

Procedureboek Capaciteit voor Beheer

Colofon

eigenaar ProRail Capaciteitsmanagement Capaciteit voor Beheer
e-mail CV-OK@prorail.nl
kenmerk
versie Versie 7.0
datum 28 maart 2024
status DEFINITIEF

Versiebeheer

Versiebeheer wordt gedaan met versie nummers:

Versie U.C.

- U.** - Uitgegeven, alleen hele nummers zijn uitgegeven.
- C.** - Concept - worden gebruikt om concepten te delen.

Versie Wijzigingen (ten opzichte van de vorige versie) worden aangegeven met een revisiestreep aan de kantlijn. Wijzigingen in concepten worden niet aangegeven met een revisiestreep.

Uitgegeven	Wijzigingen
5.0	Tekstuele aanpassingen Update corridorboek verwijzingen Opname aanvulling Aan- en afvoertreinen in de planning Opname Beleid vaststellen en verwerken tijdelijke snelheidsbeperkingen Opname Procedure BUTA Toevoeging relatie ProRail werkwijzen. Opname inhoud WO fundament, zoals zomer/wintertijd, anatomie, feestdagen, benutting. Opname Roestrijden buitenland Inhoudsopgave aangepast naar indeling NV 2023
6.0	Update meettreinen Synchronisatie Netverklaring Update TSB
7.0	Tekstuele aanpassingen Hoofdstuknummering aangepast in lijn met NV Ad hoc compensatie regeling
8.0	...

Toekomstige wijzigingen:

	Planning:
?	<p>Toevoegen en laten vervallen van aparte procedures :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inlevertermijnen IO en IOKT. • Procedure PreVAB <p>Toevoegen van de volgende onderwerpen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jaardienstverdeling incidentele onttrekkingen & ANNEX VII. • Proces TSB's <p>Wijzigen en vervangen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kader 1.4 ProRail Memo 'Afspraak samenwerking ProRail en vaarwegbeheerders', 20 september 2019 • Bruggen

Inhoudsopgave

1.	Algemene informatie	5
1.2	Leeswijzer.....	5
1.3	Doel en doelgroep.....	5
1.4	Kaders	6
1.5	Afkorting(en)	6
1.6	Vervallen procedures en Memo's.	6
1.7	Relevante ProRail interne werkwijzen	6
2	Niet gebruikt	7
3	Niet gebruikt	7
4	Capaciteitsverdeling.....	8
4.1 en 4.2	niet gebruikt	8
4.3	Tijdelijke capaciteitsbeperkingen.....	8
4.3.a	Tijdelijke Snelheids Beperking - TSB.....	8
4.3.b	Tijdelijke Infra Beperking.....	8
4.3.d	Tijdelijke Infra Wijziging – TIW	9
4.3.2	Soorten tijdelijke capaciteitsbeperkingen.....	10
4.3.2.1	Patroonmatige tijdelijke capaciteitsbeperkingen.....	10
4.3.2.1a	Anatomie van een WO	11
4.3.2.1b	Conflictvrij verkeer-beheer en X-7 wk: WO verwerking in DONNA als GRID.	12
4.3.2.1c	WOAA dienstregelingsjaar	13
4.3.2.1d	WOLF, WO Lage Frequentie.....	13
4.3.2.1e	WONG, WO niet gelijktijdig	13
4.3.2.1f	WOTI, Tijdelijke WO.....	13
4.3.2.1g	Niet gebruikte capaciteit van WO	14
4.3.2.1h	Niet gebruikte capaciteit van WOLF	14
4.3.2.1i	WO en overgang zomer- naar wintertijd en winter- naar zomertijd.	14
4.3.2.1j	Wijzigen van de WO.....	14
4.3.2.1k	Feestdagen en ongeldigheid WO	15
4.3.2.1l	Overgang zomer/wintertijd WO	15
4.3.2.1m	Bruggen.....	15
4.3.2.1.2	Videoschouwtrein en andere meettreinen.....	16
4.3.3	Capaciteitsbeperkingen ten behoeve van werkzaamheden.....	17
4.3.3.a1	X-22 wk : Concretiseren tijdsligging.....	17
4.3.3.a2	X-16 wk: Bevriezen	18
4.3.3.a3	X-7 wk: verwerking in DONNA als GRID.	18
4.3.3.b	Aan- en afvoertreinen in de planning	19
4.3.4	Ad-hoc capaciteit ten behoeve van werkzaamheden	20
4.3.4a	BUTA.....	20

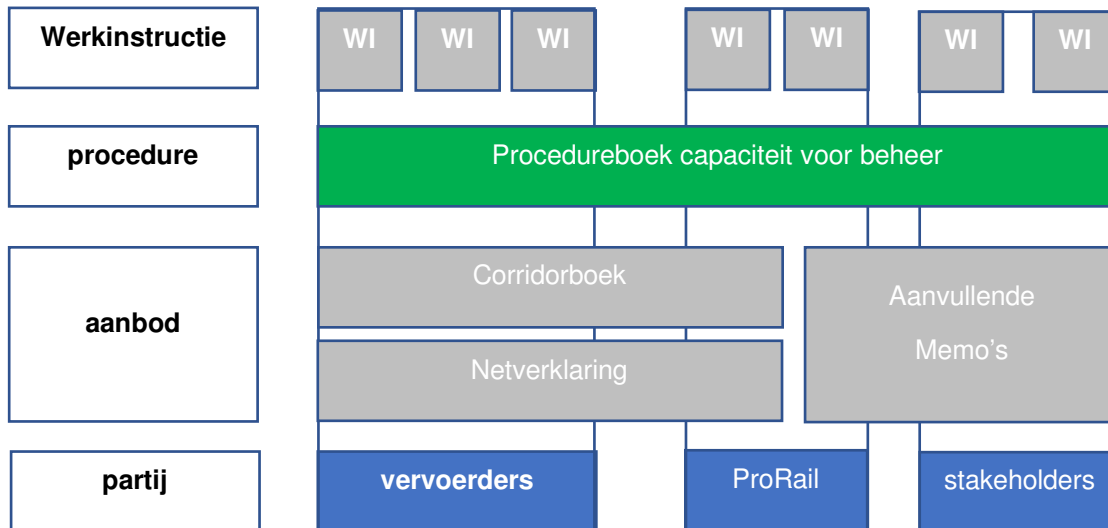
4.3.4b Issue Procedure.....	22
5 Diensten en vergoedingen	24
5.1 t/m 5.6.5 niet gebruikt	24
5.6.6 Compensatieregeling bij geplande tijdelijke capaciteitsbeperkingen.....	24
5.6.6.a Compensatieregeling bij onttrekking ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden	24
6 Operatie.....	25
6.1 t/m 6.2.6 niet gebruikt	25
6.2.7 Roestrijden	25
6.2.7.1 Roestrijden buitendienststelling Nederland	25
6.2.7.2 Roestrijden buitendienststelling Buitenland.....	25

1. Algemene informatie

1.2 Leeswijzer

De Netverklaring bevat ons aanbod aan spoorwegondernemingen en de procedures/regels bij gebruik van het aanbod.¹ De uitwerking van de procedures met betrekking tot Tijdelijke Capaciteitsbeperkingen staat in deze procedure, bijvoorbeeld tijdsafspraken of informatieoverdracht.

De stap-voor-stap handelingen en werkinstructies per partij is niet in deze procedure opgenomen.



De indeling van dit procedureboek is gelijk gehouden aan de Netverklaring, dus met dezelfde indexering van hoofdstuk 4 Capaciteitsverdeling, specifiek paragraaf 4.3 Tijdelijke Capaciteitsbeperkingen.

Indien dit procedureboek een aanvulling geeft op de indeling, wordt gebruik gemaakt van letters en daarna weer cijfers (bijv. 4.3.2.1 Wekelijkse Onttrekkingen, met procedure 4.5.2.1.a...)

1.3 Doel en doelgroep

Het doel van dit document is:

- Om in aanvulling op de procedures, regels en tijdschema's zoals opgenomen in de Netverklaring inzicht te geven in de relevante informatie ten aanzien van tijdelijke capaciteitsbeperkingen.
- het bundelen van de bestaande losse procedures met betrekking tot tijdelijke capaciteitsbeperkingen.

De doelgroep is partijen op het spoor welke in aanraking komen met tijdelijke capaciteitsbeperkingen, bijvoorbeeld spoorwegondernemingen, aannemers, terminals.

¹ Netverklaring 2023: par. 4.3

1.4 Kaders

1. Netverklaring zie vigerend [\[op www.prorail.nl\]](http://www.prorail.nl)
2. Corridorboek zie vigerend [\[op logistiek portaal\]](#)
3. ProRail [Memo](#) 'Afspraak samenwerking ProRail en vaarwegbeheerders', 20 september 2019. [\[op logistiek portaal\]](#)

1.5 Afkortingen

Afkorting	Betekenis
BD Update	DONNA Basis Dagen Update (de huidige naam voor wijzigingsblad)
Btd-planner	Buitendienst Planner
Btd-rapportage	Buitendienst Planner Rapportages
BUTA	Buiten Termijn Aanvraag
IO	Incidentele Onttrekking, Netverklaring: Capaciteit voor geplande werkzaamheden.
IOKT	Incidentele Onttrekking Korte Termijn (<X-28 weken)
IO-in-WO	Incidentele Onttrekking gepland binnen de tijd en ruimte van een WO. Technisch heeft iedere WO een IO om zo de WBI toe te kunnen voegen. Deze IO heeft de status 'vastgelegd in WO' en is niet een Incidentele Onttrekking in de zin van IO en WO.
NV	Netverklaring
SD	DONNA Specifieke Dagen
TSB	Tijdelijke Snelheids Beperking
TIB	Tijdelijke Infra Beperking
WPO	Werk Plan Overleg
WO	Wekelijkse Onttrekking, in de Netverklaring wordt de term capaciteit voor onderhoudsrooster gebruikt.
WOAA	Wekelijkse Onttrekking met Aanvullende Afspraken.
WOLF	Wekelijkse Onttrekking met Lage Frequentie.
WONG	Wekelijkse Onttrekking Niet Gelijktijdig.
X-N weken	Aantal weken voor Uitvoerings Week (bijv X-7wk: 7 weken voor uitvoering)

1.6 Vervallen procedures en Memo's.

Deze procedure met versie 5 komt in de plaats van:

1. Aanvulling op memo Aan- en afvoertreinen in de planning v 2, 1 maart 2021
2. Memo Beleid vaststellen en verwerken tijdelijke snelheidsbeperkingen, 12 december 2020

1.7 Relevante ProRail interne werkwijzen

De volgende interne ProRail werkwijzen zijn gekoppeld aan de procedures beschreven in dit procedureboek. Relevantie afspraken en processen zijn opgenomen in dit procedureboek.

1. Werkbeschrijving BUTA, versie 3, 2 september 2020

2 Niet gebruikt²

3 Niet gebruikt³

² Zie leeswijzer

³ Zie leeswijzer

4 Capaciteitsverdeling

4.1 en 4.2 niet gebruikt⁴

4.3 Tijdelijke capaciteitsbeperkingen

4.3.a Tijdelijke Snelheids Beperking - TSB

Een Tijdelijke Snelheid Beperking is een verlaagde dienstregelingssnelheid als het gevolg van een verminderde beschikbaarheid van spoorinfra of de algehele toestand van de baan.

Een TSB met een hersteltijd van meer van 7 dagen wordt door ProRail aan alle vervoerders gecommuniceerd die capaciteit verdeeld hebben gekregen op die locatie.

ProRail Capaciteitsmanagement toetst de infrabeperking aan de dienstregeling, bepaalt de gevolgen.

Bij grote gevolgen voor het treinverkeer neemt ProRail Capaciteitsmanagement de regie en treedt in contact met geraakte capaciteitsgerechtigden.

ProRail Capaciteitsmanagement stuurt wekelijks per mail een actueel overzicht van de TSB's en prognose hersteldatums.

4.3.b Tijdelijke Infra Beperking

Een Tijdelijke Infra Beperking (TIB) is een uitval van infra die niet direct kan worden hersteld. Een TIB met een hersteltijd van meer van 7 dagen wordt door ProRail aan alle vervoerders gecommuniceerd die capaciteit verdeeld hebben gekregen op die locatie.

De TIB heeft een unieke TIB nummer:

TIBRN2019001 (TIB+RN+2019+001)

TIB + <regio> + <jaartal> + <volgnummer>

<regio> = tweeletter regio code: RN, RZ, ZD, NO of ZZ.

ProRail Capaciteitsmanagement toetst de infrabeperking aan de treindienst, bepaalt de gevolgen en verwerkt de TIB als GRID in het DONNA systeem.

Bij gevolgen voor het treinverkeer neemt ProRail Capaciteitsmanagement de regie en treedt in contact met spoorwegondernemingen die capaciteit verdeeld hebben gekregen en de exploitanten van betrokken dienstvoorzieningen.

ProRail Capaciteitsmanagement stuurt wekelijks per mail een actueel overzicht van de TIB's en prognose hersteldatums naar alle spoorwegondernemingen. Deze mail-adreslijst wordt beheerd door ProRail Capaciteitsmanagement.

⁴ Zie leeswijzer

4.3.d Tijdelijke Infra Wijziging – TIW

Een Tijdelijke Infra Wijziging (TIW) is infra welke tijdelijk een andere – beperktere - functie kent, bijvoorbeeld het klemmen van een wissel.

ProRail Capaciteitsmanagement toetst de infrabeperking aan de treindienst, bepaalt de gevolgen en verwerkt de TIW als GRID in het DONNA systeem.

De TIW heeft geen uniek nummer.

4.3.2 Soorten tijdelijke capaciteitsbeperkingen

4.3.2.1 Patroonmatige tijdelijke capaciteitsbeperkingen

Een Wekelijkse Onttrekking (WO) is een patroonmatige tijdelijke capaciteitsbeperking om het spoor buitendienst te nemen. Tijdens de jaardienstverdeling wordt de WO vastgesteld, waarbij de capaciteit is toegewezen aan ProRail Asset Management (AM) om te benutten voor onderhoudswerkzaamheden.

De capaciteitsaanvraag voor WO's wordt vastgelegd in de systemen Donna en Btd-planner:

- In de Btd-planner staan de kenmerken voor de capaciteitsbeperking (FOT, duur etc), of de WO doorgaat en de beschikbaarheid van de capaciteit voor gerechtigden.
- In het systeem DONNA worden WO's conflictvrij gemaakt tussen verkeer en beheer.

Doordat WO's worden verwerkt in het planprogramma Donna, kennen zij een cyclus van wekelijkse, 2-wekelijkse (bijv. AC) en meervouden. Hiermee kan een dienstregeling worden afgestemd op het Basis Dag-niveau.

	Week A	Week B	Week C	Week D	Week A	Week B	Week C	Week D
WO	WO	WO	WO	WO	WO	WO	WO	WO
WO AC week	WO		WO		WO		WO	
WO B week		WO				WO		
WOLF: Lage Frequentie								WO

Naast de standaard WO met een wekelijkse, 2-wekelijkse of 4-wekelijkse frequentie worden ook de volgende speciale typen WO onderscheiden:

- WO met Aanvullende Afspraken (WOAA);
- WO met Lage Frequentie (WOLF);
- Niet gelijktijdige WO;
- Tijdelijke WO. (WOTI)

Het reserveren/gebruiken van een WO door gerechtigden wordt vastgelegd in het systeem Btd-planner. De betreffende WO is gevuld met een "IO-in-WO".

Benutting van de WO: de 'kruisjeslijst'

	Week A	Week B	Week C
WO	WO		IO
	beschikbaar	Gaat niet door	gereserveerd

Voor de WO's welke doorgaan is in de 'kruisjeslijst' zichtbaar of deze gereserveerd of nog beschikbaar zijn voor gerechtigden.

De kruisjeslijst wordt gebruikt om de status c.q. gebruik van WO's (geldig en door welke aannemer, ongeldig=beschikbaar voor o.a. treinverkeer) weer te geven. De kruisjeslijst is te vinden op de website Btd-planner-rapportages, onder het tabblad Benutting WO.

4.3.2.1a Anatomie van een WO

WO's zijn identificeerbaar via een bepaalde logica (Figuur 1). De benaming is gebaseerd op respectievelijk de regio, het jaar, de dagsoort en de locatie waarop de WO zich primair bevindt. Tabel 1 bevat een overzicht van de afkortingen. Voor onderhoudsmomenten die zijn bedoeld voor het reinigen van perronsporen ("papierprikken" in de volksmond) of voor momenten die voornamelijk overdag plaatsvinden (dagwerk) worden de dagcodes 8 en 9 gebruikt. Ingaande dienstregelingjaar 2021 wijzigt de dagcode 7 naar dagcode 0.



Figuur 1: Identificatie van een WO

Tabel 1: Betekenis van de afkortingen van de regio en de dagcodes.

Regiocode	Betekenis	Dagcode	Betekenis
RNR	Regio Randstad Noord	1	Maandag – Dinsdagnacht
RZR	Regio Randstad Zuid	2	Dinsdag – Woensdagnacht
ZDR	Regio Zuid	3	Woensdag – Donderdagnacht
NOR	Regio Noord – Oost	4	Donderdag – Vrijdagnacht
ZZR	Regio Zee-Zevenaar	5	Vrijdag – Zaterdagnacht
		6	Zaterdag – Zondagnacht
		7/0	Zondag – Maandagnacht
		8	Ten behoeve van reiniging perronsporen
		9	Dagwerk

4.3.2.1b Conflictvrij verkeer-beheer en X-7 wk: WO verwerking in DONNA als GRID.

Fase jaardienstverdeling

De aangevraagde WO's wordt onderbouwd op basis van benuttingscijfers per locatie van de voorafgaande dienstregeling.

De WO's worden gedurende de jaardienstverdeling afgestemd met belanghebbende gerechtigden om grote aantallen mutaties in het vervoersplan op de specifieke dag uitwerking te voorkomen. Zo wordt in de basisdienstregeling al rekening gehouden met een onttrekking, wel of geen materieelopstelling, spanningsloos stelling en de tijden waarbinnen gewerkt kan worden.

Fase programmatie en coördinatie

Conflicten tussen verkeer-beheer worden de fase programmatie en coördinatie in het systeem DONNA verwerkt.

In Donna heeft ProRail een mandaat om beperkte wijzigingen door te voeren aan treinbewegingen. Deze staat beschreven in de Netverklaring. Als binnen de grondslag geen oplossing voor concurrerende aanvragen wordt gevonden, vindt afstemming met de betrokken aanvragers plaats.

De conflictvrije WO's worden vastgesteld.

Zelf plannende gerechtigden kunnen er in een standaardweek voor kiezen om niet-wekelijkse onttrekkingen als wekelijks af te handelen in een vervoersplan. Hiermee voorkomen zij planaanpassingen voor een deel van een dienstregeljaar, maar opteren zij om geen gebruik te maken van de capaciteit in de weken waarin het WO niet geldt.

Fase SD weken.

Zodra in DONNA de SD weken uitgerold worden, rond 7 weken voor uitvoering, wordt het GRID van de verschillende types WO uitgerold en verwerkt.

Het exacte moment is afhankelijk van de BDupdate en SD planningskalender, deze worden per dienstregelingsjaar bepaald in het planoverleg en gepubliceerd via de Tafel van Verdeling.

4.3.2.1c WOAA dienstregelingsjaar

Op een aantal momenten is het voor het onderhoud noodzakelijk om bij de WO's aanvullende afspraken te maken, zoals vrij-van-materieel of spanningsloos. Deze WO's zijn in de jaardienst vastgelegd in de vorm van een Wekelijkse Onttrekking met Aanvullende Afspraken (WOAA) en vallen zij onder het patroonmatig onderhoud.

Voor de WO met aanvullende afspraken is in een groot deel van het jaar sprake van een standaard WO. Voor een nader te bepalen aantal weken (momenten) is sprake van een aanvullende afspraak, met een maximum van 6 keer per jaar per WOAA.

Deze WOAA's worden in eerste instantie gepland in bestaande WO's (vastleggen in WO), maar omdat de hinder groter is dan de WO, worden ze in de Btd-planner als IO of IOKT verwerkt.

Daarbij wordt onder het kopje werkzaamheden vermeld dat het hier om een WOAA gaat en in welke WO's de WOAA gepland is.

jaardienst

De WOAA's worden in de jaardienst verdeeld als standaard WO, met afstemming en overeenstemming over de strekking van de aanvullende afspraken, zoals de frequentie en bijvoorbeeld vrij van materieel. Tijdens de Jaardienstverdeling worden de WOAA momenten zoveel mogelijk op datum gezet.

Aanvragen meer dan het toegewezen aantal momenten worden behandeld als een gewoon verzoek, en is dan een Incidentele Onttrekking, en de daarvoor geldende afspraken, zoals instemming van de andere partijen.

Als blijkt dat ProRail slechts een deel nodig heeft van de gevraagde aanvullende afspraken (bijvoorbeeld maar de helft van de sporen vrij van materieel i.p.v. het hele emplacement) zal de IO voor X-16 weken gewijzigd worden om te voorkomen dat de vervoerders onnodige hinder hebben.

De WOAA is in de Btd-planner herkenbaar als een IO met onder het kopje werkzaamheden de tekst: WOAA.

4.3.2.1d WOLF, WO Lage Frequentie

Een WO met Lage Frequentie is een WO die maximaal 13x per jaar geldig is. Voor dit type WO is er sprake van meerdere planaanpassingen voor vervoerders.

ProRail doet een capaciteitsaanvraag als 4-wekelijkse WO (A, B, C of D week). Tijdens de jaardienstverdeling wordt dit type WO vastgesteld met een frequentie van 4-wekelijks (ook in Donna BD).

4.3.2.1e WONG, WO niet gelijktijdig

Er is een aantal WO's waarvan de afspraak is dat deze niet gelijktijdig (in dezelfde week) benut mogen worden. Zo kan worden gewaarborgd dat er voldoende (behandel- en opstel)capaciteit beschikbaar blijft.

4.3.2.1f WOTI, Tijdelijke WO

Er is sprake van een tijdelijke periode waarbinnen een WO wordt ingezet.

4.3.2.1g Niet gebruikte capaciteit van WO

Als voor uitvoering duidelijk is dat de capaciteit niet door ProRail beheer gebruikt gaat worden, zal ProRail deze capaciteit beschikbaar stellen voor andere marktsegmenten.

De termijn is 12 dagen voor uitvoering, behalve

- Op de Brabantroute, hiervoor geldt 21 dagen.
- de WO's in het Zee-Zevenaar gebied (WO's gemarkeerd met ZZR) , hiervoor geldt 63 dagen.

Het GRID in DONNA zal tevens verwijderd worden.

4.3.2.1h Niet gebruikte capaciteit van WOLF

Als 112 dagen voor uitvoering duidelijk is dat de capaciteit niet door ProRail beheer gebruikt gaat worden, zal ProRail deze capaciteit beschikbaar stellen voor andere marktsegmenten.

Het GRID in DONNA zal tevens verwijderd worden.

4.3.2.1i WO en overgang zomer- naar wintertijd en winter- naar zomertijd.

Tijdens de overgang naar de wintertijd zal de WO een uur langer zijn.

Tijdens de overgang van wintertijd naar de zomertijd is de WO een uur korter.

4.3.2.1j Wijzigen van de WO

ProRail behandelt wijzigingen die moeten gelden voor de resterende looptijd van een WO in een dienstregelingsjaar. De wijzigingen kunnen bestaan uit:

- Verwijderen van de gehele WO;
- Een wijziging van tijd;
- Een wijziging van het ruimteslot;
- Een verandering van de frequentie;
- Een combinatie van bovenstaande punten.

Wijzigingen op WO's vinden enkel plaats tijdens BDupdates.

Wanneer tijdens een BDupdate een WO wordt gewijzigd, komt er een nieuwe versie van het WO.

De WO's zijn te herkennen aan de versienummer die ook in Donna wordt getoond. Er is geen overlap in geldigheid. De te splitsen week is de ingangswEEK van de nieuwe WO. De oorspronkelijke WO is geldig tot aan de gesplitste week.

Aanvulling wijzigingen van papierprikroosters.

Uit de stakeholdersdialoog onderhoudsrooster is naar voren gekomen dat vervoerders hinder ondervinden van papierprikroosters. Deze roosters worden ervaren als een lastige puzzel met veel periodes, veel spoorwijzigingen (zorgt voor voetnoten op vertrekstaten) en meer vervoersstromen van reizigers, problemen met gewijzigd materieel na de start van de jaardienst en beperkingen met aftrappen en bijplaatsen van materieel.

Indien het wenselijk is om een papierprikrooster te wijzigen kan een verbetervoorstel ingediend worden. Graag de onttrekkingstekening met aanpassingen sturen naar JD-mutaties@prorail.nl. ProRail zal binnen vijf werkdagen het voorstel toetsen en, indien akkoord, verwerken in Donna. Onderstaande richtlijnen zijn bedoeld om de kansrijkheid van het verbetervoorstel te vergroten bij het wijzigen van een papierprikrooster. Natuurlijk mogen er ook buiten onderstaande richtlijnen verbetervoorstellen gedaan worden, maar dan is de kans dat het voorstel wordt gehonoreerd kleiner.

Richtlijnen voor het wijzigen van onderhoudsrooster t.b.v. papierprikken (herkenbaar aan de nummerreeks, ze zijn genummerd in de 800-serie):

- Wijzigingen gaan in gelijktijdig met de BDupdates (BDu).
- Wijzigingen uiterlijk op 12 weken voor ingang van het wijzigingsblad indienen.
- Wijziging veroorzaakt geen (extra) conflicten, ook niet met andere vervoerders.
- Werkplekken intact houden, geen werkplekken opsplitsen (mag wel in duur, maar niet in onttrekking. Dus als er meerdere sporen onttrokken zijn dient dit ook zo te blijven).
- Begin- en eindtijd van het totale onderhoudsrooster mogen niet gewijzigd worden. Onderliggende periodes mogen wel schuiven, maar de eerste werkplek dient te starten op de oorspronkelijke tijd van de eerste werkplek en dit geldt dan uiteraard ook voor de laatste werkplek.
- Dag-soort mag niet gewijzigd worden.
- Volumes van periodes niet wijzigen (een lange periode opknippen in twee kortere periodes mag wel mits deze voldoet aan de regel van minimale duur van 12 minuten. Dit kan betekenen dat er uiteindelijk meer tijd nodig is om te prikken. Twee identieke periodes samenvoegen mag ook en kan mogelijk een tijdsbesparing opleveren).
- Een periode moet minimaal 12 minuten duren.
- Rekening houden met looptijden tussen periodes.

4.3.2.1k Feestdagen en ongeldigheid WO

Met uitzondering van de HSL en ZZR zijn tijdens feestdagen de WO's in heel Nederland niet actief. In de BTD-planner wordt middels een evenement deze nachten ongeldig gemaakt.

De exacte data van de afwijkende dagen worden per dienstregeljaar in een memo opgesteld en gedeeld met de Tafel van Verdeling.

4.3.2.1l Overgang zomer/wintertijd WO

De BTD-planner houdt rekening met de overgang van zomer/wintertijd.

Zomertijd

De IO in WO met uitvoeringsdatum zomertijd zal de duur met 1 uur moet worden ingekort. Deze IO in WO moet voldoen aan de reguliere begin- en eindtijd van de WO waarin deze wordt vastgelegd. Deze aangepaste IO zal vervolgens opnieuw in WO worden vastgelegd.

Wintertijd

IO's in WO waarvan de datum gelijk valt met de overgang zomer-wintertijd zal worden vastgelegd in de Btd-planner volgens het reguliere proces en de reguliere WO tijdsduur. De IO met uitvoeringsdatum wintertijd zal alleen op verzoek van de aanvrager opnieuw worden voorgelegd om de duur te verlengen.

4.3.2.1m Bruggen

Bij wekelijkse onttrekkingen is brugbediening ten alle tijden mogelijk en er is geen hinder voor het scheepvaartverkeer. Worden IO's in WO geplaatst waarbij niets vermeld wordt over bruggen binnen de onttrekking dan is de brug bedienbaar en het scheepvaartverkeer niet gestremd.

Indien in een wekelijkse onttrekking een brugstremming wel noodzakelijk is en/of beperking van het scheepvaartverkeer, dan dient een aparte IO aangevraagd te worden en gehandeld te worden conform 'bruggen in incidentele onttrekkingen'. De IO komt in plaats van de WO.

Voor bruggen in incidentele onttrekkingen gelden vigerende afspraken gemaakt met waterwegbeheerders, zie paragraaf 1.4 vigerende afspraken.

4.3.2.1.2 Videoschouwtrein en andere meettreinen

In de jaardienst wordt door ProRail ruimte gevraagd voor inspecties aan het spoor met behulp van speciale treinen (hierna: meettreinen). Dit betreft de Geometrietrein (UFM), Ultrasoontrein (UST), Videoschouwtrein (VST), GSMR- en ATB-metingen. Deze treinen zijn noodzakelijk in het kader van de Algemene Veilige Berijdbaarheid (AVB) van het spoor en worden door een vervoerder gereden in opdracht van ProRail.

Voor een deel rijden deze treinen cyclisch (bijvoorbeeld elke acht weken). Een ander deel incidenteel: een tot enkele keren per jaar. Om de dienstregelingsplanning van deze meettreinen tot aan de planlevering aan verkeersleiding mogelijk te maken, is onderstaande procedure van toepassing

Jaardienstfase

ProRail Assetmanagement vraagt in de jaardienst draaiboeken aan bij ProRail Capaciteitsmanagement, waarin voor alle meetritten die tijdens de betreffende dienstregeling gereden worden, is aangegeven hoe de rit eruitziet en welke sporen en infra-elementen bereden moeten worden en wat de (voorkeurs) uitvoerdatum is. Deze draaiboeken zijn vanaf de sluitingsdatum van de jaardienstaanvraag vastgelegd in de Btd-planner en inzichtelijk voor alle vervoerders, waarmee conform de Netverklaring is voldaan aan de voorzienbaarheid.

De VST kan gedetailleerd worden gepland in het jaardienstverdeelproces omdat de VST minimaal 6x per jaar in hetzelfde patroon in te leggen is. De VST wordt met periodecodes 1x in de acht weken uitgerold en heeft daarmee een hogere mate van planbaarheid dan de overige meettreinen.

De UST, ATB, UFM en GSMR zijn geen patroonmatige treinen en zijn hierdoor niet planbaar in de jaardienstverdeling. Deze incidentele treinen worden in de ad-hocfase in Donna BDU of Donna SD gepland en verdeeld.

De draaiboeken voor de UST, ATB, UFM en GSMR kunnen ingedeeld worden in twee typen:

1. Draaiboeken waarvan de planner meettreinen verwacht dat deze inpasbaar zijn binnen het mandaat voor inpassen van meettreinen (het mandaat staat beschreven in de paragraaf 'Planfase').
2. Draaiboeken waarbij de planner meettreinen verwacht dat hiervoor aanpassingen aan de treindienst nodig zijn buiten het mandaat (zie paragraaf 'Planfase').

In de Btd-planner worden de meetritten in de periode tussen de conceptverdeling en definitieve verdeling geprogrammeerd en verdeeld op datum om tijdig conflicten met beheer te signaleren. Hiermee zijn deze treinen voorzienbaar. De verdeling van de VST zal in Donna-BD plaatsvinden. De verdeling van de overige meettreinen zal in Donna-BDU of Donna-SD plaatsvinden. Hierbij worden de meetritten waarvan verwacht wordt dat aanpassingen aan de treindienst buiten mandaat nodig zijn (type 2), per rit behandeld. De meetritten die binnen mandaat mogelijk zijn (type 1) worden in één keer vastgesteld.

Concretiseringsfase

Gelijktijdig met het concretiseren van de buitendienststellingen neemt de ProRail Capaciteitsmanagement planner van de meettreinen initiatief voor het concretiseren van de meetritten waarbij aanpassingen nodig zijn buiten mandaat (type 2). Hierbij kan door ProRail Capaciteitsmanagement samen met vervoerders naar optimale inpassing van de meettrein worden gezocht, gegeven de dagsoort en te meten infra die al eerder zijn vastgesteld (vergelijkbaar met werkwijze bij buitendienststellingen die in de jaardienst op datum zijn gezet).

Indien partijen niet samen tot een oplossing komen, neemt ProRail Capaciteitsmanagement een besluit welke inpassingsvariant gekozen wordt, waarbij het mogelijk is dat een reguliere trein opgeheven zal moeten worden.

Planfase

Vanaf het moment dat het plansysteem dat toelaat worden de meetritten ingepland (VST in de jaardienst en de overige meettreinen start in de BDu-fase of SD-fase). De vervoerders voeren de wijzigingen door die nodig zijn aan het treinproduct ten gevolge van de vastgestelde inpassingsvariant. De planner van de meettreinen zorgt ervoor dat de meetrein in deze ruimte wordt ingepland. De planner van de meetrein hanteert hierbij de plannormen en planningsregels uit de Netverklaring. Daarnaast kunnen er kleine wijzigingen noodzakelijk zijn aan het product van vervoerders (conform mandaat).

Het mandaat betreft:

- Spoorafwijkingen, met behoud van functie;
- Afwijkingen in tijd tot maximaal 3 minuten voor reizigerstreinen. Voor leeg mat of goederentreinen kan het gebeuren dat er een ander pad gepland moet worden.
- De vervoerder dient een spoor vrij te maken t.b.v. de meting (een eventueel alternatief spoor kan door ProRail voorgesteld worden).
- Meettreinen hebben (als infravervoerder) in alle planfasen de bevoegdheid om gebruik te maken van goederenpaden t.b.v. de meting en het transport van en naar het te meten gebied, als er niet direct een alternatief voor handen is.
- Brugopeningen kunnen in de SD-planfase gemuteerd worden binnen de daarvoor geldende spelregels.

Randvoorwaarden:

- Er wordt voldaan aan de plannormen en planningsregels;
- Er mogen geen aansluitingen verbroken worden;
- Vertrek van reizigerstreinen mag niet eerder;
- Geen reizigerstops overslaan.

Door de planner van de meettreinen wordt aan vervoerders de vraag gesteld om een wijziging binnen mandaat uit te voeren. Als dit binnen de randvoorwaarden kan, voert de planner van de vervoerder dit uit. Het staat vervoerder en planner meettreinen vrij om in deze fase samen een optimale oplossing te vinden om conflicten op te lossen, gegeven de dagsoort en de te meten infra die al eerder zijn vastgesteld.

4.3.3 Capaciteitsbeperkingen ten behoeve van werkzaamheden

De capaciteitsbeperkingen ten behoeve van werkzaamheden wordt in de Btd-planner een Incidentele Onttrekking (IO) genoemd. Dit de afgesproken capaciteit voor werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorwegen.

- De maximale duur van een IO is 6 weken (1008 uur), een langere onttrekking moet via een infra wijziging geregeld worden.

Een IO kan bestaan uit een combinatie van verschillende werkzaamheden en projecten. In deze gevallen wordt in de Btd-planner aangegeven welke project de leidende rol heeft in onderlinge afstemming en welke projecten meeliften.

Aanvragen voor werkzaamheden worden door ProRail zoveel mogelijk afgestemd om in beschikbare WO momenten uitgevoerd te kunnen worden. Indien een aanvraag past wordt het proces "4.3.2.1 Patroonmatige tijdelijke capaciteitsbeperkingen" gevolgd.

4.3.3.a1 X-22 wk : Concretiseren tijdslijging.

Het vaststellen van de begin- en eindtijd(en) van de incidentele onttrekking vindt plaats op uiterlijk X-22 weken voor uitvoering van de werkzaamheden.

ProRail vraagt op X-23/X-22 aan de belanghebbende partijen hun akkoord op de voorgestelde de begin- en eindtijd(en). Een repliek moet op X-22/X-21 binnen zijn. Bij niet akkoord, doet de vervoerder een voorstel voor een nieuwe begintijd.

Bij IO's waarbij geen overeenstemming is tussen de voorkeuren van partijen zal ProRail Capaciteitsmanagement de discrepantie in wensen voorleggen aan de partijen om, in goed overleg, onderling overeenstemming te bereiken.

De voorgestelde tijden bij geclusterde kaders zijn gelijk getrokken in eindtijd. Bij verzoeken tot wijzigen dienen de tijden van alle in de cluster genoemde kaders opgegeven te worden.

De voorwaarden zijn wel dat de uitvoeringsvariant, datum en duur van de buitendienststelling niet ter discussie staan.

Indien partijen niet tot overeenstemming komen over de begin- en eindtijd(en), zal ProRail Capaciteitsmanagement als onafhankelijke capaciteitsverdeler uiterlijk op X-22/X-21 weken een besluit nemen over de begin- en eindtijd(en).

De status van de IO na het concretiseren van de tijdsligging is "Concreet vastgesteld".

4.3.3.a2 X-16 wk: Bevriezen

De Incidentele Onttrekking is op vrijdag X-16⁸ bevroren en wijzigt niet meer. De status is "Bevroren"

4.3.3.a3 X-7 wk: verwerking in DONNA als GRID.

Zodra in DONNA de SD weken beschikbaar zijn, ongeveer 7 weken voor uitvoering, wordt de IO verwerkt als GRID in DONNA. Exact moment is afhankelijk van de BDupdate en SD planningskalender.

⁸ NV par 4.3.1.3.2 Verkeersaanpassingen als gevolg van Beheer

4.3.3.b Aan- en afvoertreinen in de planning

Inleiding

Aan- en afvoertreinen (werktreinen t.b.v. beheer) hebben capaciteitsrechten conform de afspraken in de Netverklaring. Het is noodzakelijk capaciteit ten behoeve van werkzaamheden aan het spoor (verbouw/nieuwbouw en onderhoud).

Aan- en afvoertreinen worden in de ad-hocfase ingelegd en zeer incidenteel in het bijsturingsmoment van Verkeersleiding. Reeds verdeelde treinen moeten in het uiterste geval dan wijken.

In deze paragraaf is beschreven (en op de Tafel van Verdeling overeengekomen en vastgesteld) dat ProRail CV capaciteitsrechten reserveert voor aan- en afvoertreinen bij jaardienst verdeelde werkzaamheden aan het spoor. De benodigde capaciteit is voorzienbaar echter niet planbaar. Vanuit zorgvuldigheid zijn er ook prioriteringsregels vastgesteld.

Aanpak

Omdat in de huidige structuur er op geen enkele wijze rekening gehouden wordt met aan- en afvoertreinen welk nodig zijn voor werken aan het spoor, en de spoorinfra steeds voller benut is, ontstaan er in de uitvoering van de treindienst steeds vaker knelpunten. Deze knelpunten worden dan opgelost ten koste van eerder verdeelde (en toegezegde) capaciteit. Reizigers- en goederenvervoerders zijn in deze situaties niet of erg laat op de hoogte dat hun product wordt aangepast, met alle gevolgen van dien.

Bij de verdeling voor beheer wordt een 1^e reservering vastgesteld met daarbij een uitgewerkt overzicht met alle IO's waarbij aan- en afvoertreinen verwacht worden. In de Regionale Gebruikers-overleggen (RGO's, voorgezeten door medewerkers van ProRail CvB), worden de afspraken m.b.t. deze reservering opgenomen bij het kader en getoetst en verder gehard in het Landelijk Platform Overleg (LPO). Onder andere de specificaties van de te verwachten routes en dagen.

Tijdens Prevab (26 weken voor uitvoering) wordt nieuwe of aanvullende informatie t.b.v. de IO-lijst door aanvrager aangeleverd bij de coördinatie van het Prevab-proces.

Ten tijde van het VAB-proces (van 8 tot 5 weken voor uitvoering) worden de daadwerkelijk benodigde treinbewegingen in Donna vastgelegd. Als er geen capaciteit wordt aangevraagd of ingelegd, vóór 4 weken voor uitvoering, wordt er vanuit gegaan dat de vervoerende aannemerij geen treinverkeer nodig heeft, of dat de planaanvragen volledig passen in de beschikbare witte ruimte.

Voorwaarden

Bij de publicatie van buitendienststellingen voor werkzaamheden (12 maanden voor start nieuwe dienstregeling, conform Annex VII) worden de aan- en afvoertreinen ten behoeve van beheer vastgesteld (met behulp van de matrix) gemaakt.

Ten tijde van het verwerken van de aan- en afvoertreinen voor beheer, wat plaats zal vinden in de periode van 8 tot 5 weken voor uitvoering en vastgelegd worden in het plansysteem Donna, zal het VAB-proces binnen de OSS de coördinatie op zich nemen.

Aanvulling ad hoc

Het is mogelijk dat na de publicatie op resp. 8 en 4 maanden voor de start van de nieuwe dienstregeling aanpassingen plaatsvinden als er sprake is van wijzigingen of aanvullende werkzaamheden alsmede storingen en/of onregelmatigheden die veilig en ongestoord treinverkeer in gevaar kunnen brengen. ProRail zal deze capaciteitsvraag voorleggen voor een zo optimaal mogelijke uitvoering van de werkzaamheden. De benodigde aan- en afvoertreinen voor deze werkzaamheden worden gezien als noodzakelijk voor uitvoeren van deze werkzaamheden en worden meegenomen in de capaciteitsclaim voor betreffende werkzaamheden.

Prioriteringsregels

Aan- en afvoertreinen worden met de volgende prioritering ingelegd:

- In de beschikbare witte ruimte, of
- bij onvoldoende of geen witte ruimte, schuiven van eerder gepland treinverkeer, of
- als er onvoldoende of geen ruimte is om te schuiven, volgt het laten vervallen van eerder gepland treinverkeer, in overleg met en door ProRail CV.
- Bij ad-hocwerkzaamheden worden de noodzakelijke aan- en afvoer meegenomen in de capaciteitsclaim voor de betreffende werkzaamheden (afspraken in RGO).
- Bij verzoeken van aan- en afvoertreinen binnen 4 weken voor uitvoering ten behoeve van jaardienst- of ad-hocverdeelde werkzaamheden is de indiener altijd vragende partij. Er kunnen dan geen rechten meer worden ontleend aan de eerder gemaakte reservering.
- Deze afspraken worden vastgelegd en met het VAB-proces van de OSS gedeeld.
- Indien nodig kan ProRail OSS gevraagd worden om te ondersteunen bij het zoeken naar logistieke oplossingen, waarbij eerder verdeelde capaciteit zo veel als mogelijk wordt ontzien.

Indien bovenstaande prioriteringsregels geen oplossing bieden en maatwerk gewenst is, wordt dit in het LPO of RGO nader afgestemd en overeengekomen.

4.3.4 Ad-hoc capaciteit ten behoeve van werkzaamheden

Ad-hoc capaciteit wordt binnen 28 weken voor uitvoering administratief verwerkt middels een IOKT. De IOKT kent de volgende statussen:

- “Aangevraagd KT” - de aanvraag is compleet en aangevraagd bij Capaciteitsverdeling
- “Concreet vastgesteld KT” - de IOKT heeft een variant, datum en tijdsligging.
- “Bevroren KT” - de IOKT wordt uitgevoerd.

4.3.4a BUTA

De doelstelling is om aanvragen ten behoeve van spoedherstel van de spoorinfra zoveel mogelijk via het reguliere proces af te handelen. Als er sprake is van een spoedaanvraag met uitvoering binnen zes werkdagen noemen we dit een BUTA en hierop voert Capaciteitsmanagement regie met als doel om zo snel mogelijk weer het reguliere proces te volgen.

Werkwijze BUTA:

Aanmelden van een BUTA:

Het aanmelden van een BUTA moet op werkdagen tot 14:00 uur gebeuren ivm verwerkingstijd van de BUTA.

ProRail Capaciteitsmanagement is beschikbaar voor de verwerking van BUTA-aanvragen op werkdagen van 7:00 tot 15:30 uur.

Het verzoek van de uitvoering van de werkzaamheden vallen binnen 6 werkdagen tot 36 uur voor uitvoering van de dienstregeling.

- a) Telefonische melding
- b) Via mail aanmelden inclusief FOT en Pakbon.
- c) In de BTD-planner een IOKT aangevraagd.

Controle aanvraag:

- a) Uitvoering werkzaamheden van de BUTA valt binnen 6 werkdagen tot 36 uur voor uitvoering van dienstregeling.

- b) FOT is aanwezig en bevat Tijdsduur en Leesbare onttrekking.
- c) Pakbon is aanwezig en bevat Onderbouwing van de nut en noodzaak, Urgentie Uiterste herstelmoment, Aard van de werkzaamheden en voorkeursmoment.
- d) Is de BUTA nog te verwerken voor indientermijn ISVL?
in gevallen waarin het niet lukt of dreigt niet te lukken om de aanvraag dezelfde dag nog te verwerken meldt CM dat aan de aanvrager terug. Na overleg besluit CM om de aanvraag de volgende dag of helemaal niet in behandeling te nemen. Na ProRail besluit heeft de aanvrager in het laatste geval de mogelijkheid de BUTA bij CMBO in te dienen.

Toets op concurrentie:

ProRail Capaciteitsmanagement toetst op concurrentie. Als aanvraag qua tijd/ruimte past in een WO, is dat het gewenste uitvoeringsmoment. Bij de toets is het voorkeursmoment het uitgangspunt.

Als het voorkeursmoment niet past, stelt ProRail Capaciteitsmanagement eventuele alternatieven op, rekening houdende met de urgentie werkzaamheden en concurrentie verkeer.

Resultaat bespreken, consultatie en besluiten:

Als het uitvoeringsmoment past binnen het mandaat van ProRail Capaciteitsmanagement voor verkeersaanpassingen dan wordt de aanvraag verdeeld.

Het mandaat is: Trein +3 minuten, Linkerspoor rijden en/of Afwijkend spoorgebruik.

Als het uitvoeringsmoment niet past binnen het mandaat van ProRail Capaciteitsmanagement voor verkeersaanpassingen dan worden de geraakte partijen geconsulteerd. Als de geraakte partijen akkoord zijn wordt de aanvraag verdeeld.

Als het uitvoeringsmoment na consultatie nog niet past dan zijn er twee mogelijkheden:

1. Aanvraag wordt afgewezen door ProRail Capaciteitsmanagement.
2. ProRail Capaciteitsmanagement start issue overleg op. De aanvraag wordt verder middels de issue procedure afgehandeld.

Planaanpassingen verkeer:

Uitgangspunt is dat verkeers-planaanpassingen worden doorgevoerd in DONNA SD, tenzij betrokken partijen de wijzigingen niet kunnen verwerken. Dan staat in de pakbon hoe deze partij de planaanpassingen gaat verwerken.

De planaanpassingen die niet verwerkt worden in DONNA SD staan gemeld in de pakbon.

Aanvraag verdelen:

ProRail Capaciteitsmanagement informeert de aanvrager en geconsulteerde partijen over de verdeelde BUTA middels mail met pakbon.

ProRail Capaciteitsmanagement verwerkt de verdeelde BUTA in de Btd-planner als incidentele onttrekking IOKT.

Indien DONNA daglevering nog niet heeft plaatsgevonden zal een GRID worden getrokken.

Aanvraag afwijzen:

ProRail Capaciteitsmanagement informeert de aanvrager en geconsulteerde partijen middels mail.

4.3.4b Issue Procedure

De doelstelling is om aanvragen zoveel mogelijk via het reguliere proces af te handelen. Als er sprake is van een issue dan gaat het om verzoeken onder ad-hoccapaciteit ten behoeve van werkzaamheden, waarbij ProRail Capaciteitsmanagement regie voert om in korte tijd in overleg met alle partijen die een belang hebben een capaciteitsverdeling vast te stellen en management en stakeholders tijdig te informeren.

Definitie issue

Het betreft een issue indien:

- Sprake is van een nieuwe vraag of wijziging op een bestaande afspraak waar het noodzakelijk karakter van de werkzaamheden in de zin van (dreigende) verstoring dan wel een aanzienlijk belang van een project is aangetoond. Noodzakelijk karakter dan ook gelden voor een wijzigingsverzoek van een vervoerder, EN
- De vaststelling van een capaciteitsbesluit niet tijdig kan plaatsvinden (indienmoment na X-16), EN
- Sprake is van aanzienlijke treinhinder / treinaanpassingen⁹

OF

- Binnen X-8 weken voor uitvoering blijkt dat (een deel van) de werkzaamheden niet door gaan en de buitendienststelling vervalt.

Fasen afhandeling Issue Procedure

A) Indienen verzoek

De aanvrager dient de capaciteitsaanvraag in bij ProRail Capaciteitsmanagement inclusief onderbouwing en alternatieve oplossingen.

B) Beoordeling Issue en afhandelingsstrategie

ProRail Capaciteitsmanagement beoordeelt of er sprake is van een Issue en stelt vervolgens een issuemanager aan.

De issuemanager stelt vast

- 1) welke spelregels gelden (ad-hoc of dreigende verstoring),

⁹ Beoordeling hiervan is de expertise van ProRail Capaciteitsverdeling, bij twijfel worden gerechtigden geraadpleegd.

- 2) welke gerechtigden een capaciteitsrecht hebben die door het verzoek geraakt kunnen worden, hierna genoemd gerechtigden en daarmee betrokken zijn in de afhandeling en
- 3) de wijze waarom het overleg met gerechtigden op efficiënte, transparante en niet-discriminerende wijze gevoerd kan worden.

Gerechtigden en ProRail leggen vooraf een lijst aan met contactpersonen voor het overleg.

C) 'het issue-overleg' - programmatie en coördinatie

De issuemanager voert de procesregie. Alle gerechtigden krijgen een uitnodiging voor deelname, en krijgen voldoende tijd om zich voor te bereiden en te reageren op vragen van ProRail.

Niet deelnemen c.q. niet reageren betekent dat de betreffende capaciteitsrechten ter beschikking komen voor het verzoek. ProRail zal eenmalig een rappel sturen na het eerste overleg aan gerechtigden die niet hebben gereageerd. Als dan opnieuw niet is gereageerd volgen gerechtigden het besluit.

De issuemanager is voorzitter van het overleg. Deelnemers voeren het overleg op zakelijke en feitelijke wijze.

ProRail zorgt ter voorbereiding van het eerste issue-overleg moment voor mogelijke oplossingsrichtingen inclusief verkeersconsequenties en aanpassingen aan andere beheervragen (bijv. Wekelijkse Onderhoudsroosters).

Elk issue-overleg wordt aan de hand van een verslag vastgelegd.

D) Besluit

ProRail Capaciteitsmanagement neemt een besluit.

In het besluit zal opgenomen worden wat aangepast dient te worden, wanneer dit gebeurt, in welk systeem en door welke partij voor zover het regulier proces niet gevolgd kan worden.

E) Uitvoering besluit.

Het besluit zal uitgevoerd worden door de aangewezen partijen.

F) Communicatie.

Het besluit wordt in het kader van transparantie ter beschikking gesteld aan alle gerechtigden, niet beperkt tot de betrokken gerechtigden.

5 Diensten en vergoedingen

5.1 t/m 5.6.5 niet gebruikt¹⁰

5.6.6 Compensatieregeling bij geplande tijdelijke capaciteitsbeperkingen

5.6.6.a Compensatieregeling bij onttrekking ad-hoc capaciteit ten behoeve van werkzaamheden

Buskosten/vergoedingen

Het domein Buskosten/Vergoedingen is als onderdeel van Capaciteit voor Beheer verantwoordelijk voor een gecentraliseerde aanpak die toeziet op de toetsing van compensatieverzoeken **namens** vervoerders.

Het domein brengt de rechten op vergoedingen in kaart waarbij berekeningen worden gedaan van vergoedingspercentages en dient daarnaast als vraagbaak voor zowel projecten als vervoerders.

ProRail compenseert in bepaalde situaties de vervoerder als gevolg van werkzaamheden op het spoor. Waardoor de vervoerder heeft om moeten rijden of in het geheel niet heeft kunnen rijden in de ad-hoc fase.

Of en hoe de compensatie eruitziet is afhankelijk van bepaalde voorwaarden. De compensatieregelingen worden proactief door ProRail benaderd.

Op basis van de afspraken vanuit de Netverklaring worden in Proces 73 de te nemen processtappen en verantwoordelijken beschreven. Dit proces wordt gepubliceerd op de interne ProRail SharePoint pagina van het Kernproces en projectmanagement onder financieel management en is voor (externe) betrokken partijen op verzoek op te vragen via buskosten@prorail.nl.

¹⁰ Zie leeswijzer

6 Operatie

6.1 t/m 6.2.6 niet gebruikt¹¹

6.2.7 Roestrijden

6.2.7.1 Roestrijden buitendienststelling Nederland

De actuele richtlijn voor Roestvorming op spoorstaven is terug te vinden op de Rail Infra Catalogus onder RLN60110, aangevuld met afspraken die zijn vastgelegd in het Format Integraal Draaiboek onder documentnummer ACM00091, indien dit het gevolg is van een buitendienststelling (b.t.d.) op het hoofdspoorwegnet in Nederland.

6.2.7.2 Roestrijden buitendienststelling Buitenland

Indien er gewerkt wordt door buurlanden op de buitenlandse baanvakken kan het voorkomen dat het spoor in Nederland niet voldoet aan de richtlijn Roestvorming op spoorstaven en er roest gereden dient te worden.

Voorafgaand aan het nieuwe dienstregeljaar wordt er door ProRail Capaciteitsmanagement een overzicht opgesteld van bekende buitenlandse werkzaamheden waarvoor roestrijden op Nederlands spoor noodzakelijk is. ProRail Dagelijkse Operatie zal het roestrijden organiseren.

¹¹ Zie leeswijzer