

Aanvulling 1 op de Netverklaring 2026

ProRail heeft onderstaande aanvullingen en/of wijzigingen op de Netverklaring 2026 vastgesteld, in overeenstemming met het bepaalde in paragraaf 1.5.2 van deze Netverklaring.

1 Bindende aanwijzing ACM over de criteria en normen die bepalen hoe de technische beperkingen de beschikbare capaciteit beïnvloeden (paragrafen 2.6.1 en 4.5.4)

I. In paragraaf 2.6.1 *Proces van functiewijzigingen* wordt onderstaande tekst achter het vierde bullet:

- Tevens kunnen op verzoek van gerechtigden vanuit het middellangetermijnproces (MLT-proces) wijzigingen geïnitieerd worden. Het doel van het MLT-proces is om binnen de spoorsector afspraken te maken over de benodigde logistieke ontwikkelingen tot 2033. De output van het MLT-proces vormt de basis voor het proces van de voorbereiding van de jaardienstverdeling (zie paragraaf 4.5.0 *Vorbereiding jaardienstverdeling*). Zie voor meer informatie over het MLT-proces paragraaf 2.6.1 *Proces van functiewijzigingen* en het [Logistiek Portaal](#).

onder vernummering van de voetnoten gewijzigd in:

- *Tevens kunnen op verzoek van gerechtigden middels het middellangetermijnproces (MLT-proces) wijzigingen kenbaar gemaakt worden. Het doel van het MLT-proces is om binnen de spoorsector afspraken te maken over de benodigde logistieke ontwikkelingen in de komende twee tot zeven jaar. Tijdens dit proces worden alle Productstappen (zoals frequentieverhogingen of de inzet van ander en nieuw materieel) integraal getoetst voor de periode tot 2033. Productstappen worden getoetst op haalbaarheid op verschillende onderdelen door deskundigen van ProRail.¹ Bij deze haalbaarheidstoetsen worden onder andere voor de onderdelen baanstabiliteit², tractie-energievoorziening³ en overwegveiligheid⁴ risico-evaluaties gedaan die worden uitgevoerd door de vakdeskundigen van ProRail. Het eindoordeel over de vraag of er sprake is van technische beperkingen voor een gewenste Productstap berust bij ProRail. De resultaten van de haalbaarheidstoetsen worden gedeeld en besproken met de betreffende gerechtigde.*

De uitkomst van de (integrale) haalbaarheidstoets kan zijn dat er knelpunten zijn en dat nader onderzoek en/of nadere maatregelen noodzakelijk zijn voordat de gewenste Productstap kan worden doorgevoerd. Dit kan leiden tot overbelastverklaringen voor de nabije toekomst (zie paragraaf 4.6 Overbelaste spoorweginfrastructuur). Na een overbelastverklaring voor de nabije toekomst worden de capaciteitsanalyse en het capaciteitsvergrotingsplan gefinancierd door

¹ De verschillende onderdelen betreffen: dienstregeling, uitvoerbaarheid, opstelcapaciteit, milieucapaciteit, geluid, transferveiligheid, overwegveiligheid, treinbeveiliging (waaronder treindetectie), materieeltoelating, tractie-energievoorziening, baanlichaam, kunstwerken, spoor/wissels, capaciteitsverdeling en ICT.

² De risico-evaluatie met betrekking tot baanstabiliteit vindt plaats op grond van de Eurocode 0: NEN-EN 1990 - Grondslagen van het constructief ontwerp. Deze normering is ook gebruikt als basis voor de landelijke risicokaart. Op dit moment wordt mede door de kennisinstituten TUDelft en Deltares een aangepaste toetsmethode ontwikkeld zoals beschreven in de RLN00414 *Toets constructieve veiligheid bestaande baanlichamen* (zie het [Logistiek Portaal](#)).

³ De risico-evaluatie met betrekking tot tractie-energievoorziening vindt plaats op grond van de TSI Energie. Deze TSI verwijst in appendix E naar de Europese normen waaraan voldaan dient te worden. In het ontwerpvoorschrift OVS00012 *Tractie-energievoorziening 1500V DC* van ProRail is dit verder uitgewerkt (zie het [Logistiek Portaal](#)).

⁴ De risico-evaluatie met betrekking tot overwegveiligheid vindt plaats op basis van de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 (Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een nieuwe beleidsagenda, ProRail zal de Netverklaring aanpassen indien de nieuwe beleidsagenda daartoe aanleiding geeft) en de procedure PRC00200 *Risicoanalyse en risicocompensatie overwegveiligheid* van ProRail (zie het [Logistiek Portaal](#)).

ProRail.⁵ De uitkomst van het MLT-proces is een overzicht van Productstappen inclusief een beoordeling van de haalbaarheid. Dit vormt de basis voor het proces van de voorbereiding van de jaardienstverdeling (zie paragraaf 4.5.0 Voorbereiding jaardienstverdeling). Zie voor meer informatie over het MLT-proces het [Logistiek Portaal](#).

II. In paragraaf 4.5.4 *Nadere beschrijving van de processen* wordt onderdeel a:

- a. ProRail houdt bij de verdeling van capaciteit niet alleen rekening met de fysieke capaciteit. Ze toetst ook of de aanvraag past binnen de vigerende normen op het gebied van milieu (inclusief geluid) en veiligheid (inclusief spoorweg- en transferveiligheid) en of er nog andere gebruiksbepalingen van toepassing zijn, zoals brugopeningen.⁶ De uitkomsten kunnen betekenis hebben voor de capaciteitsverdeling (minder capaciteit of capaciteit onder voorwaarden te verdelen) en reeds verkregen capaciteitsrechten (aanwijzingen geven of intrekken). De normen voor geluid zijn gebaseerd op de wettelijke bepalingen. Voor spoorwegveiligheid en transferveiligheid komen normen en gebruiksbepalingen voort vanuit:
- Het toepassen van risicobeheersing bij wijzigingen conform het veiligheidsbeheersysteem van ProRail (zie ook paragraaf 2.4.9 *Lokale gebruiksbepalingen vanuit het toepassen van het veiligheidsbeheersysteem*).
 - Veranderingen in de capaciteitsverdeling ten opzichte van een voorgaand jaar mogen niet leiden tot een onveilige situatie. Er wordt een risicoanalyse voor de dienstregeling gemaakt, die onder meer ingaat op afwijkingen ten opzichte van de [plannormen](#).
 - Analyse van veiligheidsincidenten conform het veiligheidsbeheersysteem alsmede het oplossen van door de Inspectie en/of Onderzoeksraad geconstateerde tekortkomingen.
 - Analyse van transferveiligheid gebaseerd op de methodiek van en de factoren benoemd in het *'Risicomodel Perronveiligheid'* (zie het [Logistiek Portaal](#)), inclusief het overkoepelend beleidskader perronveiligheid.

onder vernummering van de voetnoten gewijzigd in:

- a. *ProRail houdt bij de verdeling van capaciteit niet alleen rekening met de fysieke capaciteit, maar ook met de kenmerken van de infrastructuur zoals deze zijn opgenomen in paragraaf 2.3 Kenmerken van de spoorweginfrastructuur, de gebruiksbepalingen zoals deze zijn opgenomen in paragraaf 2.4 Gebruiksbepalingen en de gebruiksbepalingen die voortvloeien uit risico-evaluaties die gedaan worden op grond van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.*

Op grond van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn⁷ moeten risico's worden vastgesteld en mogen veranderingen ten opzichte van een voorgaand jaar in de capaciteitsverdeling niet leiden tot een onveilige(re) situatie. De risico-evaluaties worden uitgevoerd door ProRail. Dit gebeurt veelal al in de MLT-fase (bij Productstappen, zie paragraaf 2.6.1 Proces van functiewijzigingen) maar deze kunnen ook op een later moment plaatsvinden. Bij deze risico-evaluaties beoordeelt ProRail onder andere de risico's op het gebied van tractie-energievoorziening, baanstabieliteit en overwegveiligheid. Deze beoordeling wordt gedaan door vakdeskundigen van ProRail. Indien er op de onderdelen baanstabieliteit, tractie-energievoorziening en overwegveiligheid risico's zijn geïdentificeerd die om nadere onderzoeken vragen, geldt een standstillbeleid. Dat beleid houdt in dat de veiligheidsrisico's van de bestaande belasting van het spoor in de afgelopen jaren, niet mogen worden vergroot. In beginsel bepaalt ProRail die bestaande

⁵ Zie voor informatie over de financiering van capaciteitsvergrotenende maatregelen paragraaf 4.6 *Overbelaste spoorweginfrastructuur* (onder het kopje financiering).

⁶ Zie de 2.3 *Kenmerken van de spoorweginfrastructuur* en 2.4 *Gebruiksbepalingen*. In paragraaf 4.5.1 *Tijdschema en proces voor de jaardienstverdeling* is te lezen hoe met deze criteria rekening wordt gehouden tijdens de capaciteitsverdeling.

⁷ Artikel 9 lid 3 sub e van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (Richtlijn 2016/798/EU) en artikel 3.1.2.1. van de verordening 2018/762/EU, artikel 32 juncto 35 van de Spoorwegwet en artikel 18 van de Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen.

belasting en vertaalt zij deze belasting in het maximaal aantal mogelijke treinritten per uur in beide richtingen.

Wanneer op basis van een eerste risico-evaluatie een Productstap niet mogelijk is zonder nadere onderzoeken, dan treedt ProRail met de betrokken partij in overleg over de verdere uitvoering. Indien er geen oplossing wordt gevonden verklaart ProRail de betrokken infrastructuur overbelast (zie paragraaf 4.6. Overbelaste spoorweginfrastructuur).

De uitkomsten van de risico-evaluaties kunnen ertoe leiden dat de capaciteit door risico's op één of meerdere onderdelen (technisch) beperkt is. Ook analyses van veiligheidsincidenten conform het veiligheidsbeheersysteem, alsmede het oplossen van door de Inspectie en/of de Onderzoeksraad voor de Veiligheid geconstateerde tekortkomingen kunnen tot gebruiksbeperkingen leiden en betekenis hebben voor de capaciteitsverdeling (minder capaciteit of capaciteit onder voorwaarden te verdelen) en reeds verkregen capaciteitsrechten (aanwijzingen geven of intrekken).

III. In bijlage 2 wordt de definitie van het begrip 'Productstap' als volgt aangepast.

Productstap

Verzoeken van spoorwegondernemingen en overheden tot logistieke ontwikkelingen worden door ProRail vertaald in zogenoemde Productstappen ~~voor de komende twee tot zeven jaar~~. Enkele voorbeelden van productstappen zijn:

1. Frequentieverhogingen
2. Met ander/nieuw materieel rijden op trajecten
3. Met langer materieel rijden
4. Sneller rijden op trajecten

De passage

'Per dienstregelingsjaar worden deze productstappen integraal getoetst op maakbaarheid en toekomstvastheid. Op basis van eventueel geconstateerde knelpunten worden de productstappen vertaald in infrastructurele maatregelen inclusief benodigde investeringen. Dit pakket wordt besproken met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat c.q. met de concessiehouder, waarna besluitvorming over de noodzakelijke investeringen volgt en infrastructurele projecten worden gestart.'

vervalt.

IV. In bijlage 6 worden onder vernummering van de lijst de volgende verwijzingen naar documenten op het Logistiek Portaal opgenomen:

- [OVS00012 Tractie-energievoorziening 1500V DC](#)
- [PRC00200 Risicoanalyse en risicocompensatie overwegveiligheid](#)
- [RLN00414 Toets constructieve veiligheid bestaande baanlichamen](#)

2 Bindende aanwijzing ACM over de verplichting die ProRail heeft om na het jaardienstverdelingsproces te inventariseren of verwachte capaciteitsaanvragen voor de navolgende jaren niet adequaat kunnen worden verdeeld (paragraaf 4.6)

De huidige paragraaf 4.6 *Overbelaste spoorweginfrastructuur*:

Gedurende de jaardienstverdeling of naar aanleiding van een prognose van capaciteitsaanvragen voor de nabije toekomst kunnen capaciteitsknelpunten worden gesignaleerd. Het knelpunt kan verbonden zijn aan zowel de fysieke als andere begrenzings (onder andere geluid en spoorwegveiligheid) van de capaciteit. Dit kan leiden tot het door ProRail overbelast verklaren van delen van de spoorweginfrastructuur.⁸ Na overbelastverklaring vindt de capaciteitsverdeling plaats met inachtneming van de wettelijke prioriteringsregels.⁹

Na overbelastverklaring stelt ProRail binnen zes maanden een capaciteitsanalyse¹⁰ op. Binnen zes maanden na afronding van de capaciteitsanalyse stelt ProRail na overleg met betrokken gerechtigden een capaciteitsvergrotingsplan¹¹ op. Voor het capaciteitsvergrotingsplan stelt ProRail met behulp van een kosten-batenanalyse de meest kosteneffectieve oplossing vast. Oplossingen kunnen zowel van infrastructurele als dienstregeling technische aard zijn. Zie voor een overzicht van gepubliceerde overbelastverklaringen onderdeel 3 van Bijlage 10.

wordt integraal vervangen door de navolgende tekst:

4.6 Overbelaste spoorweginfrastructuur

ProRail verklaart de infrastructuur overbelast¹² indien ProRail constateert dat er geen overeenstemming kan worden bereikt tijdens de coördinatiefase ten aanzien van conflicterende aanvragen die betrekking hebben op vervoer en een heffing (als bedoeld in paragraaf 5.6.5.1 Schaarsteheffing) geen bevredigend resultaat heeft opgeleverd. Na overbelastverklaring vindt de capaciteitsverdeling plaats met inachtneming van de wettelijke prioriteringsregels.¹³ De overbelastverklaring wordt gepubliceerd op [de website van ProRail](#). Zie voor een overzicht van gepubliceerde overbelastverklaringen ook onderdeel 3 van Bijlage 10.

Overbelastverklaring nabije toekomst

ProRail verklaart de infrastructuur ook overbelast indien geconstateerd wordt dat in de nabije toekomst capaciteitsknelpunten worden verwacht.¹⁴ Aangezien ook op een overbelastverklaring voor de navolgende jaren formele handelingen van ProRail volgen, dienen deze overbelastverklaringen gebaseerd te zijn op betrouwbare informatie over de verwachte aanvragen voor de navolgende jaren. Onder betrouwbare informatie wordt in dit kader in ieder geval verstaan:

- *De informatie uit de coördinatiefase van het capaciteitsverdelingsproces.*
- *De informatie op basis van een (nieuw) verleende vervoerconcessie.*
- *Een onderbouwd verzoek van een concessieverlener ter voorbereiding op een nog te verlenen vervoerconcessie.*
- *Prognoses van gerechtigden, zoals onderbouwde¹⁵ meldingen van voorgenomen opentoevangdiensten bij de infrastructuurbeheerder.¹⁶*
- *Prognoses van ProRail, gebaseerd op onder andere de capaciteitsmodellen voor de (middel)lange termijn.¹⁷*

Een overbelastverklaring voor de nabije toekomst wordt op basis van bovenstaande informatie vastgesteld en gepubliceerd op [de website van ProRail](#).

Capaciteitsanalyse en Capaciteitsvergrotingsplan

⁸ De overbelastverklaring is te raadplegen via de [website van ProRail](#). Zie ook Bijlage 10, onderdeel 3 van de Netverklaring.

⁹ Artikel 8 t/m 13 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

¹⁰ Deze analyse vloeit voort uit artikel 7 lid 2 sub a Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en is te raadplegen via de [website van ProRail](#).

¹¹ Deze analyse vloeit voort uit artikel 7 lid 2 sub c Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en is te raadplegen via de [website van ProRail](#).

¹² Zoals bedoeld in artikel 7 lid 2 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

¹³ Artikel 8 t/m 13 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

¹⁴ Artikel 7a van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

¹⁵ Bijvoorbeeld met een marktanalyse of de verwachte (tijdelijke) beschikbaarheid van materieel van de desbetreffende gerechtigde.

¹⁶ Zoals bedoeld in artikel 57 lid 4 van de Spoorwegwet.

¹⁷ Bijvoorbeeld de [Integrale Mobiliteitsanalyse](#)

Na overbelastverklaring stelt ProRail binnen zesentwintig weken een capaciteitsanalyse¹⁸ op. Binnen zesentwintig weken na afronding van de capaciteitsanalyse stelt ProRail na overleg met betrokken gerechtigden een capaciteitsvergrotingsplan¹⁹ op en stuurt dit toe aan gerechtigden en de minister. Voor het capaciteitsvergrotingsplan stelt ProRail met behulp van een kosten-batenanalyse de meest kosteneffectieve oplossing vast. Oplossingen kunnen zowel van infrastructurele als van dienstregelingstechnische aard zijn.

Financiering

De kosten voor het uitvoeren van de capaciteitsanalyse en het capaciteitsvergrotingsplan worden gefinancierd door ProRail. Voor het ontwerp en de uitvoering van eventuele maatregelen (aan de infrastructuur) uit het capaciteitsvergrotingsplan is de wijze van financiering een belangrijk element. Er zijn drie categorieën van maatregelen gekoppeld aan investeringsvolume:

1. *Financiering vanuit het MIRT-programma Kleine Functiewijzigingen: kleine aanpassingen aan de infrastructuur kunnen mogelijk gefinancierd worden uit het budget MIRT Kleine Functiewijzigingen. Hiervoor geldt dat ProRail een afweging van en tussen de maatregelen aan de infrastructuur maakt. De belangrijkste criteria hiervoor zijn: projectkosten lager dan € 5 miljoen, een positieve Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse conform de LifeCycleManagementsystematiek en passend binnen het beschikbare budget.*
2. *Financiering vanuit andere MIRT-programma's: investeringen die niet uit het budget MIRT Kleine Functiewijzigingen kunnen worden gefinancierd. Voor deze investeringen is instemming van de minister noodzakelijk in het kader van afwegingen in relatie tot andere investeringsbeslissingen. Een capaciteitsvergrotingsplan kan hiermee dan ook een impuls zijn voor de minister om een eventuele MIRT-procedure te starten en aanvullende subsidie te verlenen.*
3. *Financiering door derden: maatregelen die gefinancierd worden door derden op grond van de aan ProRail verleende Beheerconcessie (artikel 38 juncto artikel 40).*

Investeringsbeslissingen van grote omvang vragen relatief veel besluitvormingstijd. In die gevallen informeert ProRail betrokken partijen over de voortgang.

3 Herinrichting proces aanvragen en verdelen van capaciteit voor goederentreinen (paragrafen 4.2.3, 4.5.1, 4.5.3 en 4.8.2)

- I. In paragraaf 4.2.3 *Indienen van aanvragen voor treinpaden* wordt na de eerste zin 'Een aanvraag voor een treinpad kan - afhankelijk van de soort aanvraag – op de volgende manieren bij ProRail worden ingediend:' het volgende kopje ingevoegd:

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

- II. In paragraaf 4.2.3 *Indienen van aanvragen voor treinpaden* wordt als vierde bullet onder het bij nummer I genoemde kopje de volgende bepaling opgenomen:
 - *Door middel van een in de applicatie DONNA ontworpen dienstregeling (zie paragraaf 5.3.1 Treinpad en Bijlage 23, onderdeel 4.1).*

¹⁸ De inhoud van de capaciteitsanalyse is opgenomen in artikel 50 van Richtlijn 2012/34/EU. Het kan voorkomen dat specifieke onderzoeken die in het kader van de capaciteitsanalyse of het capaciteitsvergrotingsplan meer tijd vergen dan zesentwintig weken, zoals onderzoeken naar baanstabielheid. Hierover zullen betrokken partijen geïnformeerd worden.

¹⁹ De inhoud van de capaciteitsanalyse is opgenomen in artikel 51 van Richtlijn 2012/34/EU.

- III. In paragraaf 4.2.3 *Indienen van aanvragen voor treinpaden* wordt onder de opsomming voor reizigers- en overig vervoer, niet zijnde goederenvervoer een tweede opsomming voor goederenvervoer opgenomen:

Voor goederenvervoer:

- *Via het Orderportaal (zie paragraaf 5.3.1 Treinpad en onderdeel 4.1 van Bijlage 23).*
- *Middels een eigen applicatie via de Common Interface gebaseerd op TSI TAF/TAP-specificaties (zie paragraaf 5.3.1 Treinpad en onderdeel 4.1 van Bijlage 23).*
- *In een met ProRail overeen te komen andere vorm.*

- IV. In paragraaf 4.2.3 *Indienen van aanvragen voor treinpaden* wordt de passage ‘Specifiek voor de jaardienstverdeling [...] (zie paragraaf 5.3.1 en Bijlage 23, onderdeel 4.1).’ als volgt gewijzigd:

‘Specifiek voor de jaardienstverdeling kan gebruik worden gemaakt van de applicatie Path Coordination System voor internationale capaciteitsaanvragen (PCS, zie Bijlage 23, onderdeel 4.2.1). Voor aanvragen van PreArranged Paths bij de Corridor One-Stop-Shops is het gebruik van de applicatie PCS verplicht (zie verderop in deze paragraaf).’

- V. De voorlaatste alinea van paragraaf 4.5.1.1 *Capaciteitsverdeling gedurende de werkzaamheden tussen Emmerich en Oberhausen* wordt als volgt gewijzigd:

*‘ProRail plant (omgeleide) internationale goederentreinen, (omgeleid) internationaal hogesnelheidsvervoer en (omgeleid) internationaal openbaar vervoer alleen **in de tijdsligging van** standaard goederenpaden.*

- VI. In de voorlaatste zin van paragraaf 4.5.3 *Tijdschema en proces voor de ad-hocaanvragen* wordt het zinsdeel ‘[...] volgens de prioriteringsregels van het VAB-proces.’ als volgt gewijzigd:

*‘In dat geval wordt de capaciteit onder regie van ProRail herverdeeld **in** het VAB-proces.’²⁰*

- VII. In paragraaf 4.8.2 *Wijzigen van verdeelde treinpaden door de infrastructuurbeheerder* wordt de eerste zin na de vijfde alinea (*Details van aangepaste routes [...] van ProRail herverdeeld.*):

‘Als de capaciteit in het PreVAB- en VAB-proces tijdens de ad-hocfase wordt herverdeeld, wordt dit gedaan aan de hand van de volgende prioriteringsregels:’

vervangen door de navolgende tekst:

‘Prioriteringsregels in de ad-hocfase

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

²⁰ VAB = Verkeer als gevolg van Beheer, zie ook Bijlage 2 *Lijst van Begrippen*.

4 Verlaging van de alarmwaarde voor piekkracht, gemeten door Quo Vadis/WILD, van 700 kN naar 550 kN (paragraaf 7.3.7.1)

In paragraaf 7.3.7.1 *Monitoring spoorvoertuigen* wordt onder het tweede bullet WILD de tekst achter het eerste liggende streepje

- 700 kN piekkracht (750 kN voor het tracé Zee-Zevenaar).

gewijzigd in

- 550 kN piekkracht

5 BODI weer beschikbaar voor reizigersvervoerders (paragraaf 3.4.6, bijlage 8 en bijlage 23)

- I. In paragraaf 3.4.6 *Eisen met betrekking tot informatielevering* wordt de tekst van het laatste bullet aangevuld met de volgende passage:

‘Om vervolgens capaciteitsanalyses uit te voeren voor het behandelen en (langdurig) opstellen van materieel op reizigersempacements stelt ProRail de ICT- dienst Behandelen en Opstellen Data en Informatie (BODI, zie bijlage 23, onderdeel 5.2) ter beschikking aan alle spoorwegondernemingen die zich bezighouden met reizigersvervoer.’

- II. In paragraaf 7.3.5.2.1 *Opstellen en rangeren* wordt bij onderdeel 2.1 van de tabel als zesde bullet het volgende punt toegevoegd:

- *Het gebruik van de ICT-dienst Behandelen en Opstellen Data en Informatie (BODI) door spoorwegondernemingen die zich bezighouden met reizigersvervoer (zie bijlage 23, onderdeel 5.2), nodig voor inzage in de benutting van opstelreinen tot tien jaar in de toekomst (de inzage is beperkt tot de eigen gegevens van de spoorwegonderneming).*

- III. In bijlage 23 *ICT- en Informatiediensten* wordt in de overzichtstabel – na de regel over het Spoorbezettingsplan – de volgende nieuwe regel ingevoegd:

Behandelen en Opstellen Data en Informatie (BODI)	Applicatie waarmee capaciteitsanalyses kunnen worden uitgevoerd ten behoeve van het behandelen en (langdurig) opstellen van reizigersmaterieel op emplacementen.	Bijlage 23 - 5.2	3.4.6 en bijlage 8
---	--	------------------	--------------------

- IV. In bijlage 23 *ICT- en Informatiediensten* wordt als onderdeel 5.2 de navolgende tabel ingevoegd.

5.2 Omschrijving van de ICT- en informatiediensten met betrekking tot het rangeren als onderdeel van de dienst 'Opstellen en rangeren'

Rangeren als onderdeel van de dienst 'Opstellen en Rangeren'		
1. Algemene Informatie		
1.1	Voorziening	De dienst 'Opstellen en rangeren' behoort tot categorie 2 uit Richtlijn 2012/34/EU bijlage II. Als onderdeel van de dienst 'Opstellen en rangeren' wordt de ICT-dienst 'Behandelen en Opstellen Data en Informatie (BODI)' aangeboden. Behandelen en Opstellen Data en Informatie (BODI) is een ICT-dienst die voorziet in de informatiebehoefte van ProRail en spoorwegondernemingen met betrekking tot de benutting van reizigers- emplacementterreinen tot tien jaar in de toekomst. Deze ICT-dienst is alleen bedoeld voor spoorwegondernemingen die zich bezighouden met reizigersvervoer.
1.2	Leverancier	ProRail
1.3	Geldigheidsduur	Deze ICT-dienst wordt gedurende de looptijd van de Netverklaring aangeboden.
2. Functie		
2.1	Omschrijving	BODI is een ICT-dienst waarmee capaciteitsanalyses uitgevoerd kunnen worden voor het behandelen en (langdurig) opstellen van materieel op reizigersemlacements. De capaciteitsbehoefte van spoorwegondernemingen die zich bezighouden met reizigersvervoer worden in de applicatie in kaart gebracht en afgezet tegen het beschikbare aanbod. Dergelijke analyses vormen de basis voor het identificeren van capaciteitsknelpunten en het besluiten over maatregelen om capaciteit te vergroten. Zie voor meer informatie over het aanleveren van de benutting van emplacements tot tien jaar in de toekomst paragraaf 3.4.6 en bijlage 8, onderdeel 1.1.
3. Beschrijving van de voorzieningen		
3.1	Locaties	N.v.t.
3.1.1	Beschikbaarheid	- Beschikbaarheid applicatie: 7 x 24 uur (onder voorbehoud van nog te bepalen vaste momenten voor onderhoud). - Beschikbaarheid servicedesk: tijdens werkdagen van 08:00 – 17:00 uur.
3.1.2	Technische karakteristiek	Toegang tot de webbased applicatie BODI, die binnen een internetbrowser draait.
3.1.3	Geplande wijzigingen	N.v.t.
4. Gebruikskosten		
4.1	Informatie met betrekking tot de vergoeding voor gebruik	Aan het gebruik van deze ICT-dienst zijn geen kosten verbonden. Voor de toegang wordt gebruik gemaakt van MultiFactorAutorisatie op basis van een Microsoftaccount. Voor het zakelijk gebruik van een Microsoftaccount worden door Microsoft kosten in rekening gebracht aan de gerechtigde.
4.2	Informatie met betrekking tot korting op de vergoeding voor gebruik	N.v.t.
5. Gebruiksvoorwaarden		
5.1	Juridische behoeften	N.v.t.
5.2	Technische eisen aan materieel	N.v.t.
5.3	Zelfstandig gebruik	N.v.t.
5.4	IT-systemen	Omdat deze ICT-dienst wordt gehost in de Microsoft Cloud zijn de volgende zaken noodzakelijk om BODI te gebruiken: - Een werkplek met een moderne webbrowser - Het accepteren van de Microsoft Business-to-Business-samenwerking.

6. Capaciteitsaanvraag		
6.1	Aanvraag toegang	Indien u ProRail-applicaties wilt gebruiken heeft u als relatie van ProRail een ProRailaccount nodig: - Is uw bedrijf nog geen relatie van ProRail, dan kunt u hier klikken voor meer informatie over de aanvraagprocedure. - Is uw bedrijf al een relatie van ProRail, maar heeft u nog geen account, dan vraagt u dit aan via de administrator van uw bedrijf. Heeft u een ProRailaccount, dan kunt u de aanvraag voor de toegang tot een applicatie indienen via IDM.
6.2	Antwoord op het verzoek	Voor de aanvraag van en toegang tot de applicatie is een maximale verwerkingstijd vastgesteld van twee weken.
6.3	Informatie over beschikbaarheid van capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	N.v.t.

- V. In bijlage 8 wordt na de laatste zin van onderdeel 1 (Het (Excel)format waarin deze gegevens aangeleverd kunnen worden is bij ProRail opvraagbaar via DG-BODI@prorail.nl.) de volgende zin toegevoegd:

‘De capaciteitsbehoeften en – analyses op het gebied van behandelen en opstellen zijn in te zien via de ICT-dienst Behandelen en Opstellen Data Informatie (BODI), zie bijlage 23 onderdeel 5.2.’

6 ICT-diensten die via het GMS-portaal ontsloten worden zijn voortaan ook middels een business-to-businessaccounts (B2B) toegankelijk (bijlage 23)

- I. In bijlage 23 onderdeel 4.1 *Capaciteitsaanvraag indienen of wijzigen en het vertrek bevestigen als onderdeel van ‘Treinpad’* wordt in regel 4.1 van de tabel de volgende tekst toegevoegd:

‘Voor de toegang tot ‘Orderportaal’ en ‘Mijn Treinen’ kan gebruik worden gemaakt van MultiFactorAutorisatie op basis van een Microsoftaccount. Voor het zakelijk gebruik van een Microsoftaccount worden door Microsoft kosten in rekening gebracht aan de gerechtigde.’

- II. In bijlage 23 onderdeel 5.1 *‘Rangeren als onderdeel van de dienst ‘Treinpad’* wordt in regel 4.1 van de tabel de volgende tekst toegevoegd:

‘Voor de toegang tot ‘WLIS Vertreksamenstellingen’ en ‘WLIS Spoorbezettingen’ kan gebruik worden gemaakt van MultiFactorAutorisatie op basis van een Microsoftaccount. Voor het zakelijk gebruik van een Microsoftaccount worden door Microsoft kosten in rekening gebracht aan de gerechtigde.’

- III. In bijlage 23 onderdeel 6.1 *‘Inzien van en afstemmen over capaciteit voor werkzaamheden als onderdeel van ‘Treinpad’* wordt in regel 4.1 van de tabel de volgende tekst toegevoegd:

‘Voor de toegang tot ‘Buitendienststellingsdossiers’ kan gebruik worden gemaakt van MultiFactorAutorisatie op basis van een Microsoftaccount. Voor het zakelijk gebruik van een Microsoftaccount worden door Microsoft kosten in rekening gebracht aan de gerechtigde.’

ProRail B.V.
Utrecht, maart 2025