speciaal gecodificeerde wagens, welke gecodificeerde intermodale laadeenheden vervoeren en/of door de Beheerder nader aan te wijzen transporten kunnen gebruik maken van de verdeelde capaciteit voor zover de voorwaarden, vermeld op het [Logistiek Portaal van ProRail](#), genoemd in de Standaardvoorwaarden BP worden nageleefd. De Spoorwegonderneming maakt in de dienstregelingdocumenten ten behoeve van alle bij het vervoer betrokkenen door middel van de toevoeging BP1, BP2, BP3 aan het treinnummer kenbaar dat het een trein betreft waarop een standaardregeling Buitengewoon Vervoer vanwege profieloverschrijding van toepassing is.

Specifieke regeling

Voor de overige Buitengewone Vervoeren kunnen Spoorwegondernemingen een specifieke regeling Buitengewoon Vervoer met de Beheerder overeenkomen. De regeling omvat een opgave van de toegelaten route, periode van geldigheid, uitvoeringsvoorwaarden, verkregen ontheffingen en indien van toepassing toegelaten afmeting en/of gewicht. Het verstrekken van een specifieke regeling Buitengewoon Vervoer gaat gepaard met een reguliere orderaanvraag (binnen de 36 uren termijn in ISVL). De Spoorwegonderneming maakt in de dienstregelingdocumenten ten behoeve van alle bij het vervoer betrokkenen door middel van de toevoeging “BV” aan het treinnummer kenbaar dat het een trein betreft waarop een specifieke regeling Buitengewoon Vervoer van toepassing is, met verwijzing naar de betreffende Buitengewoon Vervoer regeling.

1.3 Treinnummering⁹

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 dienstregelingjaar afspraken met elk van de Spoorwegondernemingen over de te gebruiken nummers voor binnenlands verkeer. Deze afspraken omvatten tevens de verwerking van aanvullingen en wijzigingen gedurende de looptijd van een dienstregelingjaar.

⁹ Zie Netverklaring § 2.8.

Treinnummers voor internationaal verkeer

Treinnummers voor internationaal verkeer worden voor goederenverkeer en reizigersverkeer volgens respectievelijk UIC fiche 419-2 en UIC fiche 419-1 verdeeld door:

- DB Netz (verkeer van en naar Duitsland en verder);
- Infrabel (verkeer van en naar België en verder).

Internationale treinnummers ten behoeve van verkeer over de Nederlands / Duitse grens worden aangevraagd bij DB Netz door de spoorwegonderneming die de betrokken trein vanaf / tot de Nederlands / Duitse grens over het Duitse net vervoert. Internationale treinnummers ten behoeve van verkeer over de Nederlands / Belgische grens worden aangevraagd bij Infrabel door de spoorwegonderneming die de betrokken trein vanaf / tot de Nederlands / Belgische grens over het Belgische net vervoert.

Vastlegging

De treinnummers (zowel nationaal als internationaal) worden door de Beheerder vastgelegd in de applicatie TNR. Deze applicatie is te benaderen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#). De treinnummerlijst wordt in de applicatie doorlopend actueel gehouden, er is dus geen bevroren treinnummerlijst. Spoorwegondernemingen kunnen zich kosteloos abonneren op de applicatie TNR en zelf op elk moment een actuele treinnummerlijst raadplegen en/of exporteren.

De Spoorwegonderneming kan wijzigingsvoorstellen indienen via trainnumbers@prorail.nl.

De Beheerder verwerkt binnen drie werkdagen tussentijdse mutaties van Spoorwegondernemingen betreffende de actuele dienstregeling. Deze mutaties zijn vijf werkdagen na verwerking en wederzijdse goedkeuring, van kracht. Hernummering vormt geen aantasting van capaciteitsrechten.

Beheerder en Spoorwegonderneming passen steeds de treinummering volgens de actuele stand in de applicatie TNR toe.

1.4 Bijstelling capaciteitsverdeling rond werkzaamheden

Tussentijdse wijziging of intrekking van de aan de Spoorwegonderneming verdeelde capaciteit door de Beheerder is mogelijk in de gevallen en onder de voorwaarden zoals omschreven in de Netverklaring, paragraaf 4.5.4.

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.

2 Verkeersafwikkeling

2.1 Orderacceptatie en bijsturing¹⁰

Onderstaand worden vier deelprocessen beschreven, namelijk:

1. Inhoud van orders;
2. de vertrekprocedure;
3. planmatige uitvoering;
4. gebruik van sporen op emplacement Venlo.

Bij orderaanvragen van een Spoorwegonderneming verdeelt de Beheerder extra capaciteit binnen de beschikbare ruimte.

Tijdens en na ontregelingen herverdeelt de Beheerder de (beperkte) capaciteit over de betrokken Spoorwegondernemingen. Hiertoe maakt de Beheerder gebruik van vooraf vastgestelde afspraken voor operationele verdeling (verdelingsregels).

2.1.1 Inhoud van orders

Zoals beschreven in paragraaf 4.4.1.4 van de Netverklaring wordt er een onderscheid gemaakt tussen orders voor treinpaden door meer dan een verkeersleidingsgebied en orders voor treinpaden binnen een verkeersleidingsgebied.

Een order voor een treinpad die door meer dan een verkeersleidingsgebied gaat bevat de volgende gegevens:

- aanvrager en datum en tijd aanvraag (geautomatiseerd);

¹⁰ Zie Netverklaring § 4.3, 4.4.1.4 en 4.8.2.

- treinnummer;
- tractievorm in combinatie met materieelsoort;
- treinlengte;
- maximumsnelheid;
- gewicht;
- vervoerder die de trein rijdt;
- ordersoort;
- wel of geen gevaarlijke stoffen (RID);
- Standaard Bijzonderheden, zoals beschreven in de standaardregeling overschrijding laadprofiel met codes BP1, BP2 en BP 3 en de standaardregeling zwaar vervoer;
- door de vervoerder gewenste activiteiten, in ieder geval datum en tijd voor behandeling bij terminal of verlader en eventuele extra opstelcapaciteit;
- vertrekstation of (indien grensoverschrijdend vanuit het buitenland) grensstation;
- eventueel behandelstation onderweg:
 - door de vervoerder gewenste activiteiten;
 - benodigde tijd voor de door de vervoerder gewenste activiteiten;
- aankomststation of (indien grensoverschrijdend vanuit Nederland) grensstation:
 - door de vervoerder gewenste activiteiten;
 - benodigde tijd voor de door de vervoerder gewenste activiteiten;
- bestemmingsstation buitenland;
- datum en tijd gereed voor vertrek met marge en gewenst spoor;
- datum en tijd van aankomst met marge en gewenst spoor;
- traject.

Zowel nieuw geplande treinen als gewijzigde treinen krijgen na aankomst op het eindpunt of op behandelstations onderweg nog een vervolgbehandeling op het emplacement. Het is van belang dat ProRail van tevoren beschikt over gegevens over de vervolgbehandeling van de betrokken trein. Hiertoe dient de vervoerder in de bovenlokale order de volgende gegevens te specificeren:

- machinistwissel, duur x minuten te Y;
- locomotiefwissel, duur x minuten te Y;
- rangeren, duur x minuten te Y;
- opstellen, te Y voor de tijdsduur van x minuten na aankomst;
- materieel bestemd voor trein nnnnn d.d. dd-mm-jjjj;
- trein bestemd voor belading op spoor aansluiting xx;
- materieel op te stellen in spoorbundel yy.

Een order voor een treinpad die door een verkeersleidingsgebied gaat bevat de volgende gegevens:

- trein-/rangeernummer;
- locatie;
- inleggen, wijzigen of opheffen van een beweging;
- plan-/vertrektijd;
- 'van' spoor;
- 'via' sporen;
- 'naar' spoor;
- materieelrelatie;
- materieel- of tractiesoort;
- beperking t.a.v. milieunormen;
- wel/geen afwijkingen van/beperkingen aan materieel gerelateerd aan infragebruik.

2.1.2 Vertrekprocedure

Voormelding van afwijkingen van de overeengekomen capaciteit

De Spoorwegonderneming meldt voorziene vertragingen en wijzigingen van de karakteristieken (lengte, tonnage, ...) van een trein, die ertoe leiden dat de trein niet meer in het overeengekomen pad kan rijden, zo spoedig mogelijk aan de decentrale verkeersleiding.

Melding van onvoorziene vertrekverhinderings door de machinist

De machinist doet de treindienstleider melding van iedere omstandigheid die ertoe leidt dat zijn trein niet (of niet meer) op de overeengekomen tijd kan vertrekken, zo spoedig mogelijk na de constatering van die omstandigheid.

Levering treinpad door de Beheerder (30 seconden voor vertrek)

Van levering van een treinpad is sprake als de Beheerder uiterlijk 30 seconden voor het laatstelijk overeengekomen vertrektijdstip het sein uit de stand 'stop' zet.

Daadwerkelijk vertrek door de Spoorwegonderneming

De Spoorwegonderneming is verplicht om binnen drie minuten, na levering van het treinpad door de Beheerder, daadwerkelijk te vertrekken. Indien de trein niet binnen 3 minuten vertrekt is de Beheerder gerechtigd om het sein te herroepen.

Bijzondere omstandigheden

De Beheerder mag/ moet het sein terugbrengen in de stand stop (herroepen):

- bij gevaar;
 - in geval van bijsturing, nadat er contact is geweest met de machinist;
 - wanneer de treindienstleider er zeker van is dat er geen machinist aanwezig is op of bij de trein.
- In het laatste geval dient de Spoorwegonderneming een nieuwe capaciteitsvraag in te dienen. Indien de trein door onvoorziene omstandigheden niet kan vertrekken, en de Beheerder dat vraagt, laat de Spoorwegonderneming de trein bemenst.

2.1.3 Planmatige uitvoering

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

- Beheerder voorziet de Spoorwegonderneming altijd van een actuele dienstregeling middels RMS Client uiterlijk 5 minuten voor actuele vertrektijd.
- De goederenspoorwegonderneming geeft middels RMS Client tijdig aan wanneer eerder verdeelde infracapaciteit niet wordt gebruikt.
- Indien voorzien wordt dat een goederentrein zijn treinpad niet gaat gebruiken, vervalt 60 minuten voor geplande vertrek of grenspassage (Nederland inkomend) het recht op het verdeelde treinpad.
- De goederenspoorwegonderneming monitort het vertrekproces van goederentreinen die vertrekken van dienstregelingspunten vanuit Nederland en geeft de treinstatus door middels RMS Client (tabblad GTI).
- ProRail monitort grensoverschrijdende goederentreinen die Nederland binnenkomen, de status van deze treinen wordt doorgegeven middels VOS en is voor de spoorwegonderneming inzichtelijk middels RMS Client.
- Bij een statuswijziging in verleggen, wachtkamer en opheffen komt het oorspronkelijke treinpad beschikbaar ter herverdeling door Beheerder.
- De Spoorwegonderneming voorziet de machinist van een actuele dienstregeling voor gepland vertrek.
- De machinist stuurt op passage van dienstregelingspunten volgens actuele dienstregeling.
- Beheerder stuurt op doorstroming volgens de verdeelde dienstregeling en op de grensbaanvakken tussen Beheerder en DB Netz respectievelijk Infrabel.

2.1.4 Gebruik van sporen op emplacement Venlo

Voor het spoorgebruik van emplacement Venlo gelden de volgende algemene regels:

- Doorgaande treinen en treinen met een kort stationnement tot maximaal 60 minuten worden zoveel mogelijk op de centraal bediende sporen 7 t/m 16 afgehandeld.
- Lokaal rangeerwerk en goederentreinen met een langer stationnement tussen 60 t/m 180 minuten worden zoveel mogelijk op de NCBG-sporen 17 en hoger, in overleg met de treindienstleiding afgehandeld.

Bij een situatie waarbij een Spoorwegonderneming zijn vertrektijd niet haalt (CBG-gebied), en er verdringing ontstaat, start Verkeersleiding van Beheerder de sommeringsprocedure op en informeert de Meldkamerspoor.

Sporen	Spoorgebruik en beperkingen
7 t/m 16 exclusief 9	Rangeren niet toegestaan exclusief Loc wisselen en omlopen. Rangeren met niet detecterend materieel niet toegestaan. Opstellen van goederenmaterieel niet toegestaan. Behandeling treinen van en naar terminal Br niet toegestaan. Maximale overstandtijd sporen 7 en 12 t/m 16 is begrensd tot 60 minuten.
17 t/m 20	Maximale opsteltijd begrensd tot 180 minuten. Opstellen van losse loc op spoor 17, 19 en 20 is niet toegestaan. Spoor 19 ten behoeve van bijsturing Verkeersleiding van Beheerder; het opstellen van materieel is niet toegestaan.
21 t/m 26	Gebruik op basis van toegewezen capaciteitsverdeling.
sporen 9, 18, 42, 64 en 85	Bestemd voor opstellen losse loc, met opgave van gewenste overstandtijd aan Treindienstleider van Beheerder.

2.2 Gebruik van niet-centraal bediende gebieden¹¹

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, en dat de rijweg (incl. beginpuntspoor, excl. eindpuntspoor) na gebruik conform aanvraag weer vrij en onbelemmerd is.

Een enkelvoudige rijweg die begint in een niet centraal bediend gebied en eindigt in centraal bediend gebied moet bij beide verantwoordelijke treindienstleiders worden aangevraagd (een zogenaamde Lokale Order Aanvraag) voordat de verplaatsing mag plaats vinden. Andersom geldt dezelfde regel.

Na beëindiging van het gebruik van het TijdRuimteSlot meldt de bestuurder zich bij de treindienstleider met de mededeling dat het slot conform aanvraag is gebruikt, op welk spoor de bestuurder met zijn trekkracht zich bevindt, alsmede welke sporen in het slot vrij en onbelemmerd beschikbaar zijn, en op welke sporen spoorvoertuigen zijn opgesteld.

2.3 Onderlinge communicatie veiligheidsberichten tussen machinist en treindienstleider¹²

Spoorwegonderneming en Beheerder passen bij de communicatie tussen machinist en treindienstleider van veiligheidsberichten zoals bedoeld in de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding' de regels toe die zijn opgenomen in de 'Regeling Communicatieprocedures veiligheidsberichten'; deze regeling kan worden geraadpleegd via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

Het in de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding' bedoelde Formulierenboek is, voor wat betreft de door de Beheerder opgestelde formulieren, onder de titel 'Formulierenboek' te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

¹¹ Zie Netverklaring § 2.8 en 3.3.3.

¹² Zie Netverklaring § 2.8.

2.4 Handelen na onbedoeld voorbijrijden

Als een machinist van een reizigerstrein na het onbedoeld voorbijrijden van een station zich bij de treindienstleider meldt zoals bedoeld in artikel 6 lid 1 van het Besluit spoorverkeer, zal de treindienstleider daarop reageren met een aanwijzing zoals bedoeld in het tweede lid van het genoemde artikel, namelijk met de opdracht om de trein NIET achteruit te verplaatsen, maar door te rijden naar het volgende station.

De reizigers kunnen op het voorbijgereden station via de omroep en/of reisinformatie worden geïnformeerd. De machinist informeert de reizigers in de trein die op het voorbijgereden station hadden willen uitstappen.

De treindienstleider kan echter medewerking aan terugrijden blijven verlenen in de volgende gevallen:

1. Indien op veilig seinbeeld naar het voorbijgereden station kan worden teruggereden en vervolgens vandaar weer op veilig seinbeeld kan worden vertrokken; of
 2. Indien een calamiteit / versperring verder op het te berijden traject dit noodzakelijk maakt.
- Overigens is ook in deze uitzonderingsgevallen terugrijden uitsluitend mogelijk na melding aan en toestemming van de treindienstleider.

2.5 Roestrijden¹³

Roestvorming op spoorstaven tast de betrouwbare werking van het treindetectiesysteem aan. Ter voorkoming hiervan worden door de Beheerder treinen aangewezen waarmee roest wordt gereden, waarbij de volgende werkwijze wordt toegepast:

- De Beheerder bepaalt voor welke sporen en infra-elementen permanente beschikbaarheid vanuit bijsturingsoverwegingen nodig is.
- De Beheerder houdt op de treinverkeersleidingsposten bij dat deze sporen en infra-elementen regelmatig worden bereden. Registratie vindt plaats (onder meer schrapstaten).
- Het aanwijzen van roestrijdende treinen vindt niet planmatig plaats, maar wordt in de bijsturingfase vastgesteld door de Beheerder na overleg met de betrokken Spoorwegonderneming(en) (soort trein, actuele situatie van verkeersafwikkeling, enzovoort).
- Spoorwegondernemingen aanvaarden dat hun treinen in beperkte mate over ongebruikelijke rijwegen worden geleid en dat wellicht met aanwijzing moet worden gereden wanneer het tijdsverloop sinds het voorgaande gebruik van die rijweg de normwaarde overschreden heeft.
- De Beheerder streeft er naar het roestrijden met reizigerstreinen niet in de brede spits uit te voeren.
- De Beheerder streeft ernaar het roestrijden met goederentreinen zwaarder dan 3.000 ton en met goederentreinen die stofcategorie A (tot vloeistof verdichte brandbare gassen herkenbaar aan de cijfercombinatie 23 in de GEVI-code) vervoeren waar mogelijk te vermijden.

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 emplacement¹⁴ uitvoert, c.q. wil gaan uitvoeren. Dit is inclusief het gebruik van (was)installaties en werkplaatsen, laad- en losplaatsen, opslag (milieu)gevaarlijke stoffen, onderhoudswerkzaamheden aan materieel e.d.; activiteiten die vergunningplichtig zijn.

3.2 Informatielevering

De Spoorwegonderneming levert de Beheerder:

- de geluidemissiegegevens van spoorvoertuigen voor reizigersvervoer en van locomotieven zoals omschreven in onderdeel 3 van bijlage 8 bij de Netverklaring;
- de gegevens met betrekking tot de geluidemissie van treinverkeer op baanvakken en emplacementen zoals omschreven in onderdeel 2.4 en 2.5 van bijlage 8 bij de Netverklaring;

¹³ Zie Netverklaring § 4.8.6.

¹⁴ Zijnde een inrichting als bedoeld in artikel 1.1 lid 1 jo lid 3 Wet milieubeheer jo artikel 1.1 lid 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

- informatie ter onderbouwing van zienswijze, beroepschrift, verzoek voorlopige voorziening naar aanleiding van een verkregen (ontwerp)beschikking omgevingsvergunning milieu;
- voor de emplacements 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

1. Het is de Spoorwegonderneming toegestaan om te tanken op andere plaatsen dan de daarvoor ingerichte plaatsen bedoeld in artikel 12 van de Algemene Voorwaarden, in de volgende gevallen:
 - a. Zelfrijdende werktreinen, aanwezig en actief voor de uitvoering van werkzaamheden op de spoorwegen, die door de aard van de spoorwerkzaamheden niet in staat zijn om een van de door de Beheerder aangewezen plaatsen, zoals bedoeld in artikel 12 van de Algemene Voorwaarden te bereiken.
 - b. Niet zelfrijdende werktuigen, aanwezig en actief voor de uitvoering van werkzaamheden op de spoorwegen, die worden ingezet op een bouwplaats.
 - c. Als de tankinstallatie waar een geplande tankbeurt zou plaatsvinden, gestoord is of door stremming van de infrastructuur niet kan worden bereikt.
2. Bij toepassing van de uitzonderingen gelden de volgende voorwaarden:
 - a. Voor aanvang van de werkzaamheden met de werktreinen en werktuigen moet de brandstoftank van de werktreinen en werktuigen geheel zijn gevuld.
 - b. Bij het tanken van een werktuig is niet van belang of het werktuig direct wordt voorzien van brandstof of dat de brandstof wordt getankt in een aggregaat teneinde het werktuig te voorzien van elektriciteit.
 - c. Bij het tanken op andere plaatsen dan de plaatsen bedoeld in artikel 12 van de Algemene Voorwaarden, moet een combinatie van voorzieningen en maatregelen uit paragraaf 3.3 van bijlage 1 in deel 3 van de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB)¹⁵ en/of de desbetreffende bepalingen voor tijdelijke stationaire installaties en afleverinstallaties uit de PGS 30¹⁶ 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 aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur¹⁷

Tijdens de door een Spoorwegonderneming uit te voeren controle op veilige loop voor vertrek van een trein kunnen gebreken worden geconstateerd. Deze gebreken kunnen aanleiding zijn voor noodherstel ter plaatse. Dit betreft herstelmaatregelen om onveilige situaties op het spoor in verband met de geconstateerde gebreken aan de trein te voorkomen.

Als noodherstel aan spoorvoertuigen noodzakelijk is, dan mag dit alleen worden uitgevoerd op door ProRail aangewezen sporen. Spoorwegonderneming dient hierbij te voldoen aan de volgende voorwaarden:

1. Het noodherstel dient conform de onderstaande procedure te worden aangemeld.
2. Het noodherstel dient in opdracht van de spoorwegonderneming te worden uitgevoerd door een hiervoor erkend bedrijf. Voor goederenwagens is een ECM Certificaat vereist conform EU Verordening 445/2011. Voor overig materieel is een erkenning van ILenT vereist.
3. De opdracht gevende spoorwegonderneming is altijd eindverantwoordelijk voor het (doen) uitvoeren van het noodherstel.
4. Het noodherstel dient binnen de beperkingen van de vigerende omgevingsvergunningen te worden uitgevoerd.

¹⁵ De publicatie NRB 2012 (Nederlandse Richtlijn Bodembescherming) is te raadplegen via de [website van Rijkswaterstaat](#).

¹⁶ De publicatie PGS 30 voor vloeibare brandstoffen – bovengrondse tankinstallaties en afleverinstallaties is te raadplegen via de [website van PGS projectbureau](#).

¹⁷ Zie Netverklaring § 3.6.5.

5. Het noodherstel mag geen overlast veroorzaken in het reguliere proces (opstellen, rangeren, verkeer en spoorweginfrastructuuronderhoud).
6. Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor de registratie van betrokken goederenwagens in W-LIS (Wagenlading Informatiesysteem).
7. Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het rangeren van hun wagens van en naar het aangewezen spoor inclusief de daarbij noodzakelijke verplaatsingen van wagens van derden op dat spoor.

Procedure

Voor noodherstel dient de volgende procedure te worden gevolgd:

- Spoorwegonderneming belt de gebiedsverantwoordelijke treindienstleider met het verzoek het spoor buiten gebruik te nemen voor noodherstel van spoorvoertuig.
- Spoorwegonderneming noemt het desbetreffende spoornummer dan wel de wisselnummers en de contactgegevens van de onderhoudspartij (bedrijfsnaam, aanwezige monteur en zijn telefoonnummer).
- Spoorwegonderneming meldt het verwachte tijdsbestek voor het noodherstel.
- Als de treindienstleider akkoord gaat met de buitengebruikname plaatst de onderhoudspartij het afsluitbord Nr. 513 of sein 512b (zie Regeling spoorverkeer) en bevestigt dit via Spoorwegonderneming aan de treindienstleider.
- Op de Betuweroute: de treindienstleider registreert in RMS de spoorbezetting en Spoorwegonderneming die deze spoorvoertuigen heeft aangebracht.
- De treindienstleider bevestigt aan de Spoorwegonderneming de buitengebruik name en meldt dat hij de veiligheidsmaatregelen heeft genomen ter vermindering van rijwegen richting het buitengebruik genomen spoor.
- Bij teruggave geeft de onderhoudspartij via Spoorwegonderneming aan de treindienstleider aan dat het bord Nr. 513 of sein 512b verwijderd is.

3.5 Spoorwegveiligheid

3.5.1 Planning

Spoorwegonderneming zorgt voor verwijdering van spoorvoertuigen die opgesteld staan op buitendienst te stellen sporen, vóór het begin van de buitendienststelling. Het opgesteld laten van spoorvoertuigen op buiten dienst te stellen sporen is mogelijk indien:

- Beheerder in Btd-planner aangeeft dat dat mogelijk is in combinatie met de uit te voeren werkzaamheden, én
- Spoorwegonderneming in haar veiligheidsbeheersysteem heeft geregeld dat de met Beheerder via de Tafel van Verdeling overeengekomen maatregelen worden uitgevoerd waarmee de spoorvoertuigen niet in beweging kunnen komen en spanningsloos blijven, tenzij aanvullende afspraken schriftelijk zijn vastgelegd in Btd-planner. De overeengekomen maatregelen worden via de Tafel van Verdeling aan Spoorwegondernemingen gecommuniceerd.
- Indien in het vooroverleg geconstateerd wordt dat het nodig is om vervangende opstelcapaciteit te organiseren wordt in overleg tussen Spoorwegonderneming en Beheerder vastgesteld hoe en onder welke voorwaarden vervangende opstelcapaciteit met de juiste functionaliteit beschikbaar gesteld wordt.

3.5.2 Gebruik van remsloffen en stopblokken

Spoorwegonderneming gebruikt remsloffen uitsluitend voor het afremmen en tot stilstand brengen van spoorvoertuigen die in een rangeerproces worden geheuveld of afgestoten.¹⁸ Na afloop van het stoot- of heuvelproces worden alle gebruikte remsloffen door Spoorwegonderneming van het spoor verwijderd. Ter voorkoming van het weggrollen van opgestelde spoorvoertuigen wordt gebruik gemaakt van de op het spoorvoertuig aanwezige parkeer- of handrem; als alternatief mogen houten of kunststoffen stopblokken worden gebruikt.

¹⁸ Voor zover het op die wijze uitvoeren van het rangeerproces vergund is in de ter plaatse toepasselijke omgevingsvergunning milieu.

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 infrastructuur en voorzieningen, waaronder opstelreinen en emplacementen, veilig gebruikt kunnen worden.
4. De Spoorwegonderneming zorgt dat personeel alleen indien noodzakelijk en op veilige wijze het spoor betreedt en voorziet haar personeel hiertoe van opleiding en/of instructie. Beheerder voorziet Spoorwegonderneming van op eenvoudige wijze toegankelijke informatie over de locatie van de oversteekplaatsen, tunnels en traversen. Beheerder verstrekt eveneens informatie over de locatie van looppaden, looproutes, vluchtroutes en parkeerplaatsen op emplacementen via het Logistiek Portaal van ProRail.
5. Bij het uitvoeren van werkzaamheden op emplacementen zorgt Spoorwegonderneming er voor dat de machinist van een rijdende trein geen hinder ervaart van het gebruik van lichtbronnen en (verlichting) van voertuigen.

3.5.5 Beheersing kwaliteit van spoorvoertuigen

Voor zover in de Toegangsovereenkomst niet anders is overeengekomen borgt de Spoorwegonderneming dat bij het rijden met eigen spoorvoertuigen (lease / koop / huur voor langere termijn) aantoonbaar gebruik gemaakt wordt van meetgegevens over de kwaliteit van het loopvlak van wielen, voor zover die spoorvoertuigen worden ingezet op baanvakken waar zich Quo Vadis meetpunten bevinden.

3.5.6 Terugdringen STS-passages

Voor zover in de Toegangsovereenkomst niet anders is overeengekomen stemmen Spoorwegonderneming en ProRail via de Stuurgroep STS hun aanpak voor het terugdringen van het aantal STS-passages af.

4 Incidentmanagement Rail en externe veiligheid

4.1 Incidentmanagement Rail¹⁹

4.1.1 Algemene verantwoordelijkheden en afspraken spoorwegonderneming

1. Beheerder en Spoorwegonderneming beschikken over een operationele, tactische en strategische wachtdienstorganisatie die actueel, geoefend en 7 x 24 bereikbaar en beschikbaar is:
 - a. bij treinincidenten (calamiteiten);

¹⁹ Zie Netverklaring § 2.8.

- b. bij het operationeel uitvoeren van preventie en preparatie op treinincidenten in het kader van het verhogen van de weerbaarheid van de spoorsector (zoals bij verhoogde dreiging terreur, extreme weersomstandigheden of grote evenementen).
2. Spoorwegonderneming stelt in overleg personeel en materieel beschikbaar voor de incidentoefeningen die Beheerder organiseert en waarvoor Beheerder conform paragraaf 3.5 van de netverklaring capaciteit van de infrastructuur aan kan vragen.
 3. Spoorwegonderneming en Beheerder richten de noodzakelijke overleggen in voor afstemming op operationeel, tactisch en strategisch niveau.
 4. Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het leveren van gegevens aan de Beheerder die van belang zijn voor een effectieve hulpverlening conform artikel 4.2.3.7 van de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding' en artikel 25 van het Besluit spoorverkeer in relatie tot artikel 4.2.2.7.2 van de TSI 'Exploitatie en verkeersleiding'. Welke gegevens precies noodzakelijk zijn en op welke wijze deze worden aangeleverd, wordt in overleg met Beheerder vastgesteld en opgenomen in de operationele calamiteitenafspraken als bijlage bij de toegangsovereenkomst. Het gaat in ieder geval om de volgende gegevens:
 - Gegevens ter voorbereiding op de bestrijding van een treinincident: het kosteloos ter beschikking (laten) stellen van technische materieelgegevens, en/of voertuigspecifieke instructie. Met name ten behoeve van het bergen (van een gestrande trein) of hersporen van treinen en veilig werken in en rond materieel.
 - Contactgegevens van meldkamers en wachtdiensten.
 - Gegevens ter evaluatie van een treinincident.
 5. Overeenkomstig artikel 14 van de Algemene Voorwaarden is Spoorwegonderneming gehouden bijstand te verlenen, na aanwijzing door of namens de Algemeen Leider (Officier van Dienst Rail) ProRail, door geschikt materieel en/of hulppersonen ter beschikking te stellen. Bij deze aanwijzing zal Beheerder, Spoorwegonderneming gehoord hebbende, steeds een afweging maken tussen de noodzakelijke snelheid van de bijstand en de gevolgen hiervan voor betreffende Spoorwegonderneming.

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](#).

Deelaspecten

De afhandeling van calamiteiten kent twaalf zogenoemde deelaspecten (incidentbestrijdingsprocessen). Deze deelaspecten worden toegewezen aan een of meerdere partijen. Deze partijen stellen een deelaspectleider aan voor het betreffende deelaspect.

Nr.	Deelaspect	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.

Nr.	Deelaspect	Verantwoordelijkheid
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: <ul style="list-style-type: none"> a. haar personeel; b. haar goederen of eigen reizigers in trein of op station, en treft hiervoor de nodige voorbereidingen.
6	Herstel verkeersfunctie	Verantwoordelijkheid van Beheerder.
7	Herstel vervoersfunctie	Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het herstel van de vervoersfunctie en treft hiervoor de nodige voorbereidingen.
8	Alternatief vervoer	Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het regelen van alternatief vervoer voor reizigers (conform artikel 16 van de Passagiersrechtenverordening) en goederen, zowel op de calamiteitenplek als elders en treft hiervoor de nodige voorbereidingen.
9	Vrijbaan maken	Verantwoordelijkheid van Beheerder. Spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor het gedeelte: <ul style="list-style-type: none"> • veilig kunnen hersporen en wegslepen van het materieel waar zij mee rijdt; • indien nodig binnen redelijke termijn aanleveren van specifieke hulpmiddelen; • uitvoeren van vervolprocedure van het herspoorde materieel na aankomst op het bestemmingsspoor, of na overname op de calamiteitenplek.
10	Herstel infrastructuur	Verantwoordelijkheid van Beheerder.
11	Communicatie	Spoorwegonderneming is, binnen de eigen taakstelling verantwoordelijk voor de communicatie omtrent een calamiteit en treft hiervoor de nodige voorbereidingen. De woordvoering van de betrokken Spoorwegondernemingen stemmen de communicatie onderling en met de woordvoering van Beheerder af. Bij treinincidenten waarbij de overheidshulpdiensten actief zijn, bepaalt de overheid wie wanneer voorlichting geeft over slachtoffers en zaken betreffende de volksgezondheid. Spoorwegonderneming zorgt voor: <ul style="list-style-type: none"> • leveren verkeersinformatie over de feitelijke situatie op het spoor waarin de alarmering van de diverse woordvoerders wordt georganiseerd en afgestemd wie wanneer welke informatie levert; • leveren informatie over opvang, alternatief vervoer en herstel van de vervoersfunctie; • woordvoering tijdens en na treinincident en benodigde afstemming met overheden.
12	Onderzoek	Verantwoordelijkheid van wettelijk benoemde onderzoeksinstanties en van andere partijen indien dit in regelgeving of afspraken is vastgelegd.

In het Handboek Incidentmanagement Rail, is te lezen op welke wijze de spoorsector georganiseerd is op de afhandeling van treinincidenten (te raadplegen via de [website van ProRail](#)).

4.2 Aanleveren treinsamenstellingsgegevens²⁰

4.2.1 Aanleveren informatie goederentreinen

Voordat een goederentrein vertrekt, is (goederen-)Spoorwegonderneming verplicht Beheerder een opgave van de treinsamenstelling te sturen.

Deze verplichting geldt bij:

- het eerste vertrek op de door Beheerder beheerde spoorwegen;
- de passage van de beheergrens tussen een door Beheerder beheerde spoorweg en een andere spoorweg (= grenspassage).

Het overzicht wordt uiterlijk 5 minuten vóór vertrek van een trein en 30 minuten voor passage van een trein van een beheergrens met DB Netz of Infrabel aan het OVGS ('Online-systeem Vervoer Gevaarlijke Stoffen') of W-LIS ('Wagenlading Informatie Systeem')²¹ geleverd waarbij conform de 'Handleiding aanleveren beladinggegevens' gewerkt wordt.

²⁰ Zie Netverklaring § 2.6.

²¹ Zie Netverklaring bijlage 24.

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

4.2.2 Aanleveren informatie van rangeerdelen of (een groep) overstaande goederenwagens op emplacementen

Onderstaande regeling is van toepassing voor alle goederenwagens en op alle emplacementen, voor zover niet anders in de Toegangsovereenkomst is overeengekomen.

De Spoorwegonderneming verstrekt de Beheerder informatie over de positie, en (alleen in geval van gevaarlijke stoffen) de beladingstoestand en de aard van de lading van goederenwagens. De plaats van de wagen wordt aangegeven door middel van het spoornummer en de positie van de wagen ten opzichte van andere goederenwagens op dat spoor. De Spoorwegonderneming is daarbij verantwoordelijk voor de juistheid, volledigheid en tijdigheid van haar informatie.

Voor de uitvoering van deze verplichting wordt onder 'tijdig' verstaan, dat de Spoorwegonderneming elke verplaatsing registreert en de informatie daarover beschikbaar stelt binnen een tijdvenster van 5 minuten vóór tot 5 minuten ná de verplaatsing.

Ter ondersteuning aan deze registratie en informatieverstrekking stelt de Beheerder het systeem W-LIS²² ter beschikking voor gebruik door spoorwegondernemingen. De Beheerder draagt zorg voor de informatieverstrekking aan de overheidshulpdiensten.

De procedure staat nader beschreven in het document 'Handleiding aanleveren beladinggegevens' en is te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

4.2.3 Aanleveren treinsamenstellingsgegevens voor andere treinen dan goederentreinen

Spoorwegonderneming stelt de informatie over de treinsamenstelling beschikbaar aan Beheerder via de vermelding in de capaciteitsaanvraag.

5 Bedrijfsvoering

5.1 Procedure voor bediening infra-elementen (incl. bediening ERTMS)²³

Alle Spoorwegondernemingen dienen er voor te zorgen dat in voorkomende situaties het bedienen van infra-elementen door het betrokken personeel (rechtmatige gebruikers) van de Spoorwegondernemingen plaatsvindt op oordeelkundige wijze. De wijze van bediening is vastgelegd in zogenaamde gebruiksvoorschriften. Spoorwegondernemingen dienen er daarom voor te zorgen dat de betreffende medewerkers de betrokken gebruiksvoorschriften kennen en leven deze voorschriften na. Deze gebruiksvoorschriften zijn te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#). Het betreft hier bijvoorbeeld de bediening van een medewerkingskastje op het perron, een wisselgrendel of een infrarood afstandsbedieningsysteem, maar ook procedures rondom ERTMS zoals ERTMS Keymanagement.

De gebruiksvoorschriften richten zich tot de directe en indirecte gebruikers, en omvatten ook de maatregelen ter waarborging van de veiligheid en de vertrouwelijkheid van de specifieke informatie die bij het gebruik van bepaalde infrastructuurelementen wordt gewisseld.

5.2 Lokale bedrijfsregels²⁴

De Beheerder hanteert op regionaal niveau specifieke bedrijfsregels ter bevordering van een veilige en efficiënte afwikkeling van het treinverkeer, rekening houdend met lokale omstandigheden. Deze lokale bedrijfsregels zijn gebundeld en te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#). Spoorwegondernemingen en Beheerder dienen deze regels na te leven.

5.3 Operationele regels ketensamenwerking²⁵

De operationele regels ketensamenwerking bevatten afspraken tussen de ketenpartners over de planning en de uitvoering van het transport over het spoor in directe relatie tot de Betuweroute. Deze operationele regels ketensamenwerking zijn te raadplegen via het [Logistiek Portaal van ProRail](#).

²² Zie Netverklaring bijlage 24.

²³ Zie Netverklaring § 2.8.

²⁴ Zie Netverklaring § 2.8.

²⁵ Zie Netverklaring § 2.8.

5.4 Informatielevering

De Spoorwegonderneming levert de Beheerder gegevens van reizigersmaterieel en locomotieven die de Beheerder nodig heeft voor:

- capaciteitsverdelingssystemen²⁶;
 - analyse van het tractie-energievoorzieningssysteem²⁷;
- zoals omschreven in onderdeel 3 van bijlage 8 bij de Netverklaring.

²⁶ Zie Netverklaring bijlage 23.

²⁷ Zie Netverklaring § 3.3.2.6.