

Aanvulling 2 op de Netverklaring 2023

ProRail heeft onderstaande aanvullingen en/of wijzigingen op de Netverklaring 2023 vastgesteld, in overeenstemming met het bepaalde in paragraaf 1.6 van deze Netverklaring.

1 Ondersteunende dienst “ProRail ERTMS Integratielab (PREI)” (paragrafen 2.3.13.1, 3.4.1, 5.5.2 en bijlage 23)

- I. In paragraaf 2.3.13.1 Treinbeïnvloedingssystemen wordt na het laatste bolletje de volgende zin ingevoegd:

‘Voor informatie over het testen van transities, zie bijlage 23, onderdeel 39 en het [ERA Technical Document](#).’

- II. In paragraaf 3.4.1 Eisen met betrekking tot spoorvoertuigen wordt na de alinea *Gebruik van ATB-Vv* de volgende alinea ingevoegd:

*‘Gebruik van ERTMS
Wanneer spoorwegondernemingen (maar ook leveranciers van ERTMS-materieel en ERTMS-treinapparatuur) gebruik willen maken van de dienst ProRail ERTMS Integratielab (PREI, zie bijlage 23, onderdeel 39) ten behoeve van ESC-checks in het kader van materieeltoelating dienen zij zich eerst te wenden tot inzet.spoorvoertuigen@prorail.nl alvorens toegang tot het lab aan te vragen.’*

- III. In de eerste alinea van paragraaf 5.5.2 Levering van aanvullende informatie wordt het voorvoegsel ‘ICT’ (bij ICT-diensten) geschrapt. Daarnaast wordt in de eerste zin het woord ‘testmogelijkheden’ toegevoegd aan de opsomming.

- IV. In paragraaf 5.5.2 Levering van aanvullende informatie wordt in tabel ‘Tabel 5.3 Ondersteunende diensten voor levering van aanvullende informatie, inclusief vergoeding’ na de dienst NEO Simulatie de volgende rij ingevoegd:

ProRail ERTMS Integratielab (PREI)	Uitvoeren van (keten)integratietesten tussen ERTMS-treinapparatuur en ERTMS-baanapparatuur in het ProRail ERTMS Integratielab (PREI) met als doel compatibiliteitsrisico's te elimineren.	Op aanvraag (maatwerk). Voor het gebruik van het ProRail ERTMS Integratielab zal een vergoeding van € 2.084,-- per dag worden gehanteerd.	Bijlage 23 - 39
------------------------------------	---	---	-----------------

- V. In bijlage 23 wordt in de overzichtstabel na de dienst NEO Simulatie de volgende rij ingevoegd:

ProRail ERTMS Integratielab (PREI)	Uitvoeren van (keten)integratietesten tussen ERTMS treinapparatuur en ERTMS baanapparatuur in het ProRail ERTMS Integratielab (PREI) met als doel compatibiliteitsrisico's te elimineren.	Bijlage 23 -39	5.5.2
------------------------------------	---	----------------	-------

VI. In bijlage 23 wordt als nummer 39 de navolgende tabel ingevoegd:

39 Omschrijving van de dienst ProRail ERTMS Integratielab (PREI)

ProRail ERTMS Integratielab (PREI)		
1. Algemene informatie		
1.1	Dienst	Het uitvoeren van integratietesten door een spoorwegonderneming in het ProRail ERTMS Integratielab is een dienst behorende tot categorie 4 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	<p>Spoorwegondernemingen (maar ook leveranciers van ERTMS-materieel en ERTMS-treinapparatuur) kunnen bij ProRail een verzoek indienen om gebruik te mogen maken van de beschikbare faciliteiten van het ProRail ERTMS Integratielab voor het uitvoeren van (keten)integratietesten tussen ERTMS-treinapparatuur en de ERTMS-baanapparatuur van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur.¹</p> <p>Het lab beschikt hiertoe over een kopie van de ERTMS-systemen zoals aanwezig op de Nederlandse ERTMS-infrastructuur, procesleidingsysteem, GSM-R en bijbehorende testapplicaties en diverse interfaces (conform subset 110-111-112). Het ProRail ERTMS Integratielab beschikt over diverse testruimtes en tevens over een demonstratieruimte, waarin de werkplekken van de treindienstleider en de machinist zijn ingericht om operationele processen in relatie tot ERTMS te kunnen testen.</p> <p>De gebruiker is verantwoordelijk voor het testplan, de testleider, het uitvoeren van de test en de testrapportage.</p> <p>Het ProRail ERTMS Integratielab kan onder andere gebruikt worden voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Baan-Trein (pre)Integratietesten, waaronder ESC-testen zoals bedoeld in de TSI CCS en TD/011REC1028 - Verbindingsperformancetesten GSM-R - Transitietesten (overgangen ERTMS naar ATBEG en vice versa) - Configuratie testen - Opleiding en demonstraties <p>Zie voor meer informatie Integratielab ProRail</p>
3. Beschrijving van de voorziening		
3.1	Locaties	Het ProRail ERTMS Integratielab bevindt zich op de derde verdieping van het Railcenter in Amersfoort.
3.1.1	Beschikbaarheid	Beschikbaarheid op basis van vooraf gemaakte afspraken (reserveringsysteem) waaraan een offerte ten grondslag ligt. Een voorwaarde daarbij is dat de medewerkers van ProRail met kennis van de testapplicaties beschikbaar zijn voor begeleiding van de testen.
3.1.2	Technische karakteristiek	De toegang tot de systemen - waaronder een ERTMS-infrastructuuromgeving en Test Control Logging (TCL) - en de ondersteuning van medewerkers van het lab zijn inbegrepen. Alle voorzieningen zijn aangepast aan de vooraf afgestemde behoefte.
3.1.3	Geplande wijzigingen	ProRail is bezig met de doorontwikkeling van de eigen ProRail Test Control Log (PTCL), waarmee in de toekomst meer testscenario's kunnen worden afgewikkeld. Zo worden de mogelijkheden met betrekking tot het testen van transitietesten (zie paragraaf 2.3.13) ² in het ProRail ERTMS Integratielab uitgebreid. In het kader van het programma ERTMS, zie bijlage 10, zal er tevens een nieuwe testomgeving (baseline 3) worden gerealiseerd.

¹ Artikel 6 Uitvoeringsverordening 2018/545

² In de regelgeving (waaronder het [TD/011REC1028](#)) zijn diverse ESC-types opgenomen die betrekking hebben op transitietesten. Enkel de transitie naar STM-ATBEG is daarvan momenteel beschikbaar in het PREI, zie beschrijving punt 2.1, aan de overige ESC-types wordt nog gewerkt.

4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot het de vergoeding voor gebruik	Op basis van de wensen en het voorgelegde testplan zal ProRail een offerte opstellen, waarbij voor het gebruik van het ProRail ERTMS Integratielab een vergoeding per dag van € 2.084,- zal worden gehanteerd.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische benodigdheden	Afspraken rondom de dienst zullen in een overeenkomst worden vastgelegd.
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	ERTMS Treinapparatuur (On Board Unit + On Board Unit adapter) kan via subset 111 gekoppeld worden <i>Let op: treinapparatuur dient dusdanig te zijn dat deze via de lift naar de 3^e verdieping in het Railcenter kan worden getransporteerd.</i>
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t. <i>Er is altijd een medewerker van het lab nodig als operator van de testomgeving.</i>
5.4	IT-systemen	N.v.t.
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Aanvragen voor gebruik van het lab kunnen worden ingediend via het aanvraagformulier op prorail.nl of per mail via ERTMSlab@ProRail.nl Let op: indien het ESC-checks betreft in het kader van materieeltoelating dient de aanvrager zich eerst te wenden tot: inzet.spoorvoertuigen@prorail.nl (zie paragraaf 3.4.1), alvorens capaciteit bij het lab aangevraagd kan worden.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen. Gebaseerd op de definitieve planning wordt twee maanden, doch uiterlijk twee weken, voor uitvoering een offerte verstrekt.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	Gezien de uitrol van ERTMS binnen Nederland wordt een toenemende vraag naar testcapaciteit van het lab verwacht. Voor zover partijen hun testbehoefte reeds in een vroegtijdig stadium (> zes maanden) kenbaar maken zal ProRail zich inspannen om tot optimale benutting van de beschikbare testcapaciteit te komen. Dit vereist wel enige flexibiliteit van partijen. Het basisprincipe voor het gebruik van het ProRail ERTMS Integratielab is "first come, first serve."

VII. In bijlage 2 worden in de tabel met verkortingen de volgende verkortingen opgenomen:

CCS (TSI)	Command Control Signalling, regelgeving voor subsystemen besturing en seingeving
ESC	ETCS System Compatibility: ETCS-systeemcompatibiliteit (zie ook ETCS)
ESC-check	Check op ETCS-systeemcompatibiliteit
OBU	On Board Unit
PREI	ProRail ERTMS Integratielab
PTCL	ProRail Test Control Log
TCL	Test Control Logging

2 Indexering vergoedingen (hoofdstukken 5 en 7 en bijlage 23)

I. In paragraaf 5.3.1 'Treinpad' wordt de tabel bij onderdeel 4.1 vervangen door de navolgende tabel:

Gewichtsklasse van de trein	Tarief (per treinkilometer)
tot en met 120 ton	€ 0,3918
vanaf 121 tot en met 160 ton	€ 0,4897
vanaf 161 tot en met 320 ton	€ 0,6229
vanaf 321 tot en met 600 ton	€ 0,8659

vanaf 601 tot en met 1.600 ton	€ 1,3908
vanaf 1.601 tot en met 3.200 ton	€ 1,6768
vanaf 3.201 ton	€ 1,8179

- II. In paragraaf 5.3.2 'Perrons' wordt de tabel bij onderdeel 4.1 vervangen door de navolgende tabel:

Stationsklasse	Tarief (per haltering)
Halte	€ 0,09
Basis	€ 0,32
Plus	€ 0,79
Mega	€ 1,21
Kathedraal	€ 2,28

- III. In paragraaf 5.3.3 'Tractie-energievoorziening' wordt de tabel bij onderdeel 4.1 vervangen door de navolgende tabel:

Tarief (per kilowattuur)
€ 0,020445

- IV. In paragraaf 5.4.2 'EnergieVerzamelApplicatie' wordt de tabel bij onderdeel 4.1 vervangen door de navolgende tabel:

Tarief (per kilowattuur)
€ 0,000348

- V. In paragraaf 5.4.3 'Buitengewoon Vervoer' wordt de tabel bij onderdeel 4.1 vervangen door de navolgende tabel:

Tarief (per aangevraagde maatwerkregeling)
€ 186,59

- VI. In paragraaf 5.5.2 Ondersteunende diensten voor levering van aanvullende informatie, inclusief vergoedingen worden in tabel 5.3 de vergoedingen voor onderstaande diensten als volgt gewijzigd:

FRISO	€ 4.727,-- Per account
Orderportaal	€ 1.264,-- Per account boven gehanteerde staffel
SpoorWeb	€ 3.194,-- Per account boven gehanteerde staffel
VIEW	€ 117,-- Per account boven gehanteerde staffel
Plan- en uitvoeringsinformatie (NL)	€ 4.462,-- Per verbinding
MeekijkVOS	€ 2.069,-- Per account
RouteLint	€ 0,008753 Per geprognoseerde treinkilometer
ORBIT	€ 0,007590 Per geprognoseerde treinkilometer
TOON	€ 398,-- Per account

Monitoring-Fiatteren	€ 995,-- Per account boven gehanteerde staffel
----------------------	---

VII. In paragraaf 5.6.7 'Vergoedingen goederenvervoer ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden' wordt tabel 5.6 vervangen door de navolgende tabel:

Vergoeding bij gewijzigde capaciteit per extra (omgeleide) km/min. t.o.v. oorspronkelijk verdeelde km/min.	Tarief (per treinkilometer)
Extra vergoeding dienst treinpad (afhankelijk van gewicht) en/of dienst opstellen en rangeren (afhankelijk van spoorlengte)	€ *
Extra kosten locomotieven	€ 2,97
Extra kosten energie	€ 2,23
Extra kosten machinisten	€ 1,15

* De hoogte van de vergoeding is afhankelijk van het gewicht zoals bedoeld in 5.3.1 Treinpad, onderdeel 4.1 van de tabel.

VIII. In paragraaf 5.6.7 'Vergoedingen goederenvervoer ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden' wordt tabel 5.7 vervangen door de navolgende tabel:

Vergoeding bij geannuleerde capaciteit per km zonder alternatief (km van de oorspronkelijke route)	Tarief (per treinkilometer)
Totaal	€ 11,11

De cijfers in de rekenvoorbeelden onder de tabel worden dienovereenkomstig aangepast naar:

- Rekenvoorbeeld per kilometer: $191,8 \text{ km} \times € 11,11 / \text{km} = € 2.130,90$.
- Rekenvoorbeeld per minuut: $30 \text{ minuten} \times € 2,97 \text{ locomotief} + 30 \text{ minuten} \times € 2,23 \text{ energie} + 30 \text{ minuten} \times € 1,15 \text{ machinist} = € 190,50$.

IX. In paragraaf 5.6.8 'Vergoedingen goederenvervoer bij storingen of beperkingen op de Havenspoorlijn' wordt tabel 5.8 vervangen door de navolgende tabel:

Aantal hinderrijke storingen per kwartaal	Compensatie per kilometer herkomst/bestemming Rotterdam (X)	Compensatie opstellen Havenspoorlijn vrijgestelde periode per factuurregel in minuten (Y)
<10	€ 0,00	0
10-25	€ 0,20	108
26-40	€ 0,41	120
41-55	€ 0,62	216
>55	€ 0,68	240

X. In paragraaf 7.3.2.2.1 'Transfervoorziening op reizigersstations' wordt de tabel in onderdeel 4.1 vervangen door de navolgende tabel:

Stationsklasse	Tarief (per haltering)		
	Treinhalteringscode		
	A	B	C
Halte	€ 2,61	€ 6,81	€ 8,20
Basis	€ 3,57	€ 9,32	€ 11,21
Plus	€ 5,90	€ 15,42	€ 18,56
Mega	€ 7,54	€ 19,71	€ 23,72
Kathedraal	€ 16,05	€ 41,95	€ 50,50

XI. In paragraaf 7.3.5.2.1 'Opstellen en rangeren' wordt de tabel in onderdeel 4.1 vervangen door de navolgende tabel:

Type emplacement / spoor	Tarief per minuut (per spoor)
Alle emplacements met uitzondering van de verdeelsporen op Kijfhoek	€ 0,03999 + € 0,0003876 x spoorlengte in meter
Verdeelsporen op emplacement Kijfhoek	€ 0,04410 + € 0,0006138 x spoorlengte in meter

XII. In bijlage 23 worden de geïndexeerde vergoedingen als volgt doorgevoerd:

		Geïndexeerde vergoeding
Onderdeel 9 Orderportaal	Punt 4.1	€ 1.264,-- per account
Onderdeel 18 SpoorWeb	Punt 4.1	€ 3.194,-- per account
Onderdeel 19 VIEW	Punt 4.1	€ 117,-- per account
Onderdeel 20 Plan- en uitvoeringsinformatie (volgens Nederlandse standaard)	Punt 4.1	€ 4.462,-- per verbinding
Onderdeel 22 MeekijkVOS	Punt 4.1	€ 2.069,-- per account
Onderdeel 24 RouteLint	Punt 4.1	€ 0,008753 per geprognosticeerde treinkilometer
Onderdeel 25 ORBIT	Punt 4.1	€ 0,007590 per geprognosticeerde treinkilometer
Onderdeel 29 TOON	Punt 4.1	€ 398,-- per account
Onderdeel 30 Monitoring-Fiatteren	Punt 4.1	€ 995,-- per account
Onderdeel 36 FRISO (Flexible Rail Infra Simulatie Omgeving)	Punt 4.1	€ 4.727,-- per account

3 Tekstuele aanpassing gebruiksprocessen ERTMS (paragraaf 6.2.2)

I. De titel van paragraaf 6.2.2 wordt gewijzigd in:

*'Procedure voor bediening infra-elementen (inclusief **gebruikersprocessen** van ERTMS)'*

II. De inhoud van paragraaf 6.2.2. wordt als volgt gewijzigd:

*'Alle spoorwegondernemingen dienen ervoor te zorgen dat in voorkomende situaties het bedienen van infra-elementen, **de trein en de communicatie met de treindienstleider** door het betrokken*

personeel op oordeelkundige wijze plaatsvindt. De wijze van bediening is vastgelegd in zogenaamde gebruiksvorschriften. De betreffende gebruiksvorschriften zijn te raadplegen via het [Logistiek Portaal](#) van ProRail. Zo zijn er bijvoorbeeld vorschriften voor de bediening van een medewerkerskastje op het perron, een wisselgrendel of een infrarood afstandsbediening systeem. Er bestaan daarnaast ook procedures rondom ERTMS, zoals **gebruikersprocessen voor het rijden met treinen (waaronder de communicatie met de treindienstleider)** en ERTMS-Keymanagement. **De betreffende gebruikersprocessen zijn eveneens te raadplegen via het [Logistiek Portaal](#) van ProRail.**

Spoorwegondernemingen dienen ervoor te zorgen dat hun medewerkers de van toepassing zijnde gebruiksvorschriften en gebruikersprocessen kennen en deze ook naleven. De gebruiksvorschriften en gebruikersprocessen 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.'

4 Nieuwe versie 'PRC331 Handleiding aanleveren beladinggegevens WLIS' (paragrafen 6.2.5 en 6.2.6 en bijlage 6)

In bijlage 6 wordt als nummer 14 de 'Handleiding aanleveren beladinggegevens WLIS VL-PRC331' inclusief hyperlink naar het Logistiek Portaal ingevoegd, onder vernummering van de navolgende items.

5 Reparaties en noodherstel (paragrafen 6.2.8 en 6.2.8.1 t/m 6.2.8.5)

- I. De eerste en tweede alinea van paragraaf 6.2.8 worden omgedraaid en de verwijzing naar de Spoorwegwet wordt aangepast:

*'Noodherstel en reparaties aan spoorvoertuigen op hoofdspoorweginfrastructuur dienen uitgevoerd te worden door een bedrijf dat voldoet aan hetgeen gesteld is in **artikel 26q Spoorwegwet**. Op basis van Artikel 10 lid 6 van de Algemene Voorwaarden (zie bijlage 5) 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 planbare herstelwerkzaamheden. Dit betreft herstelmaatregelen om onveilige situaties in verband met de geconstateerde gebreken aan de trein te voorkomen.'

- II. De huidige inhoud van de paragrafen 6.2.8.1 tot en met 6.2.8.5 komt te vervallen. Daarvoor in de plaats komen onderstaande teksten:

6.2.8.1 Noodherstel

Noodherstel is nodig wanneer de veilige loop van het spoorvoertuig of het treinverkeer niet meer gegarandeerd kan worden. In de AVV/GCU (General Contract of Use for wagons), bijlage 9 (Conditions for the technical transfer inspection of wagons) is per defect gedefinieerd welke actie en maatregelen genomen dienen te worden voor herstel van het defect en onder welke categorie/Irregularity class (1-5) dit defect valt.

- *Herstel van de defecten die onder de categorieën/Irregularity classes 4 en 5 vallen van bijlage 9 van de AVV/GCU mogen 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, +31 (0)88 – 23 18 801) door middel van het 'Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden' (zie het [Logistiek Portaal](#) van ProRail). 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](#) van ProRail) afgestemd zijn met de treindienstleider. Hierbij dient de veilige doorgang van het overige doorgaande treinverkeer niet belemmerd te worden en dient er veilig gewerkt te worden zonder milieuschade te veroorzaken.¹³⁵

- Herstel van de defecten die onder de categorieën/Irregularity classes 1, 2 en 3 van bijlage 9 van de AVV/GCU vallen zijn op alle emplacementssporen van de hoofdspoorweginfrastructuur met handgereedschap toegestaan. Daarbij moet deze reparaties worden afgestemd met de treindienstleider conform de procedure voor het uitvoeren van noodherstel aan spoorvoertuigen op de hoofdspoorweginfrastructuur (zie het [Logistiek Portaal](#) van ProRail) en mag het overig treinverkeer niet belemmerd worden. Hijswerkzaamheden moeten vooraf afgestemd zijn met Incidentenbestrijding van ProRail (Algemeen Leider Goederen, +31 (0)88 – 23 18 801) door middel van het 'Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden' (zie het [Logistiek Portaal](#) van ProRail). Er mag geen milieuschade veroorzaakt worden. Het gebruik van onder andere smeermiddel is daarom alleen toegestaan met gebruik van bodem beschermende maatregelen, zoals lekmatten.

6.2.8.2 Planbare/preventieve herstelwerkzaamheden

Op Botlek spoor 4204 is een omgevingsvergunning milieu afgegeven specifiek voor reparatie en herstelwerkzaamheden aan materieel, waarbij het mogelijk is naast noodherstel eveneens planbare herstelwerkzaamheden (met zwaar materieel) uit te voeren. Er zit hier dan ook geen beperking op het gebruik van gereedschap wanneer de gebruiker indien noodzakelijk bodembeschermende maatregelen plaatst voor aanvang van de werkzaamheden.

Hijswerkzaamheden moeten vooraf afgestemd zijn met Incidentenbestrijding van ProRail (Algemeen Leider Goederen, +31 (0)88 – 23 18 801) door middel van het 'Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden' (zie het [Logistiek Portaal](#) van ProRail).

6.2.8.3 Reparatiesporen

Reparatiesporen op de hoofdspoorweginfrastructuur zijn zodanig ingericht dat hier groot materieel (lees: kraan of open laadbak vrachtwagen) bij kan komen. Hijswerkzaamheden moeten vooraf afgestemd zijn met Incidentenbestrijding van ProRail (Algemeen Leider Goederen, +31 (0)88 – 23 18 801) door middel van het 'Aanmeldingsformulier hijswerkzaamheden' (zie het [Logistiek Portaal](#) van ProRail). Er zit hier dan ook geen beperking op het gebruik van gereedschap wanneer de gebruiker indien noodzakelijk bodembeschermende maatregelen plaatst voor aanvang van de werkzaamheden. Alle reparatiesporen die ProRail aanbiedt en ter beschikking stelt zijn te vinden op [het Logistiek Portaal](#) van ProRail.

6.2.8.4 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 [het Logistiek Portaal](#) van ProRail). De verantwoordelijkheid voor veilige uitvoering ligt (conform de Arbeidsomstandighedenwet) bij de uitvoerder. Heet werk binnen vijftien meter van een wagon met kenmerken voor gevaarlijke stoffen conform VSG-RID stoffen met een 3, 4 of 5 in de GEVI¹³⁷ is verboden, tenzij aanvullende maatregelen zijn genomen. Voor emplacement Kijfhoek geldt dat, naast bovenstaande, ook bij de Incident Coördinator Kijfhoek (+31 (0)88-231 33 90) gemeld moet worden waar heet werk plaats gaat hebben.

6.2.8.5 Verantwoordelijkheid

De 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. Tijdens het uitvoeren van noodherstel en reparaties aan spoorvoertuigen dienen de calamiteitenwegen op emplacementen vrij en onbelemmerd toegankelijk te blijven voor hulpdiensten. Bij hijswerkzaamheden wordt dit of een eventuele mitigerende maatregel meegenomen in de beoordeling van het plan van aanpak.

In paragraaf 7.3.6 is informatie opgenomen over de beschikbare onderhoudsvoorzieningen.

6 Aanpassing categorie-2-dienst Kijfhoek (paragrafen 7.3.5.2.1, 7.3.5.2.2, 7.3.5.2.2.1, 7.3.5.3.4 en bijlage 8)

- I. In paragraaf 7.3.5.2.1 Opstellen en rangeren wordt bij onderdeel 2.1 Omschrijving na de zin 'Het gebruik van de van de volgende voorzieningen [...] op het emplacement Kijfhoek' de volgende verwijzing opgenomen:

'(zie voor verdere details paragraaf 7.3.5.2.2 Rangeerheuvel Kijfhoek)'

- II. De volledige tabel in paragraaf 7.3.5.2.2 Rangeerheuvel Kijfhoek vervalt en wordt vervangen door de navolgende tabel:

Rangeerheuvel Kijfhoek		
1. Algemene informatie		
1.1	Dienst	Het gebruik van de rangeerheuvel op het emplacement Kijfhoek voor heuvelen, rangeren of opstellen.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	De voorziening wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	De rangeerheuvel op het emplacement Kijfhoek omvat de sporen en de daarop aanwezige rangeerheuvel vanaf de sporen 231 en 232 (noordzijdekant) t/m de sporen 105-148 (zuidzijdekant), inclusief de hierop aanwezige rangeervoorzieningen zoals de railremmen, automatische doorzet- en bijdruksystemen, het heuvelinstallatiebesturingssysteem MSR en het procesadministratiesysteem KijfDis. ³ De rangeerheuvel kan worden gebruikt voor heuvelen, rangeren en opstellen.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	De rangeerheuvel bevindt zich op het emplacement Kijfhoek. Informatie over de beschikbare opstelreinen en voorzieningen hierop is beschikbaar in de vorm van kaarten. Deze kaarten zijn in te zien via het Logistiek Portaal van ProRail.
3.1.1	Openingstijden	Reguliere openingstijden: van zondagmiddag 14:30 uur tot zaterdagmiddag 14:30 uur (zes dagen per week). Feestdagen worden als een zondag beschouwd. Wanneer men gebruik wil maken van de rangeerheuvel op de tijdstippen dat de heuvel is gesloten, dan moet uiterlijk zes weken voor uitvoering een schriftelijke aanvraag ingediend worden (via e-mailadres oss@prorail.nl).

³ Het systeem KijfDis zorgt voor de noodzakelijke koppeling met het heuvelprocesinstallatiebesturingssysteem MSR, biedt ondersteuning bij het beheren van wagenovergangen, administreert wagens op de sporen en verzorgt de interface naar WLIS.

Rangeerheugel Kijfhoek		
3.1.2	Technische karakteristiek	<p>Het heuvelrangeerproces wordt uitgevoerd door heuveltreinen vanaf de aankomstsporen naar de rangeerheugel te leiden die op de aanwezige verdeelsporen (105-148) gerangeerd worden met behulp van de aanwezige installatie.</p> <p>Het reguliere opstel- en rangeerproces met een reguliere (rangeer-)locomotief wordt uitgevoerd via de zuidzijde van de sporen 105-148.</p> <p>Het gebied waar de railremmen liggen (tussen de top van de heugel en de noordzijde van de verdeelsporen) is alleen toegankelijk voor specifiek toegelaten locomotieven in verband met gevaar op schade bij het rijden door de railremmen.</p> <p>De verdeelsporen zijn aan de noordzijdekant alleen toegankelijk via het heugelgebied (en dus alleen voor specifieke locomotieven). Aan de zuidzijdekant zijn de verdeelsporen regulier toegankelijk, zonder specifieke beperkingen. De verdeelsporen worden voor het heugelproces gebruikt als verdeelsporen. Daarnaast kunnen deze sporen ook gebruikt worden voor het opstellen van wagens die niet bij het heugelproces betrokken zijn. In dat geval kan er alleen gerangeerd worden vanaf de zuidzijde.</p> <p>Op de verdeelsporen liggen doorzet/bijdruksystemen, waardoor er specifieke procedures voor toegang tot de sporen gelden en er specifieke Arborisico's zijn, ook als de systemen niet actief gebruikt worden. Personeel dat werkt op de verdeelsporen moet kennis hebben van de gevaren van deze installaties.</p>
3.1.3	Geplande wijzigingen	De infrastructuur van de dienstvoorziening wordt vernieuwd / vervangen. De vervanging start in het derde kwartaal van 2023. Meer informatie over de geplande wijzigingen is terug te vinden in bijlage 10 Infrastructuurprojecten en –studieprojecten.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	De vergoeding voor het gebruik van de Rangeerheugel Kijfhoek is inbegrepen in het tarief voor de dienst opstellen en rangeren (zie paragraaf 7.3.5.2.1 van de Netverklaring).
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		

5.1	Juridische benodigdheden	<p>ProRail stelt voorwaarden aan het gebruik van de rangeerheuvel op basis van de Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten. De belangrijkste voorwaarden worden hieronder toegelicht.</p> <p>De afnemers van de dienst zijn spoorwegondernemingen die beschikken over een geldige Toegangsovereenkomst.</p> <p><i>Overeen te komen regeling</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Alle Spoorwegondernemingen die gebruik maken van de rangeerheuvel zijn verplicht om te zorgen dat alle activiteiten op de rangeerheuvel voldoen aan de door ProRail voorgeschreven richtlijnen voor juridische, technische en veilige uitvoerbaarheid. De voorwaarden en de (door ProRail vastgestelde) richtlijnen worden vastgelegd in de Toegangsovereenkomst. ◀ <p>ProRail onderkent vier typen gebruikers:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Spoorwegondernemingen die in zelfvoorziening wagens heuvelen 2. Spoorwegondernemingen die niet in zelfvoorziening wagens heuvelen, maar gebruik maken van geregleerde spoorgebonden (categorie 2) diensten van derden 3. Spoorwegondernemingen/exploitanten die geregleerde spoorgebonden (categorie 2) diensten aanbieden ten behoeve van het heuvelen van wagens. 4. Spoorwegondernemingen die gebruik maken van de spoorweginfrastructuur van de rangeerheuvel van wagens, zonder gebruik te maken van heuvelfaciliteiten. <p>Ad 1. Spoorwegondernemingen die in zelfvoorziening heuvelen voorzien zelf in alle middelen en processen die nodig zijn om te kunnen heuvelen.</p> <p>Ad 2. Spoorwegondernemingen die niet in zelfvoorziening heuvelen kunnen niet zelf voorzien in alle middelen en processen die nodig zijn om te kunnen heuvelen en maken gebruik van geregleerde diensten van dienstaanbieders. Deze spoorwegondernemingen zijn onverkort zelf volledig verantwoordelijk ten opzichte van ProRail voor alle processen op de dienstvoorziening die ze uitvoeren en/of inkopen, en er geldt ten aanzien hiervan geen voorbehoud voor de geregleerde spoorgebonden diensten die door derden verricht worden. De verantwoordelijkheid voor alle processen moet aantoonbaar geborgd zijn in de leveringscontracten met aanbieders van geregleerde spoorgebonden diensten.</p> <p>Ad 3. Spoorwegondernemingen/exploitanten die geregleerde spoorgebonden diensten aanbieden op de rangeerheuvel moeten daarvoor vooraf schriftelijke toestemming van ProRail verkrijgen. ProRail kan aan deze toestemming voorwaarden verbinden met het oog op de juridische, technische en veilige uitvoerbaarheid van deze spoorgebonden dienst.</p> <p>Alleen door ProRail goedgekeurde diensten mogen aangeboden worden. Onderdeel van het goedkeuringsproces is, dat de aanbieder van de diensten moet aantonen dat gebruikers van deze diensten aan de door ProRail vastgestelde richtlijnen en voorwaarden voor gebruik van de dienstvoorziening kunnen voldoen.</p> <p>Voor dienstaanbieders die in het kader van hun dienst de beschikking krijgen over (toegang tot) vertrouwelijke gegevens van de afnemende spoorwegonderneming (zoals bij het verwerken van bestelgegevens of bij het verwerken van gegevens in KijfDis), geldt dat de aanbieder van de dienst een effectieve geheimhouding van deze gegevens moet realiseren richting de afnemer, bijvoorbeeld via een Non-Disclosure Agreement.</p> <p>De te leveren geregleerde diensten en de voorwaarden die daarvoor gelden worden vastgelegd in een Toegangsovereenkomst voor de dienstvoorziening, dan wel in een bijlage bij de Toegangsovereenkomsten. In lijn met Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 is het aan de exploitant van een dienstvoorziening, in dit geval ProRail, en aan de exploitant van een spoorgebonden (categorie 2) dienst, om de toewijzing van infrastructuurcapaciteit en van dienstencapaciteit in de dienstvoorzieningen op elkaar af te stemmen. De hiervoor geldende procedure wordt gepubliceerd zodra de dienst aangeboden wordt.</p>
-----	--------------------------	--

Rangeerheugel Kijfhoek		
		<p>Ad 4. Spoorwegondernemingen die gebruikmaken van de spoorweginfrastructuur van de rangeerheugel van wagens, zonder gebruik te maken van heuvelfaciliteiten, hoeven niet te beschikken over specifiek toegelaten locomotieven. Bij dit type gebruik zijn de verdeelsporen enkel toegankelijk via de zuidzijde van de sporenbundels.</p> <p>Voor alle typen gebruikers geldt dat ProRail alleen toegang kan/mag verlenen op basis van een positieve veiligheidsbeoordeling van het integrale proces op de rangeerheugel. Gebruikers hebben de plicht om de noodzakelijke input voor een veiligheidsdossier aan te leveren en deel te nemen in de gezamenlijke veiligheidsbeoordeling. In het geval dat er niet in zelfvoorziening gebruik gemaakt wordt van de rangeerheugel, geldt het volgende ten aanzien van de veiligheidsbeoordeling:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De aanbieder van de gereguleerde dienst moet vooraf aantonen dat de aangeboden dienst (naar alle waarschijnlijkheid) de procesveiligheid faciliteert. • De afnemer van de dienst moet aantonen dat haar integrale proces op de dienstvoorziening, inclusief de geleverde gereguleerde dienst, voldoende veilig is. <p>Naast de veiligheidsbeoordeling vooraf, hebben partijen de plicht om samen met ProRail de integrale veiligheid op de dienstvoorziening te monitoren. ProRail richt hiertoe een overlegplatform in waaraan gebruikers van de dienstvoorziening verplicht deel moeten nemen. Deelnemers moeten op de hoogte zijn van het verloop van het operationele proces en gemandateerd zijn om het verloop van het eigen proces aan te passen indien nodig.</p> <p>De rangeerheugel Kijfhoek is onderdeel van de dienst opstellen en rangeren (zie paragraaf 7.3.5 en paragraaf 7.3.5.2.1 van de Netverklaring). De voorwaarden die van toepassing zijn op de dienst opstellen en rangeren zijn hiermee ook van toepassing op het gebruik van de rangeerheugel Kijfhoek. Zie ook onderdeel 2.1.8 van bijlage 8.</p>
5.2	Technische eisen aan spoorvoertuigen	<p>De dienst is beperkt tot gebruik met normaal verkeer, niet zijnde Buitengewoon Vervoer (zie paragraaf 4.7 Buitengewoon Vervoer).</p> <p>Niet alle voertuigen mogen geheuveld worden. De heugelbeperkingen zoals die opgenomen zijn in het AVV (Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen, ook wel genoemd General Contract of Use for Wagons (GCU)) en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) gelden voor Kijfhoek, op basis van een verticale boogstraal van 300 meter en een horizontale boogstraal van 90 meter.</p> <p>Voor locomotieven geldt in aanvulling hierop, dat een specifieke toelating nodig is voor rijden in het heugelgebied in verband met het risico op schade (aan locomotief en infra) bij het rijden door de railremmen.</p> <p>Voor voertuigen die gebruikt worden voor onderhoud van de spoorweginfrastructuur geldt dat er een specifieke toelating nodig is voor het hele gebied van de rangeerheugel, in verband met het risico op schade (aan voertuigen en infra) bij het passeren van installaties in de verdeelsporen en in het heugelgebied.</p>

Rangeerheugel Kijfhoek		
5.3	Zelfstandig gebruik	<p>Het is mogelijk om op de rangeerheugel te heuvelen met behulp van het geautomatiseerd heuvelsysteem, hetzij in zelfvoorziening, hetzij met ondersteuning van een aanbieder van gereguleerde spoorgebonden diensten.</p> <p>Het heuvelen op de rangeerheugel te Kijfhoek is uitsluitend mogelijk met locomotieven die zijn uitgerust met apparatuur voor communicatie en beïnvloeding door het systeem MSR. Locomotieven moet hiervoor geschikt gemaakt worden en specifiek toegelaten worden. De volgende locomotieven zijn geschikt en toegelaten voor gebruik: de DE6400 locomotieven met nummers 6476, 6477, 6478 en 6479. Deze locomotieven zijn geen onderdeel van de dienstvoorziening die door ProRail wordt geleverd, maar zijn in bezit van DB Cargo.⁴ Partijen die andere/eigen locomotieven willen gebruiken om te heuvelen moeten voor nadere informatie contact opnemen met ProRail (via accountmanagement@prorail.nl). Mogelijk is er ook een wijziging van de voertuigvergunning nodig voor het gebruik van deze locomotieven.</p> <p>Voor voertuigen gelden beperkingen voor toegang via de heuvelzijde. Alleen voertuigen die toegelaten zijn in het heuvelgebied middels de voertuigvergunning, mogen daar rijden. Voor voertuigen die geheuveld worden gelden de beperkingen conform het AVV (Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen) en de VSG (Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen)..</p> <p>Voor het opstellen en rangeren van wagens op de verdeelsporen via de zuidzijde gelden geen specifieke beperkingen ten aanzien van voertuigen. Er gelden wel beperkingen voor toegang tot deze sporen via de heuvelzijde:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Partijen die geen gebruik maken van het heuvelproces hebben geen toegang tot het heuvelgebied. 2. Voertuigen die via het heuvelgebied rijden moeten beoordeeld zijn op geschiktheid om door het heuvelgebied te rijden. 3. Bewegingen moeten uitgevoerd worden met locomotieven die daar toegelaten zijn. <p>Het heuvelproces wijkt af van reguliere rangeeractiviteiten, zowel door de inhoud van het proces als door de aanwezigheid van speciale installaties in de infrastructuur. Het is noodzakelijk om specifieke lokale regelgeving te hebben voor het uitvoeren van het heuvelproces, zowel voor de procesuitvoering als voor het borgen van de Arboveiligheid. Er moet ook gerekend worden op specifieke opleidingen.</p> <p>Ook voor het opstelproces op de verdeelsporen geldt dat de (Arbo)veiligheid beïnvloed wordt door de aanwezigheid van speciale installaties in het spoor. De veiligheid moet geborgd zijn door passende lokale regelgeving en opleiding.</p> <p>Lokale processen, regelingen en regelgeving van alle partijen die gebruik maken van de rangeerheugel moeten met elkaar afgestemd zijn voor een veilig integraal proces. Deze afstemming moet worden gerealiseerd via het onder 5.1 genoemde platform voor veiligheidsafstemming.</p>
5.4	IT-systemen	<p>Voor een veilig en efficiënt gebruik van de rangeerheugel dient tijdens de uitvoering de informatie over de treinsamenstelling, volgordeafhankelijkheid en individuele wagens tijdig en correct te worden aangeleverd. Gerechtigden dienen hierbij gebruik te maken van het systeem KijfDis⁵</p>

⁴ DB Cargo is voornemens het gebruik van deze locomotieven aan te bieden als onderdeel van een (gereguleerde) dienst. Zie voor meer informatie paragraaf 7.3.5.2.2.1.

⁵ ProRail ontwikkelt momenteel een nieuwe versie van het systeem KijfDis. Deze nieuwe versie zal naar verwachting in 2022 beschikbaar zijn; spoorwegondernemingen worden hierover geïnformeerd.

Rangeerheuvel Kijfhoek		
5.5	Gebruik van remsloffen en stopblokken	<p>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 ontsporinggevaar opleveren indien deze worden overreden.</p> <p>Voor de uitvoering van het geautomatiseerde heuvelproces is, in uitzondering op de algemene regel, het gebruik van een specifiek voor het heuvelproces bestaande "Remslof Verdeelsporen Kijfhoek" verplicht, conform gebruiksvoorschrift GVS00109 (zie het Logistiek Portaal). N.B. Het gebruik van deze remslof is niet toegestaan voor wagens op verdeelsporen die niet in gebruik zijn als sorteerspoor voor heuvelen, maar alleen als opstelspoor.</p>
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	<p>Het proces voor aanvraag en toewijzing van rangeer- en opstelsporen is beschreven in paragraaf 7.3.5.3 van de Netverklaring. Capaciteitsaanvragen voor emplacement Kijfhoek en rangeerheuvel Kijfhoek dienen een aantal specifieke gegevens te bevatten. Zie hiervoor paragraaf 3.4.6 en bijlage 8, onderdeel 3.</p> <p>Het is mogelijk capaciteit terug te geven; met inachtneming van een opzegtermijn van één maand. Annuleren van capaciteit kan door het sturen van een bericht naar capaciteitsverdeling@prorail.nl of door het verwijderen van een volume-infra-inzet (VII) in Donna.</p> <p>Paragraaf 7.3.5.2.2 onderdeel 5 <i>Gebruiksvoorwaarden</i> onderscheidt vier soorten gebruikers. Wanneer een partij na de start van het jaardienstverdelingsproces 2023 een gereguleerde dienst aanbiedt ten behoeve van het heuvelen van wagens, hebben derden hier in hun jaardienstaanvraag voor jaardienst 2023 geen rekening mee kunnen houden. Indien er voor het gebruik van dit type dienst of diensten capaciteit nodig is gedurende het dienstregelingsjaar, kan de capaciteit op twee manieren verkregen worden:</p> <ol style="list-style-type: none"> een aanvraag in het ad-hocproces gebruik maken van de aan de aanbiedende partij verdeelde capaciteit <p>In de jaardienst toegekende capaciteit kan ook ingezet worden voor het gebruik maken van de dienst.</p>
6.2	Antwoord op het verzoek	Zie paragraaf 7.3.5.3 van Netverklaring.

III. De huidige tekst van paragraaf 7.3.5.2.2.1 Sorteerdienst Kijfhoek vervalt en wordt vervangen door de navolgende tekst:

*'7.3.5.2.2.1 Gereguleerde diensten op de rangeerheuvel Kijfhoek
DB Cargo is voornemens een gereguleerde dienst aan te bieden op de rangeerheuvel Kijfhoek. Onderdeel van deze dienst is het gebruik van de locomotieven die noodzakelijk zijn voor het heuvelproces. Voor meer informatie over deze dienst en wijze waarop derde spoorwegondernemingen toegang tot de dienst kunnen aanvragen, zie de [website van DB Cargo](#) of het overzicht van bij ProRail bekende exploitanten van spoorgerelateerde diensten en dienstvoorzieningen op de [website van ProRail](#).'*

IV. De volledige tekst onder het kopje *Prioriteitscriteria voor de verdeelsporen op rangeerheuvel Kijfhoek* in paragraaf 7.3.5.3.4, stap 5, vervalt⁶ en wordt vervangen door de navolgende passage:

⁶ Let op: de bepaling dat de prioriteringscriteria niet toegepast worden zolang de gereguleerde spoorgebonden dienst niet beschikbaar is blijft van kracht.

'Specifiek voor toegang tot de verdeelsporen op Kijfhoek gelden de navolgende prioriteringscriteria:

1. Gebruik van verdeelsporen in combinatie met het gebruik van de rangeerheuvel gaat boven ander type gebruik van deze sporen. Hiertoe ProRail bepaalt het noodzakelijk aantal sporen voor het sorteren met gebruik van de rangeerheuvel. Dit aantal zal worden verdeeld over de aanvragen die gedaan worden voor het gebruik van de sorteerfunctie van de rangeerheuvel. Indien het noodzakelijk aantal sporen voor sorteren het aantal beschikbare sporen overstijgt, geldt:
 - o dat capaciteitsaanvragen voor treinen die herkomst en/of bestemming mainport Rotterdam-Rijnmond of havenindustriële complexen van Amsterdam-IJmond en Vlissingen-Sloe hebben, voor capaciteitsaanvragen gaan voor treinen met een andere dan bovengenoemde herkomst en bestemming.
2. Bij het gebruik van de verdeelsporen ten behoeve van opstellen en rangeren waarbij geen gebruik gemaakt wordt van de sorteerfunctie van de dienstvoorziening geldt dat treingerelateerd opstellen en rangeren boven niet-treingerelateerd opstellen en rangeren gaat. Om dit te kunnen bepalen wordt er rekening gehouden met:
 - o aangevraagde treinen voor de jaardienstverdeling en;
 - o gerealiseerde treinen in de lopende dienstregeling.

IV. Aan bijlage 8 wordt een nieuw onderdeel toegevoegd, onderdeel 2.1.8:

'2.1.8 Gebruiksgegevens rangeerheuvel Kijfhoek

ProRail is verantwoordelijk voor een efficiënte benutting van (schaarse) infrastructuur. Ten behoeve van toetsen op efficiënte en doelmatige benutting van de rangeerheuvel Kijfhoek, heeft ProRail informatie nodig over de wijze en intensiteit van het gebruik van de infrastructuur die onderdeel is van de rangeerheuvel. Dit geldt ook voor het gebruik van verdeelsporen, zonder dat gebruikt gemaakt wordt van de functionaliteit heuvelen. Het is aan de gebruikers van de rangeerheuvel om deze informatie aan te leveren. Daarnaast moeten aanbieders van gereguleerde spoordiensten op de rangeerheuvel (zie paragraaf 7.3.5.2.2, onderdeel 5.1 Juridische benodigdheden) transparant rapporteren over de mate waarin de aanvragen van afnemers conform aanvraag geaccepteerd en qua uitvoering gerealiseerd worden. Over de vorm waarin deze informatie verstrekt wordt aan ProRail worden nadere afspraken gemaakt in de Toegangsovereenkomst.'

7 Nieuwe werkwijze voor het aanvragen en gebruiken van de TijdRuimteSlots Terminal 60, 70 en 80 op de stamlijn Theemsweg/Merseyweg (Botlek) (nieuwe paragraaf 7.3.5.3.6)

I. Onderstaande nieuwe paragraaf wordt ingevoegd na paragraaf 7.3.5.3.5:

'7.3.5.3.6 Procedure Stamlijn Theemsweg/Merseyweg (Botlek)

ProRail hanteert voor de toegang tot de TijdRuimteSlots (TRS) van Terminal 60, Terminal 70 en Terminal 80 (stamlijn Theemsweg/ Merseyweg) de 'Normtijden Botlek Theemsweg-Merseyweg'. Deze zijn te vinden op het [Logistiek Portaal](#) van ProRail. Als onderdeel van deze procedure wordt de dienstregeling van de trein gekoppeld aan het TijdRuimteSlot. Bij verzoeken tot toegang tot de TijdRuimteSlots Terminal 60, Terminal 70 en Terminal 80 (stamlijn Theemsweg/Merseyweg) dient zowel tijdens het capaciteitsverdeelp proces (jaardienst en ad-hocfase) als tijdens het orderacceptatieproces de volgende informatie te worden aangeleverd:

- het treinnummer van de aankomende en/of vertrekkende trein
- de shuttlegegevens
- de vertrektijd van/naar de terminal (of de slottijd)
- de te bedienen terminal

Verzoeken tot toegang voor Terminal 60, Terminal 70 en/of Terminal 80 die afwijken van de normtijden dienen te zijn voorzien van onderbouwing en worden door ProRail beoordeeld.

Wijziging of annulering van een trein

Bij een aanvraag tot wijziging van een trein dient de spoorwegonderneming aan te geven of dit ook een wijziging voor het gekoppelde TijdRuimteSlot tot gevolg heeft. Bij annulering van een trein gaat ProRail er zonder tegenbericht van uit dat tevens het gekoppelde Tijd RuimteSlot geannuleerd wordt.

Voor zowel het capaciteitsverdeelproces als het orderacceptatieproces geldt dat wanneer de bovenstaande informatie niet wordt aangeleverd het verzoek tot toegang niet in behandeling genomen wordt.'

- II. Paragraaf 7.3.5.3.6 Niet gebruikte capaciteit en annuleren van toegewezen capaciteit wordt paragraaf 7.3.5.3.7.
- III. Aan bijlage 6 Overzicht gerelateerde documenten op het Logistiek Portaal wordt als nummer 20 het overzicht '[Normtijden Botlek Theemsweg-Merseyweg](#)' ingevoegd onder vernummering van de navolgende items.

8 Algemene Voorwaarden 2023 (bijlage 5)

In bijlage 5 worden de Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst ProRail 2022 (versie 31 mei 2021) vervangen door de Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst ProRail 2023.

9 Aanpassing omschrijving publicatie Levering GeoData (bijlage 23)

In bijlage 23, onderdeel 3 'Omschrijving van de publicatie levering GeoData' wordt de omschrijving achter onderdeel 2.1 van de tabel:

'Levering van actuele GPS-/RD-gegevens met betrekking tot de ProRail-basiskaart, Transfervoorzieningen, Gebiedsindelingen van ProRail en het Referentiesysteem.'

volledig vervangen door:

'Levering van actuele GPS-/RD-gegevens uit Naiade/Infra-Atlas met betrekking tot de ProRail-basiskaart, Transfervoorzieningen, Gebiedsindelingen van ProRail en het Referentiesysteem. Zodra infrawijzigingen in de genoemde systemen zijn doorgevoerd worden deze direct doorgegeven via de publicatie Levering GeoData.'

10 Aanpassing omschrijving van de applicatie Flexible RailInfra SimulatieOmgeving (FRISO, bijlage 23)

- I. In bijlage 23, wordt de tabel bij onderdeel 36 Omschrijving van de applicatie Flexible RailInfra SimulatieOmgeving (FRISO) geheel vervangen door onderstaande tabel:

Flexible RailInfra SimulatieOmgeving (FRISO)		
1 Algemene informatie		
1.1	Voorziening	FRISO is een applicatie die als dienst behoort tot categorie 4 dienst uit de Richtlijn 2012/34/EU bijlage II.
1.2	Leverancier	ProRail

1.3	Geldigheidsduur	De dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.															
2. Functie																	
2	Omschrijving	<p>Door simulatie van de treindienst maakt FRISO (Flexible Rail Infra Simulatie Omgeving) de kwaliteit van toekomstige en huidige dienstregelingen op landelijke of lokale schaal inzichtelijk. Impact van dagelijkse variatie en interactie tussen treinen als gevolg van infrabezetting, rijwegclaim en/of aansluitingen kan gevisualiseerd en gekwantificeerd worden.</p> <p>FRISO kan onder andere gebruikt worden voor infrastudies, capaciteits-, robuustheids-, en veiligheidsanalyses, innovatiestudies.</p> <p>FRISO wordt geleverd met een basisdataset waarmee de dienstregeling voor huidig dienstregelingsjaar kan worden gesimuleerd, deze dataset wordt op jaarlijkse basis geactualiseerd.</p>															
3. Beschrijving van de voorzieningen																	
3.1	Locaties	N.v.t.															
3.1.1	Beschikbaarheid	<p>Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur.</p> <p>Beschikbaarheid helpdesk: tijdens werkdagen van 09:00 – 17:00 uur.</p>															
3.1.2	Technische karakteristiek	<p>De applicatie wordt geleverd als “stand alone executable” met installeerprogramma voor een recente MS Windows 64 bit omgeving. De applicatie maakt gebruik van het simulatieplatform Enterprise Dynamics, toegang tot dit platform wordt verleend op basis van een aparte licentie. Deze licentie kan worden meegeleverd (zie 4.1 voor de licentiekosten) of er kan gebruik worden gemaakt van reeds bestaande licenties.</p> <p>Softwarevereisten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toegang tot simulatieplatform Enterprise Dynamics • Microsoft .NET Framework 4.0 • SQL Server Express 2019: er kan ook gekozen worden voor het gebruik van een aparte SQL-server. In dat geval zal uit het Microsoft® SQL Server® 2012 Feature Pack, de volgende twee redistributables geïnstalleerd (64bit) moeten worden: <ul style="list-style-type: none"> ○ Microsoft® System CLR Types for Microsoft® SQL Server® 2012 ○ Microsoft® SQL Server® 2012 Shared Management Objects <p>Bij de installatie van FRISO zal de interactie met het simulatieplatform Enterprise Dynamics automatisch meegenomen worden ten behoeve van de online activatie. Na installatie is er nog een activering van de licentie noodzakelijk.</p>															
3.1.3	Geplande wijzigingen	Geen wijzigingen voorzien.															
4. Gebruikskosten																	
4.1	Informatie m.b.t. gebruikstarief	<p>Aan het gebruik van deze applicatie zijn kosten verbonden ten bedrage van € 4.222,-- per account (exclusief licentiekosten).</p> <p>De optionele licentiekosten voor het simulatieplatform Enterprise Dynamics bedragen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Eenheid</th> <th>Prijs</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Systeem Licentie</td> <td>Per jaar</td> <td>€ 7.100</td> </tr> <tr> <td>Opleiding</td> <td>1 dag</td> <td>€ 1.300</td> </tr> <tr> <td>Technische Support (Installatie en Algemeen)</td> <td>Per 4 uur</td> <td>€ 480</td> </tr> <tr> <td>Overige (functionele) ondersteuning</td> <td>N.t.b.</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> • Meerdere gebruikers kunnen van één softwarelicentie gebruiken. Bij gebruik door meerdere personen tegelijkertijd is een extra licentie nodig. • De FRISO-applicatie kan worden geactiveerd middels een digitale key of dongle. • De FRISO-applicatie draait op een laptop of desktop en in een intranetomgeving • Meerdere eenheden Opleiding en Support en afspraken op verzoek. 		Eenheid	Prijs	Systeem Licentie	Per jaar	€ 7.100	Opleiding	1 dag	€ 1.300	Technische Support (Installatie en Algemeen)	Per 4 uur	€ 480	Overige (functionele) ondersteuning	N.t.b.	
	Eenheid	Prijs															
Systeem Licentie	Per jaar	€ 7.100															
Opleiding	1 dag	€ 1.300															
Technische Support (Installatie en Algemeen)	Per 4 uur	€ 480															
Overige (functionele) ondersteuning	N.t.b.																
4.2	Informatie m.b.t. korting op het gebruikstarief	N.v.t.															
5. Gebruiksvoorwaarden																	

5.1	Juridische benodigheden	Een SLA maakt onderdeel uit van de Toegangsovereenkomst; een concept daarvan wordt desgevraagd beschikbaar gesteld via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfvoorziening van spoor gerelateerde services	N.v.t.
5.4	IT-systemen	Aanbevolen hardwareconfiguratie: <ul style="list-style-type: none"> • Processor: 4 GHz+ Quad (of meer) Core • Geheugen: 16GB maar meer is beter • Harde schijf grootte: min 20GB vrij • Besturingssysteem: Windows 10 • Videokaart: OpenGL® 4.5+ (met 512MB of meer) Noodzakelijke software: <ul style="list-style-type: none"> • Microsoft® Excel
6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Via Productmanagement Informatie- en ICT-diensten (informatiediensten@prorail.nl).
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor het in behandeling nemen van de aanvraag is een verwerkingstijd vastgesteld van tien werkdagen.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

- II. In de zin achter voetnoot 121 'Voor FRISO worden er naast een vergoeding ook licentiekosten voor het gebruik van Codemeter in rekening gebracht. Zie bijlage 23, onderdeel 36 voor de details.' wordt het woord *Codemeter* vervangen door '*het simulatieplatform Enterprise Dynamics*.'

ProRail B.V.
Utrecht, juni 2022