

TOEGANGSOVEREENKOMST BETUWEROUTE 2010/11

DE ONDERGETEKENDEN:

1. De **xxx** gevestigd te xxx te dezen blijktens het handelsregister rechtsgeldig vertegenwoordigd door Dhr. xxx, hierna te noemen "**Spoorwegonderneming**";

en

2. De besloten vennootschap **KEYRAIL B.V.**, gevestigd te Zwijndrecht, te dezen blijktens het handelsregister rechtsgeldig vertegenwoordigd door ing. C. Tommel en mr. S. Sjoerdsma, hierna te noemen "**Keyrail**";

Gezamenlijk te noemen "**Partijen**", ieder van hen ook aan te duiden als "**Partij**";

OVERWEGENDE DAT:

1. ProRail B.V., ("ProRail") krachtens een aan haar op 31 december 2004 verleende Beheerconcessie met ingang van 1 januari 2005 belast is met het beheer van de hoofdspoorwegen en de daartoe behorende spoorweginfrastructuur in Nederland, het beheer van een aantal andere spoorwegen en tevens het beheer van met het spoorverkeer gerelateerde infrastructurele voorzieningen.
2. De Betuweroute bij Koninklijk Besluit van 30 mei 2007 als hoofdspoorweg is aangewezen.
3. ProRail en Keyrail een overeenkomst hebben gesloten, waarin onder meer geregeld is dat Keyrail de Betuweroute binnen de kaders van de aan ProRail verleende Beheerconcessie exploiteert, waarbij Keyrail de verplichting op zich heeft genomen zich te gedragen als ware zij zelf houder van dat deel van de Beheerconcessie.
4. ProRail en Keyrail in december 2008 een aanvullende overeenkomst hebben afgesloten op grond waarvan Keyrail gevolmachtigd is om - onder meer - Toegangsovereenkomsten te sluiten voor het gebruik van de Betuweroute. Spoorwegondernemingen ontvangen op aanvraag een kopie van deze aanvullende overeenkomst.
5. Keyrail tevens de regie voert over de capaciteitsverdeling en verkeersleiding op het traject Zevenaar - Zevenaar Grens v.v..
6. Tussen Partijen reeds een relatie bestaat waarbij de Spoorwegonderneming deel mag nemen aan het verkeer op de door Keyrail beheerde spoorwegen, binnen de grenzen van de verleende capaciteit.
7. De Spoorwegonderneming tenminste ook voor de duur van deze Toegangsovereenkomst toegang wenst te houden tot de door Keyrail beheerde spoorwegen, deel wenst te blijven nemen aan het spoorwegverkeer op deze spoorwegen en de spoorweginfrastructuur wenst te blijven gebruiken voor haar spoorwegverkeer en –vervoer gerelateerde bedrijfsprocessen.

8. Partijen op 4 december 2007 een overeenkomst over de gebruiksvergoeding goederenvervoer voor de periode 9 december 2007 tot en met 31 december 2011 en meerjarige afspraken over prestatieregelingen hebben afgesloten (de "Meerjarenovereenkomst").
9. Partijen een Toegangsovereenkomst wensen af te sluiten voor het gebruik van de Betuweroute als gedefinieerd in bijlage 1

KOMEN ALS VOLGT OVEREEN:

1. **BEGRIPPEN**

In deze overeenkomst hebben de met een hoofdletter beschreven begrippen de in dit artikel of in de Algemene Voorwaarden bij deze overeenkomst beschreven betekenis:

- Toegangsovereenkomst: de onderhavige Toegangsovereenkomst Betuweroute 2010/11.
- Netverklaring: de door Keyrail uitgegeven Netverklaringen 2010 en 2011 Betuweroute met inbegrip van de aanvullingen daarop, die zijn bekendgemaakt op de dag voorafgaand aan de dag van ondertekening van deze Toegangsovereenkomst.

2. **TOEGANG TOT EN GEBRUIK VAN DE BETUWEROUTE**

- 2.1 Voor de duur van deze Toegangsovereenkomst verleent Keyrail Spoorwegonderneming toegang tot en het recht gebruik te maken van de door Keyrail geëxploiteerde spoorweginfrastructuur en de daarbij behorende en in artikel 3 aangegeven voorzieningen en aanvullende diensten, binnen de aan de Spoorwegonderneming verleende capaciteit.
- 2.2 De aan de Spoorwegonderneming verdeelde capaciteit voor 2010 is neergelegd in het "Capaciteitsverdelingsdocument Betuweroute voor de jaardienstregeling 2010" dat als bijlage 2 deel uitmaakt van deze Toegangsovereenkomst. De aan de Spoorwegondernemingen nog te verdelen capaciteit voor 2011 zal in het capaciteitsverdelingdocument van 2011 worden vastgelegd.
- 2.3 Voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur gelden de gebruiksmogelijkheden en gebruiksbepalingen van de spoorweginfrastructuur zoals die zijn beschreven in hoofdstuk 3 van de Netverklaring.

3. DIENSTEN

- 3.1 Spoorwegonderneming neemt tegen betaling van de in deze Toegangsovereenkomst overeengekomen gebruiksvergoedingen de volgende in bijlage 3 nader omschreven diensten van Keyrail af, binnen de aan Spoorwegonderneming verdeelde capaciteit:

Tabel 1: diensten van de Toegangsovereenkomst

Van toepassing op deze Toegangsovereenkomst	Dienst
Basistoegangspakket	
Ja	1. Basistoegangspakket, de toegang en gebruik van processporen op de emplacementen en de toegang tot de huursporen op de emplacementen, laad- en losplaatsen, raccordementen en stamlijnen.
Toegang tot voorzieningen	
Ja / nee	2a. Toegang tot bovenleiding
Ja / nee	2b. Toegang tot tankinstallaties (exclusief levering brandstof)
Aanvullende diensten	
Ja / nee	3a. Het gebruik van emplacementen t.b.v. parkeren
Ja/ nee	3b. Het huren van sporen op emplacementen zoals beschreven in bijlage 3
Ja/nee	3c Het gebruik van tractie-energie
Ja / nee	3d. Buitengewoon vervoer

4. BIJZONDERE VERPLICHTINGEN

- 4.1 Keyrail zorgt ervoor, dat:

- de spoorweginfrastructuur in goede staat verkeert, geschikt is voor het gebruik waarvoor het is bestemd en dat de kwaliteit, betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur is gewaarborgd;
- de spoorweginfrastructuur veilig en doelmatig bereden kan worden zonder overmatige slijtage aan de spoorvoertuigen van Spoorwegonderneming;
- de vastgestelde minimale niveaus van capaciteit als bedoeld in de wet beschikbaar zijn en dat de capaciteit van de spoorweginfrastructuur op eerlijke, niet-discriminerende wijze tussen alle gerechtigden wordt verdeeld;
- haar werkzaamheden door voldoende gekwalificeerde personen worden verricht.

4.2 Spoorwegonderneming zorgt ervoor, dat:

- de spoorvoertuigen voldoen aan de vereisten als gesteld in de Spoorwegwet. Keyrail kan verlangen dat Spoorwegonderneming, door middel van overlegging van een afschrift van een geldig veiligheidsattest, een geldig inzetcertificaat dan wel op andere wijze, bewijst dat hieraan voldaan is;
- haar spoorvoertuigen geen overmatige slijtage veroorzaken aan de spoorweginfrastructuur;
- het in te zetten personeel voor het verrichten van de uit te voeren taken voldoende gekwalificeerd is;
- zij handelt conform operationele spelregels Ketenregie Havenspoorlijn (zie bijlage 9), welke partijen voor 1 juli 2010 gezamenlijk evalueren waarbij naar aanleiding van de evaluatie de spelregels en de bepalingen ten aanzien van Ketenregie in de Algemene Voorwaarden zo nodig worden aangepast. Partijen spannen zich in de overige spelers binnen Ketenregie bij Ketenregie te betrekken.

4.3 Keyrail kan verlangen dat Spoorwegonderneming bewijst dat zij een toereikende aansprakelijkheidsverzekering heeft gesloten als bedoeld in artikel 55 Spoorwegwet.

4.4 Spoorwegonderneming kan verlangen dat Keyrail bewijst dat zij een toereikende aansprakelijkheidsverzekering heeft gesloten.

4.5 Partijen moeten elkaar in kennis stellen van elke gebeurtenis die nakoming van de verplichtingen uit deze Toegangsovereenkomst zou kunnen verhinderen, waaronder in elk geval moet worden verstaan iedere relevante wijziging, schorsing en intrekking van de Beheerconcessie van ProRail, de door ProRail aan Keyrail gegeven volmacht en/of de overeenkomst(en) met ProRail (betreffende Keyrail) en/of de bedrijfsvergunning of veiligheidsattest (ingeval de Spoorwegonderneming).

5. **TARIEVEN EN GEBRUIKSVERGOEDINGEN**

5.1 Het tarief per treinkilometer voor het in artikel 3 vermelde basistoegangspakket, de toegang en gebruik van processporen op de emplacementen en de toegang tot de huursporen op de emplacementen, laad- en losplaatsen, raccordementen en stamlijnen, is beschreven in bijlage 4. Voor het traject Zevenaar-Zevenaar Grens v.v., gelden de tussen de Spoorwegonderneming en ProRail overeengekomen tarieven en voorwaarden uit de afgesloten Toegangsovereenkomst met ProRail.

5.2 Keyrail factureert de gebruiksvergoeding voor het Keyrail beheergebied zoals beschreven in de tabel van bijlage 1 van deze Toegangsovereenkomst maandelijks achteraf op basis van het door Spoorwegonderneming daadwerkelijk gerealiseerde aantal treinkilometers, inclusief de financiële effecten ten gevolge van de prestatieregelingen zoals bedoeld zijn in artikel 6 en inclusief de financiële effecten van de niet af malus als bedoeld in artikel 7.

5.3 Het tarief voor parkeren zoals bedoeld in artikel 3 "aanvullende dienst" is beschreven in bijlage 4.

- 5.4 Keyrail factureert de verschuldigde vergoeding voor parkeren maandelijks achteraf op basis van de door Spoorwegonderneming daadwerkelijk gerealiseerde parkeertijd, de parkeerlocatie en de daarmee samenhangende tarieven.
- 5.5 Het tarief voor de huur van sporen zoals bedoeld in artikel 3 "aanvullende dienst" is beschreven in bijlage 4 .
- 5.6 De verschuldigde vergoeding voor de huur van sporen wordt per kwartaal achteraf door Keyrail gefactureerd met ingang van 1 januari 2010.
- 5.7 De effecten van de kortingsregeling "Stimulering gebruik A15-tracé" (zie bijlage 8) worden op kwartaalbasis berekend en door Keyrail uitbetaald aan de Spoorwegonderneming. Hierbij geldt dat voor onderdeel B, C, en D vervoerders verantwoordelijk zijn voor de aanlevering van de onderbouwing op basis waarvan de in het kader van de kortingsregeling "Stimulering gebruik A15-tracé" te verlenen korting kan worden bepaald.
- 5.8 De betaaltermijn voor het onbetwiste deel van voornoemde facturen bedraagt dertig (30) dagen.
- 5.9 De verschuldigde vergoeding voor de overige in artikel 3 vermelde diensten wordt bepaald volgens de in bijlage 4 vermelde methodiek en tarieven.

6. PRESTATIEREGELINGEN

- 6.1 De volgende in bijlage 5 nader uitgewerkte prestatieregelingen zijn van toepassing.
1. I: Naleven overeengekomen responstijd op aanvragen;
 2. II: Terugdringen aantal wijzigingen ingelegde treinpaden;
 3. III: Een meer gedisciplineerd vertrekproces;
 4. IV: Punctualiteit bij overgang Keyrail gebied en aansluitende netwerken;
 5. V: Terugdringen van het aantal annuleringen
- 6.2 De financiële consequenties naar aanleiding van de prestatieregelingen zijn beschreven in bijlage 5.
- 6.3 Per 13 december 2009 dient Spoorwegonderneming aan te geven met welke frequentie Spoorwegonderneming de digitale rapportage met de gegevens die zijn benoemd in de prestatieregelingen, wil ontvangen. Hieronder dient Spoorwegonderneming één optie aan te kruisen:
- o Dagelijks, binnen uiterlijk 36 uur na afloop van iedere dag;
 - o Wekelijks, elke woensdag met cumulatieve gegevens over de maand tot en met de zondag van de voorafgaande week;
 - o Maandelijks binnen uiterlijk 10 werkdagen na afloop van iedere maand.

7. REGELING "NIET AF MALUS"

- 7.1 Zolang de Betuweroute niet integraal is opgeleverd conform de in bijlage 4 beschreven criteria, komen Keyrail en Spoorwegonderneming een niet-afmalus (malusregeling) over het totale

bedrag van de gebruiksvergoeding als bedoeld in artikel 5 lid 2 exclusief de financiële effecten als gevolg van de overeengekomen gemonetariseerde prestatieregelingen en exclusief de in artikel 5.7 van de Toegangsovereenkomst genoemde kortingsregeling (Kortingsregeling "Stimulering gebruik A15-tracé") overeen. Deze malusregeling is beschreven in bijlage 4.

8. **DUUR**

8.1 Deze overeenkomst gaat in op 13 december 2009 en loopt tot en met 10 december 2011.

9. **TOEPASSELIJKE BEPALINGEN**

9.1 Op deze Toegangsovereenkomst zijn de Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst Betuweroute 2010, zie bijlage 6, van toepassing.

9.2 Partijen zijn overeengekomen dat ten behoeve van verbetering van de productkwaliteit, Spoorwegonderneming in geval van storingen op verzoek van exploitant uitgelezen data uit de DMI van de locomotief ter beschikking stelt, ten behoeve van analyse.

9.3 Voor de definitie van artikel 8 van de Algemene Voorwaarden moet het volgende gelezen worden: Wanneer een gerechtigde, die capaciteit beschikbaar heeft gekregen in de jaardienst (inclusief wijzigingsbladen), de capaciteit gedurende 8 weken voor minder dan 50%, of gedurende 4 weken minder dan 25% benut (steeds gerekend per treinnummer per verkeersdag) neemt Keyrail initiatief richting deze Spoorwegonderneming. Dit initiatief kan uitmonden in een voorstel tot herschikking van te gebruiken treinpaden door de betrokken Spoorwegonderneming. Mocht door die herschikking padruimte vrijkomen dan komt deze ter beschikking van andere aanvragen.

9.4 Wanneer bij de prestatieregelingen, uitvoeringsregelingen, afspraken omtrent Ketenregie die van toepassing zijn op deze Toegangsovereenkomst één der Partijen meent dat dit leidt tot gevolgen die naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid van het geval onredelijk, onaanvaardbaar dan wel onuitvoerbaar zijn, treden Partijen met elkaar in overleg om te bezien of het noodzakelijk is deze bepaling(en) aan te passen dan wel de gevolgen van de werking van de bepaling(en) te mitigeren. Alsdan wordt de werking van de desbetreffende bepaling opgeschort totdat Partijen overeenstemming hebben bereikt over een nieuwe bepaling en/of bepalingen of op grond van artikel 28 van de Algemene Voorwaarden een bindende uitspraak is gedaan over de betwiste bepaling(en).

9.5 De in bijlage 7 vermelde uitvoeringsregelingen zijn van toepassing. Partijen doorlopen op dit moment samen met ProRail een proces om de uitvoeringsregelingen op een andere manier vorm te geven. De resultaten van dit proces kunnen wijzigingen van de uitvoeringsregelingen of het verwerken ervan in Toegangsovereenkomst en of Algemene Voorwaarden tot gevolg hebben. Partijen passen Toegangsovereenkomst en of Algemene Voorwaarden conform aan.

10. **TOEPASSELIJK RECHT, GESCHILBESLECHTING EN ONVERBINDENDHEID**

- 10.1 In geval van geschil over de toepassing of uitvoering van deze Toegangsovereenkomst zullen Partijen dit in eerste instantie trachten op te lossen door overleg tussen daartoe bevoegde personen. Leidt dit overleg niet tot overeenstemming, dan is de geschillenregeling als beschreven in artikel 28.3 en 28.4 van de Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst 2010 van toepassing.
- 10.2 Indien een of meerdere bepalingen van deze Toegangsovereenkomst onverbindend mocht(en) zijn of worden, blijven de overige bepalingen van kracht. Partijen verbinden zich in dat geval de niet verbindende bepaling(en) te vervangen door (een) bepaling(en) die wel verbindend is (zijn) en die zo min mogelijk – gelet op het doel en strekking van deze Toegangsovereenkomst - afwijk(t) (en) van de niet verbindende bepaling(en).
- 10.3 Op deze Toegangsovereenkomst zijn de Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst 2010, zoals bijgevoegd in bijlage 6, van toepassing. Bij wijzigingen van de door Keyrail gehanteerde Algemene Voorwaarden voor het dienstregeljaar 2011 behoudt de Spoorwegonderneming zich het recht voor over deze wijzigingen met Keyrail te heronderhandelen.
- 10.4 De bij deze Toegangsovereenkomst behorende bijlagen, zoals vermeld in onderstaande lijst, vormen een onlosmakelijk deel van de Toegangsovereenkomst:

Bijlagennummer	Omschrijving
1	Begrenzing Betuweroute
2	Capaciteitsverdelingsdocument Betuweroute 2010
3	Omschrijving diensten
4	Gebruiksvergoeding Betuweroute 2010/2011 en regeling niet af Malus
5	Prestatieregelingen
6	Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst 2010
7	Uitvoeringsregelingen
8	Kortingsregeling "Stimulering gebruik A15-tracé"
9	Operationele Spelregels Ketenregie Havenspoorlijn

11. **OVERDRACHT CAPACITEITSRECHTEN**

11.1 Het is Spoorwegonderneming niet toegestaan de met haar overeengekomen capaciteit over te dragen aan een ander dan een gerechtigde als gedefinieerd in artikel 59 lid 2 van de Spoorwegwet.

12. **CONTACTPERSONEN**

12.1 Als contactpersonen van Partijen bij deze overeenkomst worden aangewezen:

- Namens Spoorwegonderneming: Dhr. xxx
- Namens Keyrail: drs. B. van der Nat, Commerciële Zaken

Aldus opgemaakt en in tweevoud ondertekend

SPOORWEGONDERNEMING

KEYRAIL B.V.

Naam: Dhr. xxx

Ing. C. Tommel en

Datum:

Plaats:

Mr. S. Sjoerdsma

Datum: 23-12-2009

Plaats: Zwijndrecht

Bijlage 1:

Begrenzing Betuweroute

Begrenzing Betuweroute

De Betuweroute is de railverbinding voor goederen die voert van de Rotterdamse haven tot de grens met Duitsland. Op diverse punten van de Betuweroute zijn overgangen naar het Gemengde Net.

Er zijn twee deeltracés:

- Havenspoorlijn (de spoorweg Maasvlakte-Kijfhoek);
- A15-tracé (de spoorweg Kijfhoek-Zevenaar).

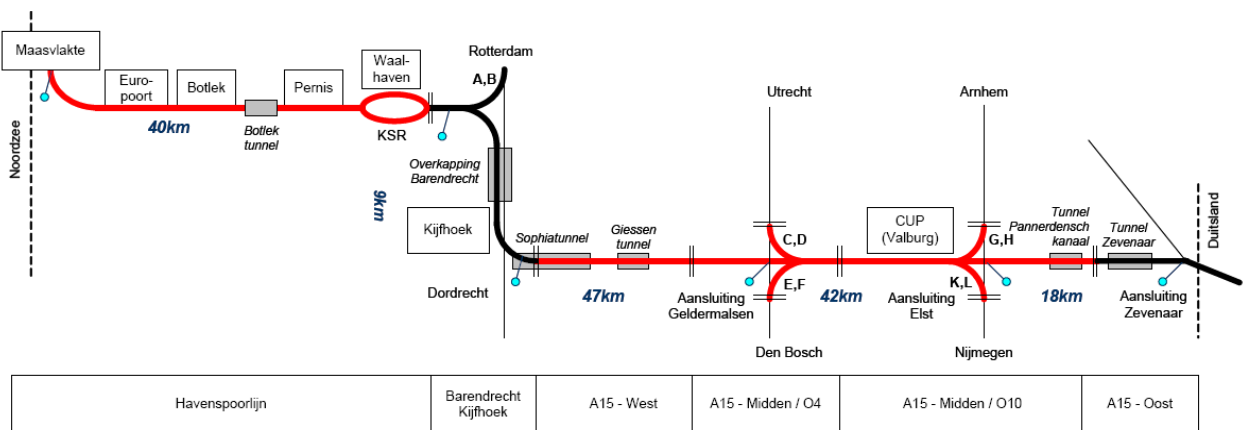
De Betuweroute kent voorts een aantal goederenemplacementen:.

- Aan de Havenspoorlijn: Maasvlakte, Europoort, Botlek, Pernis, Waalhaven Zuid, Waalhaven Oost en Kijfhoek. Aan het A15-tracé het Centraal Uitwisselpunt (CUP) Valburg.

De Betuweroute sluit op verschillende plaatsen aan op het Gemengde Net van ProRail: ter hoogte van Kijfhoek richting Rotterdam en Dordrecht, bij Meteren/Geldermalsen op de lijn Amsterdam-Utrecht-Den Bosch en bij Elst op de lijn Arnhem-Nijmegen. De beheergrensovergangen van de Betuweroute naar het Gemengde Net liggen ter plaatse van de punten zoals genoemd in bijlage 1a.

Daarnaast geeft de Betuweroute toegang tot een groot aantal raccordementen en stamlijnen, en via deze stamlijnen tot een groot aantal terminals die buiten het beheersgebied van Keyrail liggen.

Het exploitatiegebied van Keyrail is in onderstaande figuur weergegeven.



Bijlage 1a

Overgangen aangaande capaciteitsverdeling en verkeersleiding van de Betuweroute naar het Gemengde Net

Locatie	Spoor-ID	in verbinding		
IJsselmonde	EF	Brdv	Rtst	Km 42.000
	wsl 135 - wsl 911A	Brdv	Rtst	tussen wsl 135 en de kruising met het spoor tussen wsl 903 en wsl 907B
	267e	Rtz	IJsm	sein 960
	266c	Rtz	IJsm	sein 962
Zwijndrecht	37	Zwd	Kfh	Km 33.700
	67	Kfhz	Zwd	sein 1380
	68	Kfhz	Zwd	sein 1382
	69	Kfhz	Zwd	sein 1384
Meteren	CC	BRMet	Gdm	Km 147.000
	DD	Gdm	BRMet	Km 247.000
	EE	BRMet	Zbm	Km 346.600
	FF	Zbm	BRMet	Km 346.600
Elst	KK	CUP	Nm	Km 290.000
	HH	CUP	Est	Km 190.000
	GG	Est	CUP	Km 190.000
Zevenaar	ZN	BRValo	Zv	Km 107.200
	ZM	BRValo	Zv	Km 107.200
	KL	Zv	BRValo	Km 107.200

Bijlage 2:

Capaciteitsverdelingsdocument Betuweroute 2010

Aan alle capaciteitsaanvragers

Zwijndrecht, 21 augustus 2009

Betreft: Definitieve jaardienstverdeling 2010

Geachte meneer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de definitieve jaardienstverdeling 2010. De definitieve jaardienstregeling is op minimale punten aangepast t.o.v. de ontwerpdienstregeling van 6 juli 2009. Hierbij zijn de prioriteitsregels uit de AMvB capaciteit (algemene maatregel van bestuur) gebruikt en uitgegaan van de wensen van de capaciteit aanvragers.

Keyrail wil de capaciteitsaanvragers bedanken voor de constructieve wijze van samenwerking en zou dit in de nabije toekomst continueren en waar mogelijk verbeteren.

Vervoerders hebben aangegeven moeite te hebben met de verschillende systemen van aanvragen die binnen Nederland worden gehanteerd: Keyrail heeft begrip voor dit standpunt en gaat onderzoeken hoe de administratieve last voor vervoerders op een efficiëntere manier opgepakt kan worden voor de jaardienst 2011, na volledige beschikbaarheid van Donna.

Met grote zorgvuldigheid heeft de verwerking van de definitieve dienstregeling en de bijlage bij deze brief plaatsgevonden. Desondanks is het mogelijk dat er sprake is van een onjuiste administratieve verwerking dan wel invoerfouten zijn gemaakt. Als u dit constateert vragen wij u dat bij ons te melden via onze OSSafdeling per mail OSS@keyrail.nl of per post. Waarna wij dit eventueel kunnen herstellen. Mocht Keyrail omissies constateren dan herstellen wij deze na overleg met betrokken partijen.

Mutaties en nieuwe aanvragen zullen behandeld worden conform paragraaf 4.3 & 4.4 van de Netverklaring 2010.

De CD met daarop alle genoemde bijlagen, wordt verzonden per post aan alle capaciteitsaanvragers.

Reacties op het ontwerpverdelingsbesluit.

Keyrail heeft naar aanleiding van het ontwerpverdelingsbesluit viertal reacties gehad van DB Schenker, Veolia, Shunter en ProRail IP Havenspoorlijn, hier zullen wij kort op ingaan:

DB Schenker heeft aangegeven dat conform verslag 6 mei 2009 emplacements overleg, de mogelijkheid voor iedere vervoeder aanwezig moet zijn om in samenspraak met ITL op spoor 287 te Kijfhoek te laden en lossen.

350d en 350 b te Waalhaven-Zuid waren volledig toebedeeld aan DB Schenker, deze administratieve fout in de ontwerpverdeling is in overleg met betrokkenen opgelost.

DB Schenker was niet akkoord met de onzekerheid betreffende de boog Meteren-Amsterdam vice versa. Onder punt 5 gaat Keyrail hier verder inhoudelijk op in.

Veolia heeft aangegeven grote moeite te hebben, met het toewijzen van spoor 608 te Europoort als reparatie spoor. Na overleg is besloten spoor 608 conform aanvraag toe te wijzen aan Veolia (er waren geen conflicterende aanvragen in de jaardienst, daar ACTS deze vraag heeft laten vervallen) en spoor 673 toe te wijzen als reparatiespoor. Eind februari 2010 zal hier een evaluatie over plaats vinden.

Shunter heeft aangegeven, de vraag op de sporen 3552, 373 en 374 te Waalhaven-Zuid en spoor 99 te IJsselmonde voor 2010 te laten vervallen.

ProRail IP Havenspoorlijn: deze kan zich vinden in het besluit de gevraagde onttrekkingen bij de aansluiting Zevenaar niet te verdelen, ook gaan zij akkoord met de onder punt 4 aangeboden oplossing voor de C2 bocht.

IP Havenspoorlijn betreurt het feit dat deze niet adequaat aan heeft kunnen geven wat de consequenties zijn van het niet uitbreiden van de treinvrije periode van de zaterdag/ zondag nacht naar 10 uur. Voor de verdere afhandeling van deze vraag verwijzen wij u naar punt 4.

Toelichting op dit verdelingsbesluit

Mutaties en nieuwe aanvragen zullen behandeld worden conform paragraaf 4.3 & 4.4 van de Netverklaring 2010.

De definitieve verdeling bestaat uit drie onderdelen:

1. De definitieve verdeling voor reguliere treinpaden is vastgelegd in bijlagen

- De definitieve verdeling van dienstregelingen is vastgelegd in twee sets van Excel worksheets (bijlage 2):
 - a. Reservering van treinpaden op basis van de catalogus(bijlage 1)
 - b. Reservering van treinpaden per treinserie(bijlage 2) (per vervoerder)
- De aanpassingen voor het onderhoud op het A15-tracé zullen in specifieke dagen gebeuren. Het is niet mogelijk een rooster met grote onttrekkingen varianten van even en oneven weken te verwerken in Donna of VPT.
- Vanwege mogelijke fouten in de rijtijd module Donna, kan het zijn dat in de loop van 2010 er minutenwijzigingen plaatsvinden op de dienstregeling. Deze wijzigingen zullen echter geen gevolgen hebben voor het daadwerkelijk behalen van uw aansluitingen.

2. De definitieve verdeling van capaciteit op emplacementen is vastgelegd in bijlage

- Een bijlage in Excel waarin per emplacement alle aanvragen van de gerechtigde aanvragers zijn opgenomen en die tijdens het programmatieoverleg van 6 mei 2009 zijn besproken. Het verdelingsbesluit voor de loclocatie Maasvlakte Oost en de loclocatie Waalhaven-Zuid zijn hierin meegenomen. Het overige gedeelte is in consensus verdeeld (bijlage 3).
- Ten aanzien van het verdelen van capaciteit op emplacementen gaat Keyrail er van uit dat ingaande de jaardienst 2010 het parkeer- en huurbeleid, inclusief monetarisatie, is ingevoerd.

3. De definitieve verdeling voor de capaciteit van cyclisch onderhoud aan de infrastructuur is op onderstaande wijze vastgelegd:

- Op de Functionele Onttrekkings Tekeningen (FOT's) zijn alle onttrekkingen als gevolg van het Onderhoudsrooster opgenomen. (bijlage 4).

Toelichting op dit verdelingsbesluit

Algemeen

- Capaciteitsaanvragen over het openbare net van ProRail maken geen deel uit van de ontwerpdienstregeling. Met de beheerder van het openbare net (ProRail) zijn aanvragen die zowel gebruik maken van de Betuweroute als het Gemengde Net afgestemd.
- Als op enig moment blijkt dat in tegenstelling tot het gepubliceerde in de Netverklaring per 13 december 2009 ERTMS en/of 25 kilovolt niet operationeel zal worden zal Keyrail zo spoedig mogelijk samen met alle vervoerders zoeken naar aanpassingen van het totale dienstregelingmodel in het havengebied om de ontstane situatie zo goed mogelijk op te lossen.
- Iedere dienstregeling heeft een emplacementcapaciteit van 90 /120 minuten, tenzij anders aangevraagd. Conform de Netverklaring Keyrail artikel 4.3.7 zal Keyrail de uiteindelijke tijden na toekenning terminalslot toetsen.

4. Beheer

De aanvragen voor onderhoud zijn in consensus verdeeld.

Voor de C2 bocht, de overgang van Havenspoorlijn naar Maasvlakte Oost en West reserveert Keyrail een drietal buitendienststellingen van maximaal 96 uur in Q4 2010. Keyrail zal in overleg met de projectorganisatie IP Havenspoorlijn in de maand mei 2010 definitief vaststellen welk volume van deze capaciteitsreservering dubbelsporig benodigd is een exacte inpassing zal daarna pas plaatsvinden na overleg met alle betrokkenen.

Onderhoud tunnels: in afwijking van het beheer overleg van 15 april 2009 zijn vanwege de extra buitendienststellingen van DB Netz, waarbij Emmerich onbereikbaar is, gekozen voor het onderhoud van de tunnels mee te liften met de Duitse buitendienststellingen, om de overlast voor vervoerders te verminderen. Hierbij is echter gekozen voor een tweetal uitbreidingen:

Week 16 naar 80 uur (Duitsland 46,5 uur dicht)

Week 39 naar 52 uur (Duitsland 46,5 uur dicht)

Voor een volledig overzicht verwijzen wij u naar bijlage 11

Uitbreiding TVP naar 10 uur.

Vervoerders zijn niet akkoord gegaan met de vraag van IP Havenspoorlijn de zaterdag/zondag nacht treinvrije periode naar 10 uur op te rekken. Keyrail verdeelt hierom de zaterdag/ zondag nacht Treinvrije periode vanaf zaterdag 23.00 uur tot zondag 7.00 uur. ProRail IP Havenspoorlijn heeft niet adequaat kunnen aangeven hoe en wat de gevolgen van het verschil tussen 8 en 10 uur zijn en wat de alternatieven zijn. Dit heeft tot gevolg dat er in de adhoc fase tezamen met IP Havenspoorlijn gekeken zal worden naar oplossingsrichtingen. Deze aanvragen zullen behandeld worden conform paragraaf 4.3 & 4.4 van de Netverklaring 2010. Deze afspraak is met instemming van ProRail IP Havenspoorlijn gemaakt

5. Buitendienststelling Arnhem

De noord-oostbogen bij Meteren zijn ten tijde van het opstellen van de verdeling niet door Keyrail in gebruik gesteld, dan wel is opening aangekondigd. Om de ombouw Arnhem (van 25 juli 2010 tot 23 augustus 2010 en van 16 oktober 2010 tot 25 oktober 2010) mogelijk te maken is in de jaardienstverdeling als uitgangspunt gehanteerd dat tijdens deze buitendienststellingen verkeer van Amsterdam / Beverwijk naar Emmerich en vice versa van de bovengenoemde bogen gebruik zullen maken.

Keyrail heeft, na overleg met ProRail CM, aangegeven dat opening van een boog (of in geval van dubbelsporigheid bogen) uitsluitend zal plaatsvinden indien wekelijks voldoende treinen rijden om roestrijden en de bijbehorende vertragingen op met name het Gemengde Net te voorkomen.

ProRail en Keyrail zijn overeengekomen dat ten behoeve van de buitendienststellingen bij Arnhem zij maximaal zullen samenwerken om het logistieke model van vervoerders via deze bogen af te handelen.

6. Overbelastverklaringen

- *Loclocatie Maasvlakte Oost.*
Tijdens het programmatieoverleg emplacementcapaciteit op 6 mei 2009 is de loclocatie Maasvlakte Oost overbelast verklaard.
- *Loclocatie Waalhaven Zuid.*
Tijdens het programmatieoverleg emplacementcapaciteit op 6 mei 2009 is de loclocatie Waalhaven Zuid overbelast verklaard.
- *Wissel 207 a/b – 211 a/b te Waalhaven-Zuid*
Op 15 mei 2009 is het wissel wat toegang geeft tot de RSC terminal (wissel 207ab/ 211ab) gedurende de analyse van de jaardienstaanvragen overbelast verklaard.
- *Het emplacement Waalhaven-Zuid*
Op 27 mei 2009, het complete emplacement Waalhaven.

Ik dank u hartelijk voor uw constructieve inzet,
Met vriendelijke groet,

Guus de Mol

Manager Development & Logistic Solutions

Verstrekking

- Directeuren Spoorwegonderneming per post, inclusief bijlagen op CD Rom
- Gemandateerden programmatieoverleggen per e-mail
- ProRail IP Havenspoorlijn per post, inclusief bijlagen op CD Rom
- Asset Management Keyrail, inclusief bijlagen op CD Rom
- Infra Management ProRail

Kopie (via mail):

- ProRail, Dhr. Hugo Thomassen

Overzicht van de bijlagen (op USB Stick)

- | | |
|-------------|--|
| Bijlage 1: | Treinpaden op basiscatalogus 2010 |
| Bijlage 2: | Reservering van treinpaden op basis Donna |
| Bijlage 3: | Overzicht verdeelde NCBG Emplacementen |
| Bijlage 4: | Beheer FOT's |
| Bijlage 5: | Gespreksverslag programmatieverkeer |
| Bijlage 6: | Verslag beheer overleg 15 april 2009 |
| Bijlage 7: | Verslag emplacementen overleg 6 mei 2009 |
| Bijlage 8: | Contact personen reparatie sporen |
| Bijlage 9: | Memo werken in overleg met treindienstleider |
| Bijlage10: | Grensovergangen |
| Bijlage 11: | Versperringen A15-tracé. |

Bijlage 3:

Omschrijving diensten

Bijlage 3: Omschrijving diensten

Dienst 1: Basistoegangspakket, de toegang en gebruik van proces-, en parkeersporen (binnen de toegestane verblijftijd bij aankomst en vertrek van 105 minuten) en de toegang tot de huursporen op de emplacementen, laad- en losplaatsen, raccordementen en stamlijnen.

Keyrail maakt onderscheid naar drie verschillende type treinpaden:

- standaardpatroonpaden: treinpaden op de Havenspoorlijn en het A15-tracé die aansluiten op basis-uurpatroonpaden op het Gemengde Net (ProRail) en op de Studentakt van DB Netze;
- losse-loc paden: treinpaden op de Havenspoorlijn en het A15-tracé voor losse locomotieven (inclusief locomotieven in opzending);
- lokaal verkeerpaden: paden op de Havenspoorlijn voor spoorwegondernemingen om de logistieke processen in het havengebied te optimaliseren.

In 2010 heeft het standaardpatroonpad op het A15-tracé specificaties die uitgaan van een dienstregelingsnelheid van 95 km/h zonder stops. Het A15-tracé is exclusief gereserveerd voor treinen die gebruik maken van standaardpatroonpaden.

Voor standaardpatroonpaden op de Havenspoorlijn geldt een dienstregelingsnelheid van 60 km/h.

Aan de basis van beide typen dienstregelingspaden (A15-tracé, Havenspoorlijn) ligt een dienstregeling die ontworpen is met een trein, met daarvoor een locomotief van het type Class 66, met een gewicht van 1600 ton.

Keyrail beschouwt de procestijden op emplacementen als onderdeel van een standaardpatroonpad. Zie de desbetreffende alinea in deze paragraaf. Indien nodig ontvangt de afnemer een parkeeradvies.

De treinpaden zijn bedoeld voor het commerciële logistieke proces.

Het is toegestaan capaciteit aan te vragen voor het rijden van losse locomotieven zowel in de jaardienstregeling (inclusief wijzigingsbladen), de dagplanfase als in de verkeersleidingfase. Voor aanvragen die niet vallen in de verkeersleidingfase moet deze "losse loc" een aantoonbare relatie hebben met een vervoersmodel.

Keyrail hanteert als regel dat een locomotief een aantoonbare relatie heeft met een vervoersmodel als de tijd tussen de aankomende trein en de vertrekkende trein maximaal vijf uur bedraagt (exclusief de hiervoor benodigde rijtijd). Indien deze periode langer dan vijf uur is, kan een pad voor een losse loc uitsluitend in de verkeersleidingfase aangevraagd worden.

Om hinder voor ander verkeer te vermijden moet een trein in staat zijn (zoals gewicht, tractie) de snelheid behorend bij het desbetreffende pad te rijden.

Keyrail heeft op haar beurt de inspanningsverplichting om binnen haar exploitatiegebied het overeengekomen treinpad te handhaven gedurende de rit.

In uitzonderingssituaties kunnen partijen, na overleg, afwijken van de hierboven genoemde dienstregelingsnelheden.

Tot het Basistoegangspakket behoort ook de toegang tot en het gebruik van processporen op emplacementen. Dit zijn sporen bedoeld voor procesuitvoering bij aankomst of vertrek. De toegestane verblijftijd is bij aankomst maximaal 90 minuten, bij vertrek maximaal 120 minuten. Uitzonderingen hierop zijn:

- Voor treinen met wagenladingverkeer (unit cargo) geldt bij vertrek 180 minuten, zodat ook treindelen kunnen worden samengevoegd;
- Voor het wisselen van locomotieven bedraagt de procestijd 90 minuten;
- Voor een stop behorende bij een dienstregeling is de procestijd 0 minuten.

Bij overschrijding van deze procestijden is sprake van "parkeren" (zie Dienst 3a). Indien overschrijding van de procestijd leidt tot het herplannen van de dienstregeling dan geldt Prestatieregeling II (zie bijlage 5).

Eerder vertrek vanaf de terminal (met als mogelijk gevolg een langer verblijf op een processpoor dan de maximale verblijftijd) wordt door Keyrail toegestaan, mits dit (a) mogelijk is op het emplacement en (b) de processen van andere Spoorwegondernemingen niet worden geschaad, en zonder dat hier extra kosten, zoals parkeerkosten, tegenover staan.

Met dit basisproduct biedt Keyrail de dienst 'leveren treinpad' die alle onderdelen omvat van het minimumtoegangspakket zoals genoemd in bijlage II van Richtlijn 2001/14/EG:

- a. de behandeling van aanvragen voor infrastructuurcapaciteit;
- b. de reservering van capaciteit volgens de overeengekomen capaciteitsverdeling;
- c. het gebruik van sporen op baanvakken en emplacementen voor treinbewegingen en voor stilstaand gebruik voor zover dat nodig is in verband met de verkeersafwikkeling (voorbijrijding, rijrichtingwisseling, enzovoort); daarnaast ook het stilstaand gebruik van sporen voor zover nodig voor het laden of lossen van te vervoeren goederen;
- d. de treindienst- en verkeersleiding voor zowel centraal als niet-centraal bediende gebieden, met inbegrip van het gebruik van de telecommunicatiediensten Spoorwegveiligheid;
- e. de levering van alle informatie die nodig is om de treindienst waarvoor capaciteit is aangevraagd uit te voeren, de levering aan de Spoorwegonderneming van informatie over de lopende treindienstafwikkeling;
- f. de diensten van de calamiteitenorganisatie van Keyrail voor de alarmering, de beredding en het baanvrij maken na opgetreden ongevallen en onregelmatigheden, alsmede de hersporing van spoorvoertuigen en het overbrengen van beschadigde spoorvoertuigen naar een veilige plaats waar zij geen hinder voor het verkeer veroorzaken; hieronder valt ook de integrale coördinatie van de activiteiten van Spoorwegondernemingen daarbij, alsmede de afstemming met het bevoegd gezag en met de overheidshulpdiensten (inzetkosten zijn voor rekening veroorzaker).

Dienst 2a: Toegang tot bovenleiding

Keyrail beheert onderstations, voedingsinstallaties en bovenleiding en heeft via ProRail aansluit-en transportovereenkomsten afgesloten met de openbare netbeheerders. De dienst "toegang tot de bovenleiding" betreft het gebruik van de bovenleiding en alle andere door Keyrail beheerde onderdelen van het tractie-elektriciteitssysteem, inclusief de aansluitingen op het openbare net.

Dienst 2b: Toegang tot tankinstallaties

In het Betuweroutegebied bevindt zich een aantal tankinstallaties. Keyrail waarborgt de toegang tot die tankinstallaties.

Dienst 3a: Het gebruik van emplacementen t.b.v. parkeren

Parkeren is gedefinieerd als het gebruik van infrastructuur voor logistieke processen die geen rechtstreeks verband hebben met een dienstregeling. Bij parkeren geldt een aantoonbare relatie met het treinproces. Er is sprake van parkeren direct voorafgaand aan of volgend op procestijden. Doel van het parkeerbeleid is het beperken van verstoringen en het verbeteren van de doorstroming. De tarifiering is gericht op het terugdringen van proceshinder (drukste locaties kennen hoogste tarief (zie bijlage 4).

Dienst 3b: De verhuur van emplacementssporen

Om de bezetting te reguleren van sporen die geen direct verband houden met het vervoersproces, biedt Keyrail aan spoorwegondernemingen en niet-spoorwegondernemingen de mogelijkheid om sporen te huren. De sporen die in de emplacementverdeling zijn opgenomen zijn per definitie huursporen. Deze worden, uiterlijk één maand voorafgaand aan de uiterste datum aanvragen treinen in het jaardienstverdelingsproces aangeboden aan Spoorwegondernemingen. Doel van het huurbeleid is het beperken van verstoringen en het verbeteren van de doorstroming. De tarifiering is gebaseerd op de locatie, de lengte van het spoor en de aanwezige voorzieningen.

Verhuur van sporen vindt plaats onder voorbehoud van gevallen waarbij in het jaardienstverdelingsproces blijkt dat bij een door een Spoorwegonderneming aangevraagd treinpad (zoals gedefinieerd in artikel 2 onder Richtlijn 2001/14/EG van 26 februari 2001) Keyrail verhuurd spoor als processpoor dient te verdelen.

Dienst 3c: Gebruik tractie-energie

De levering van tractie-elektriciteit valt buiten het dienstenpakket van Keyrail. Echter, als tijdelijke oplossing (tot het moment dat de Spoorwegondernemingen zelf een leveringsovereenkomst voor tractie-elektriciteit hebben) stelt Keyrail ter beschikking aan Spoorwegonderneming, gelijk Spoorwegonderneming accepteert, een hoeveelheid elektriciteit ten behoeve van elektrische tractie.

Dienst 3d: Buitengewoon Vervoer

Deze dienst betreft het op verzoek van een Spoorwegonderneming onderzoeken en vaststellen van de toelating- en vervoersvoorwaarden voor materieel dat niet voldoet aan de toelatingsvoorwaarden voor de te berijden baanvakken en sporen volgens het Basistoegangspakket. De dienst omvat ook het leveren van de additionele inspanningen van Keyrail voor de voorbereiding of uitvoering van het Buitengewoon Vervoer, zoals het opstellen van een maatwerkdienstregeling, de inzet van begeleidend Keyrail personeel of het tijdelijk wegnemen van objecten langs de baan.

Bijlage 4:

Gebruiksvergoeding Betuweroute 2010/11

Bijlage 4: Gebruiksvergoeding Betuweroute 2010/11

Dienst 1: Gebruiksvergoeding voor het Basistoegangspakket, de toegang en gebruik van processporen op de emplacementen en de toegang tot de huursporen op de emplacementen, laad- en losplaatsen, raccordementen en stamlijnen.

De volgende tarieven per treinkilometer per kalenderjaar op de Betuweroute zijn van toepassing.

Tabel 1: nominale tarieven per treinkilometer

Nominale tarieven per treinkilometer	Tarief vanaf 13-12-2009	Tarief vanaf 1-1-2010	Tarief vanaf 1-1-2011
Standaard patroonpad op gehele Betuweroute	€ 1,69	€ 1,99	€ 2,33
Lokaal verkeerpad op Havenspoorlijn, alleen verkrijgbaar in VL fase	€ 1,69	€ 1,99	€ 2,33
Losse-locpad op gehele Betuweroute	€ 1,69	€ 1,99	€ 2,33
Niet af malus Havenspoorlijn op alle paden op gehele Betuweroute, reductie op voornoemde tarieven	5,0%	7,5%	10%
Niet af malus A15-tracé op alle paden op gehele Betuweroute reductie op voornoemde tarieven	7,5%	7,5%	10%

Tabel 2: tarieven per product, per planmoment

Tarifiering (t.o.v. basistarief)	Standaard patroonpad*	Losse-locpad	Lokaal verkeerpad*
Gepland in jaardienst	90%	50%	Niet van toepassing
Gepland in Wijzigingsblad	90%	50%	
Gepland in Dagplan	100%	50%	
Gepland in Verkeersleiding (tussen 36 en 4 uur voor vertrek)	120%	50%	100%
Gepland in Verkeersleiding (tussen 4 en 1 uur voor vertrek)	150%	50%	100%
Gepland in Verkeersleiding (tussen 1 en 0,5 uur voor vertrek)	nvt	50%	100%

Voor de basisberekening van de gebruiksvergoeding worden de in de tabel 1 genoemde nominale tarieven vermenigvuldigd met het van toepassing zijnde in tabel 2 genoemde percentage.

*Valt binnen de CAP.

Begrenzing financiële effecten prestatieregelingen

Voor 2010 komen Keyrail en de Spoorwegondernemingen overeen dat het totale factuurbedrag als gevolg van geleverde treinpaden, inclusief de financiële effecten van de prestatieregelingen (zie bijlage 5), inclusief het vermelde in bovenstaande tabel 2 (exclusief losse loccen) en de financiële gevolgen van de annuleringsregeling (zie bijlage 5) wordt begrensd.

De in bijlage 5 opgenomen prestatieregeling IV Punctualiteit kan van invloed zijn op de hoogte van de CAP. De effecten hiervan zijn opgenomen in bijlage 5.

Het totaal te betalen bedrag bevindt zich binnen de volgende bandbreedtes: Waarbij deze bandbreedtes kunnen worden beïnvloed door voornoemde Prestatieregeling Punctualiteit in Bijlage 5.

Minimaal te betalen bedrag in 2010:

95% x (totaal treinkm's basispatroonpaden x tarief voor een standaardpatroonpad 2010 x 100%);

95% x (totaal treinkm's losse loc's x tarief voor losse locpad 2010 x 50%);

95% x (totaal treinkm's lokaal verkeerpaden x tarief voor lokaal verkeerpad 2010 x 100%).

Maximaal te betalen bedrag in 2010:

105% x (totaal treinkm's basispatroonpaden x tarief voor een standaardpatroonpad 2010 x 100%);

105% x (totaal treinkm's losse loc's x tarief voor losse locpad 2010 x 50%);

105% x (totaal treinkm's lokaal verkeerpaden x tarief voor lokaal verkeerpad 2010 x 100%).

Voor 2011 kan in overleg met de Spoorwegonderneming een ander CAP-percentage worden overeengekomen.

Dienst 2a: Toegang tot bovenleiding

De vergoeding voor het gebruik van de dienst "Toegang tot de bovenleiding" bedraagt in het kalenderjaar 2010 € 0,029778 per kWh. Voor de periode 13 december 2009-tot en met 31 december 2009 geldt het tarief van € 0,028 per kWh. In de vergoeding zijn de transportkosten, die de openbare netbeheerders in rekening brengen inbegrepen. Facturering en betaling van de in dit artikel bedoelde bedragen vindt maandelijks, separaat van de facturering en betaling van de overige op grond van deze Toegangsovereenkomst verschuldigde bedragen, plaats. Voor het kalenderjaar 2011 wordt dit tarief opnieuw tussen partijen overeengekomen.

Voorwaarden:

1. De Spoorwegonderneming doet aan Keyrail opgave van haar leverancier van tractie-elektriciteit.
2. De Spoorwegonderneming benoemt gezamenlijk met de andere Spoorwegondernemingen, die tractie-elektriciteit via het door Keyrail beheerde tractie-elektriciteitssysteem verbruiken, één programmaverantwoordelijke met volledige erkenning, zoals bedoeld in de Systeemcode van de Nederlandse Mededingingsautoriteit. De programmaverantwoordelijke dient volledige programmaverantwoordelijkheid voor de aansluitingen van het tractie-elektriciteitssysteem, inclusief de gevolgen van onbalans, te aanvaarden en Keyrail te vrijwaren van elke aansprakelijkheid die verband houdt met programmaverantwoordelijkheid voor de aansluitingen van het tractie-elektriciteitssysteem.
3. De Spoorwegonderneming levert eenmaal per jaar (voor 1 november) opgave van het verwachte verbruik van tractie-elektriciteit per jaar voor de komende vijf jaren; voor het komende jaar levert de Spoorwegonderneming een opgave van het verwachte verbruik per kwartaal.
4. De Spoorwegonderneming verstrekt aan Keyrail jaarlijks opgave met betrekking tot het gerealiseerde verbruik van tractie-elektriciteit via het door Keyrail beheerde tractie-elektriciteitssysteem. Uiterlijk op de 25e werkdag na afloop van een kalenderjaar doet Spoorwegonderneming opgave over desbetreffende kalenderjaar. Bij te late opgave wordt voorlopig gefactureerd op basis van een door Keyrail gemaakte inschatting van het gerealiseerde verbruik.
5. Keyrail brengt maandelijks een voorschotbedrag voor het gebruik van de dienst in rekening bij de Spoorwegondernemingen die tractie-elektriciteit verbruiken. Keyrail berekent het maandelijks voorschotbedrag op basis van het geschatte verbruik van tractie-elektriciteit door de Spoorwegonderneming in de desbetreffende maand. Keyrail bepaalt het geschatte verbruik door

het totale verbruik via het tractie-elektriciteitsstelsel pro rate parte op basis van het aantal met elektrische tractie gereden tonkilometers toe te rekenen aan de Spoorwegonderneming.

6. De Spoorwegonderneming verstrekt op verzoek van Keyrail kopieën van leveringsfacturen aan Keyrail en verklaart zich bereid mee te werken aan een jaarlijkse controle van verbruiksgegevens door een onafhankelijke partij.
7. Indien een derde partij (bijvoorbeeld een inkooporganisatie van Spoorwegondernemingen) ten behoeve van de vaststelling van het verbruik van tractie-elektriciteit per Spoorwegonderneming informatie van Keyrail verlangt over het gebruik van de infrastructuur, zal Keyrail deze informatie verstrekken. Spoorwegonderneming geeft Keyrail toestemming om deze informatie te verstrekken. Keyrail zal deze derde partij verplichten tot geheimhouding van de verstrekte gegevens en het gebruik van de gegevens beperken tot het doel waarvoor zij zijn verstrekt.
8. De stroomsterkte per trein is begrensd tot maximaal de stroomsterkte zoals per baanvak omschreven in de Netverklaring, bijlage 12.

Voorwaarden 1, 2, 4, 6 en 7 zijn niet van toepassing indien en zolang Keyrail (als tijdelijke oplossing) tractie-elektriciteit ter beschikking stelt. In dat geval berekent Keyrail het gerealiseerde verbruik van tractie-elektriciteit per Spoorwegonderneming zoals beschreven in bijlage 4, Dienst 3c

Dienst 2b: Toegang tot tankinstallaties

De toegang tot tankinstallaties is onderdeel van het basistarief.

Dienst 3a: Het gebruik van emplacementen ten behoeve van parkeren

Hieronder zijn de tarieven (op maandbasis) voor parkeren opgenomen. Voor 2010 (met ingang van 1 januari) is overeengekomen dat alleen voor de A-locaties parkeergeld in rekening gebracht wordt. De B-locaties worden per 1 januari 2011 in rekening gebracht. Voor de C- en D-locaties geldt dat indien er sprake is van schaarste op deze emplacementen (overbelastverklaring), dat de C- en D-locaties ook in rekening gebracht worden met ingang van de eerstvolgende jaardienst.

Voor de parkeerspoelen is de volgende ingroeiregeling van toepassing:

Tabel 3: overzicht ingroeiregeling parkeren

	A-locaties	B-locaties
Jaar	Korting	Korting
2010 (01/01-30/09)	75%	100%
2010 (01/10-31/12)	50%	100%
2011 (01/01-30/09)	50%	75%
2011 (01/10-31/12)	35%	50%

Tabel 4: overzicht basistarieven per maand voor parkeren per locatie

Categorie	locspoor	<450 m	>450 m
A	€1.040	€830	€2.190
B	€520	€420	€1.040
C	€310	€210	€520
D	€100	€100	€310

Tabel 5: overzicht op- en afslagen van tarieven voor parkeren

Elektrificatie			
Geëlektrificeerde sporen		t.o.v. basistarief	120 %
Niet geëlektrificeerde sporen		t.o.v. basistarief	90 %
Wisselbediening			
Centraal bediend gebied		t.o.v. basistarief	100%
Niet centraal bediend gebied		t.o.v. basistarief	60 %
Toeslagen bij gebruik per periode			
Tijdsduur	factor	Ten opzichte van	opslag
1 maand	1	basistarief	nvt
1 dag	1/30	maandtarief	25%
1 uur	1/24	dagtarief	50%

NB – de toeslag voor het dagtarief komt bovenop de toeslag voor het maandtarief.

Tabel 6: indeling parkeerlocaties

Categorie A	Categorie B	Categorie C	Categorie D
Maasvlakte West	Maasvlakte Oost	Waalhaven Oost	
Waalhaven (m.u.v. Waalhaven Oost)	Botlek	Feyenoord	Kijfhoek sporen 105 t/m 148
	Europoort	IJsselmonde	
	Pernis	Kijfhoek (m.u.v. sporen 105 t/m 148)	
		Valburg	

Dienst 3b: Huren van sporen

Huursporen zijn sporen waarvoor met ingang van de jaardienstverdeling 2010 door de gebruiker kan worden betaald ten einde het gehuurde spoor exclusief te kunnen gebruiken. De reeds verdeelde sporen binnen het jaardienstverdelingsproces 2010 zijn van betaling uitgezonderd. Over huursporen zijn de volgende afspraken gemaakt:

- Huursporen worden voorafgaand aan het jaardienstverdelingsproces aangevraagd en verdeeld;
- Over de tarieven en termijnen worden bilaterale afspraken tussen Keyrail en de betreffende Spoorwegonderneming gemaakt;
- Sporen die overblijven na de verdeling worden als volgt behandeld:
 - Sporen die overblijven na de verdeling op A- en B-locaties: worden parkeersporen en als zodanig doorbelast. Op verzoek van Keyrail aan de Spoorwegonderneming wordt het spoor binnen 1 dag vrijgemaakt. Wordt deze termijn overschreden dan gelden de volgende tarieven (zie tabel 7)
 - Sporen op C- en D-locaties worden ook parkeersporen en als zodanig doorbelast. Op verzoek van Keyrail aan de Spoorwegonderneming wordt het spoor binnen 1 dag vrijgemaakt. Wordt deze termijn overschreden dan gelden de volgende tarieven (zie tabel 7)
 - Spoorwegondernemingen kunnen na de verdeling overgebleven huursporen blijven gebruiken conform bovenstaande afspraken. Huur van deze sporen blijft ook voor andere geïnteresseerde partijen een optie

Tabel 7: indeling boeteheffing

Overschrijding	Tarief per dag of gedeelte daarvan, ongeacht locatie
1-6 dagen	3*Dagtarief parkeren locatie A
7-13 dagen	5*Dagtarief parkeren locatie A
14- dagen	7*Dagtarief parkeren locatie A

Dienst 3c: Gebruik tractie-energie

1. De levering van tractie-elektriciteit valt buiten het dienstenpakket van Keyrail. Echter, als tijdelijke oplossing (tot het moment dat de Spoorwegondernemingen zelf een leveringsovereenkomst voor tractie-elektriciteit hebben) stelt Keyrail ter beschikking aan Spoorwegonderneming, gelijk Spoorwegonderneming accepteert, een hoeveelheid elektriciteit ten behoeve van elektrische tractie. Spoorwegondernemingen dragen er zorg voor dat de gezamenlijke inkooporganisatie per 1 april 2010 opgericht is en de inkoop van tractie-energie voor de Betuweroute verzorgt.
2. Terbeschikkingstelling vindt plaats door invoeding van elektriciteit op het tractie-elektriciteitssysteem dat door Keyrail wordt beheerd.
3. Spoorwegonderneming is aan Keyrail voor de terbeschikking gestelde elektriciteit een bedrag verschuldigd dat bestaat uit:
 - a. een vergoeding per kWh voor levering
 - b. een vergoeding per kWh voor energielasting
 - c. een vergoeding ter dekking van kosten verband houdende met de programmaverantwoordelijkheid
 - d. een vergoeding voor rentederving en administratie kosten, ad 5% bedraagt van de onder a, b en c genoemde vergoedingen
4. De in dit artikel 3 genoemde vergoedingen zijn exclusief het gebruik van het tractie-elektriciteitssysteem, dat door Keyrail wordt beheerd.
5. De vergoeding per kWh als bedoeld in dit artikel 3.a bedraagt 120% (honderdtwintig procent) van de prijs in het kwartier van levering aan de Spoorwegonderneming op de spotmarkt van de Amsterdam Power Exchange (APX), indien en voorzover de gezamenlijke afname via het tractie-elektriciteitssysteem de afname van 10 MW niet overschrijdt. Indien en voorzover de gezamenlijke afname 10 MW overschrijdt, bedraagt de vergoeding per kWh de prijs ("Afnemen") op de onbalansmarkt, zoals gepubliceerd door TenneT.
6. De hoeveelheid elektriciteit die aan Spoorwegonderneming terbeschikking is gesteld, wordt door Keyrail bepaald door het totale verbruik via het tractie-elektriciteitssysteem pro rata parte op basis van het aantal met elektrische tractie gereden tonkilometers toe te rekenen aan de Spoorwegonderneming.
7. Facturering en betaling van de in dit artikel bedoelde bedragen vinden gelijktijdig en overeenkomstig de facturering en betaling van de op grond van deze Toegangsovereenkomst verschuldigde bedragen plaats.

Dienst 3d: Buitengewoon vervoer

De additionele inspanningen van Keyrail voor de voorbereiding en uitvoering van Buitengewoon Vervoer, worden op basis van offerte overeengekomen. Het betreft een vergoeding van uren die Keyrail heeft besteed en een vergoeding van de overige kosten die Keyrail heeft gemaakt.

Criteria niet af-malus

De 'niet-af malus' zoals genoemd in tabel 1 geldt zolang niet is voldaan aan de volgende criteria:

Tabel 8: criteria niet af-malus

A15-tracé	Havenspoorlijn
25 kV beschikbaar voor dubbeltractie met een maximaal treingewicht van 5700 ton per trein onder de voorwaarde dat er niet meer dan met 1 trein met dubbeltractie wordt gereden in een 25 kV voedingsgebied. Voedingsgebieden zijn: Havenspoorlijn, Papendrecht – Tiel, Tiel – Zevenaar.	25kV beschikbaar voor dubbeltractie met een maximaal treingewicht van 5700 ton per trein onder de voorwaarde dat er niet meer dan met 1 trein met dubbeltractie wordt gereden in een 25 kV voedingsgebied.
1500V beschikbaar bij een maximale stroomafname van 4000 A.	1500 V niet van toepassing.
Bogen passeerbaar met 60 km/uur, spanningssluizen en GSMR-omschakeling aan de grens passeerbaar met 80 km/uur.	ERTMS-level 1 geïmplementeerd en operationeel (geen (rangeer-)restrictie of capaciteitsbeperking ten opzichte van goedgekeurd ontwerp).
Enkel- en dubbelsporige buitendienststellingen van deeltracés mogelijk.	Enkelsporige en dubbelsporige buitendienststellingen van deeltracés mogelijk.
De trein/baan integratie functioneert zonder beperkingen tenzij de beperkingen niet aan de baan en/of de interactie tussen baan en voertuig liggen.	De trein/baan integratie functioneert zonder beperkingen tenzij de beperkingen niet aan de baan en/of de interactie tussen baan en voertuig liggen.
Geen beperkingen voor vervoer van gevaarlijke stoffen als gevolg van niet voldoende functionerende infrastructuur.	Geen beperkingen voor vervoer van gevaarlijke stoffen als gevolg van niet voldoende functionerende infrastructuur.

Partijen komen met elkaar overeen om in een gezamenlijk traject te onderzoeken of aan de voorwaarden is voldaan en zullen daartoe een onafhankelijke mediator aanwijzen.

Bijlage 5:

Prestatieregelingen

Prestatieregelingen

Voor 2010 geldt een vijftal prestatiereregelingen, gericht op:

- I: het naleven van de overeengekomen responstijd op aanvragen;
- II: het terugdringen van het aantal wijzigingen van ingelegde treinpaden;
- III: een meer gedisciplineerd vertrekproces;
- IV: punctualiteit bij overgang Keyrail-gebied en aansluitende netwerken;
- V: terugdringen van het aantal annuleringen

Per 1 februari 2010 worden de prestatiereregelingen II, IV en V gemonetariseerd, dat wil zeggen de financiële effecten hiervan worden in rekening gebracht bij de Spoorwegonderneming of Keyrail. Hierop is de eerder genoemde Cap van 95-105% (2010) inclusief de effecten van prestatiereregeling IV van toepassing. Het lokaal havenverkeer, lees een lokaal verkeerpad in het havengebied, is uitgezonderd van de financiële effecten van de prestatiereregelingen.

Tabel 9: overzicht prestatiereregelingen

Prestatieregeling	Monetarisering
I. Naleven overeengekomen responstijd op aanvragen	N.v.t.
II. Terugdringen aantal wijzigingen ingelegde treinpaden	Per 1 februari 2010
III. Een meer gedisciplineerd vertrekproces	Deze regeling wordt indirect gemonetariseerd, consequentie vertaalt zich in prestatiereregeling II of V
IV. Punctualiteit bij overgang Keyrail gebied en aansluitende netwerken	Per 1 februari 2010
V. Het terugdringen van het aantal annuleringen	Per 1 februari 2010

In de onderstaande tabellen volgt een korte schets van de belangrijkste kenmerken van deze vijf prestatiereregelingen.

Tabel 10: Prestatieregeling 1: Naleven van overeengekomen responstijd op aanvragen

Prestatieregeling I: Naleven van overeengekomen responstijd op aanvragen	
Doel	Het naleven van de responstijd op aanvragen voor capaciteit, binnen de daarvoor afgesproken termijnen. Hierdoor heeft de Spoorwegonderneming tijdig zekerheid over toekenning van aangevraagde capaciteit.
Scope	Deze prestatiereregeling is van toepassing op nakoming van de overeengekomen responstijden op aanvragen.
Middel	Registreren en meten van performance op overeengekomen responstijden.
Gevolg	Performance wordt per kwartaal besproken tussen Keyrail en Spoorwegonderneming.
Toelichting	De normen voor de responstijd op aanvragen zijn beschreven in de Generieke Operationele Regeling 'Aanvragen en verdeling in de ad hocfase'

Tabel 11: normen voor prestatieregeling I: het naleven van de overeengekomen responstijd op aanvragen

Type treinpad	Ontvangstbevestiging	Orderverwerking
Keyrail-tracé (HVSL, A15)	Binnen 1 werkdag	Binnen 5 werkdagen wordt aangegeven of de paden beschikbaar zijn. De dienstregeling volgt daarna.
Keyrail-tracé + (gemengde net +) internationale net	Binnen 1 werkdag	Binnen 5 werkdagen wordt aangegeven of de paden beschikbaar zijn. De dienstregeling volgt daarna.
Tailor made / specifiek pad	Binnen 1 werkdag	Binnen 5 werkdagen wordt aangegeven hoeveel tijd nodig is voor bevestiging of paden beschikbaar zijn.

Tabel 12: prestatierегeling II: Terugdringen aantal wijzigingen

Prestatierегeling II. Terugdringen aantal wijzigingen	
Doel	Het terugdringen van het aantal wijzigingen op aangevraagde capaciteit door zowel Keyrail als door Spoorwegondernemingen (gericht op een betere benutting van de Betuweroute en een meer stabiele planning en uitvoering).
Definitie	Er is sprake van een wijziging als of: Er niet gereden kan worden conform het toebedeelde pad inclusief de op dat moment mogelijke marges, conform de kenmerken van het bestelde pad. Als referentie voor wijzigingen van een treinpad geldt de jaardienstregeling; Het aankomst- of vertrekstation op het Keyrail gebied wijzigt; Een treinnummer wordt gewijzigd. Een structuurwijziging door middel van een wijzigingsblad wordt aangemerkt als één wijziging. Voor een structuurwijziging die in de dagplanfase moet worden doorgevoerd telt het aantal individuele treinpaden dat Keyrail moet wijzigen.
Scope	Deze prestatierегeling is van toepassing op wijzigingen van geplande treinpaden tot en met vertrek. NB: Los van deze prestatierегeling heeft een Spoorwegonderneming te allen tijde het recht om bezwaar te maken tegen een wijziging door Keyrail.
Middel	Registreren van wijzigingen door Keyrail en Spoorwegondernemingen in de verkeersleidingsfase in ISVL, in de planfase lopen wijzigingen via OSS. De partij die de wijziging invoert in ISVL is de partij die de wijziging aanvraagt ¹ . In geval van storingen kan de wijziging per fax worden aangevraagd cq zal Keyrail de wijziging per fax aan de Spoorwegondernemingen bevestigen ² .
Gevolg	Financiële Bonus – Malusregeling waarbij zowel Keyrail als de Spoorwegonderneming een vergoeding betaalt per wijziging
Toelichting	Zie tabel 16
Rapportage en bewaking	Rapportage geschiedt conform artikel 6.3 In de rapportages wordt per order het type en de tijdsperiode geleverd. Er worden 4 tijdsperiodes onderscheiden: VPT plan fase: meer dan 36 uur voor vertrek; VL fase: tussen 36 uur en 4 uur voor vertrek; tussen 4 uur en 1 uur voor vertrek; tussen 1 uur en 0 uur voor vertrek.

¹ Spoorwegonderneming of Keyrail. Spoorwegonderneming wordt in ISVL bepaald aan de hand van de op dat moment geldende treinnummerlijst.

² Na afloop van de storing zal de Spoorwegonderneming alle tijdens de storing ingediende fax orders in moeten voeren in ISVL met de juiste tijd van aanvraag.

Tabel 13: Prestatieregeling III. Een meer gedisciplineerd vertrekproces

Prestatieregeling III. Een meer gedisciplineerd vertrekproces	
Doel	Een gedisciplineerd vertrekproces en een grotere zekerheid op levering van het treinpad door het nakomen van wederzijds overeengekomen verplichtingen in het proces voor het geplande vertrek van een trein: herbevestiging door Spoorwegonderneming voor standaardpatroonpaden 1 uur voor vertrek; gereedmelding door Spoorwegonderneming 5 minuten voor vertrek; levering van treinpad ("sein uit stand stop") 1 minuut voor vertrek door Keyrail.
Scope	Deze prestatierегeling is van toepassing op alle type treinpaden, met uitzondering van de herbevestiging 1 uur voor vertrek, die alleen van toepassing is op standaardpatroonpaden.
Middel	Registreren en meten van performance op de overeengekomen processtappen in RMS.
Rapportage en bewaking	Conform artikel 6.3 van de Toegangsovereenkomst
Toelichting	Zie tabel 16 Het aanleveren van de wagenlijst maakt geen onderdeel uit van deze prestatierегeling, maar is wel onderdeel van het proces voor vertrek

Tabel 14: Prestatieregeling IV. Punctualiteit bij overgang Keyrail gebied en aansluitende netwerken

De monetarisering van deze prestatieregeling geldt alleen voor het grens uit verkeer. Voor het grens in verkeer hebben Spoorwegondernemingen en Keyrail de afspraak gemaakt deze in het eerste kwartaal 2010 te ontwikkelen zodat deze per 1 april 2010 aangezet en gemonetariseerd kan worden.

Prestatieregeling IV. Punctualiteit bij overgang Keyrail-gebied en aansluitende netwerken.																									
Doel	<p>Grens uit: Het verhogen van de betrouwbaarheid op de aansluiting met het Gemengde Net (ProRail) of het Duitse Net (DB Netz) tot plus drie minuten (+3) ten opzichte van de laatst overeengekomen* dienstregeling, waarbinnen inweven mogelijk is.</p> <p>Grens in: Het garanderen dat treinen met een aankomst tussen nul (0) en drie (3) minuten ten opzichte van de laatst overeengekomen* dienstregeling, vanaf het Gemengde Net (ProRail) of het Duitse Net (DB Netz) kunnen inweven op Keyrail beheergebied én conform geplande dienstregeling kunnen rijden.</p>																								
Scope	Treinen en losse lokken die via de Betuweroute aansluiten op het Gemengde Net (ProRail) én treinen die vanaf het Gemengde Net en het Duitse Net de Betuweroute oprijden. Randvoorwaarde is dat voldaan is aan de voorwaarden van het proces voor vertrek (zie prestatieregeling 3).																								
Middel (zie GOR o2b bijsturing)	<p>Grens uit: Registreren van de werkelijke aankomsttijd versus de geplande aankomsttijd aan de grens. Hierbij wordt uitgegaan van een dynamische planning. De score wordt uitgedrukt in een percentage per vervoerder per facturatie periode.</p> <p>Grens in: Registreren van de werkelijke aankomsttijd versus de geplande aankomsttijd aan de grens en werkelijke aankomsttijd versus de geplande aankomsttijd op eerst gepland dienstregelpunt binnen Keyrail beheersgebied. De score wordt uitgedrukt in een percentage. De score wordt uitgedrukt in een percentage per vervoerder per facturatie periode.</p>																								
Gevolg	<p>Financiële bonus-malusregeling voor de grens uit situatie die voor zowel Keyrail als de Spoorwegonderneming geldt. Hierbij loopt de afwikkeling via een schuif mechanisme van de op-en afslag van de afgesproken maximale CAP (van de overige prestatieregelingen) zoals hieronder is aangegeven.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>realisatie</th> <th>Aanpassing CAP</th> <th>realisatie</th> <th>Aanpassing CAP</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>84%</td> <td>cap -3%</td> <td>90%</td> <td>cap +1½ %</td> </tr> <tr> <td>85%</td> <td>cap -2%</td> <td>91%</td> <td>cap +1½ %</td> </tr> <tr> <td>86%</td> <td>cap -2%</td> <td>92%</td> <td>cap +1 %</td> </tr> <tr> <td>87%</td> <td>cap -1%</td> <td>93%</td> <td>cap +1%</td> </tr> <tr> <td>88%</td> <td>cap -1%</td> <td>94%</td> <td>cap +1½ %</td> </tr> </tbody> </table> <p>Vb 1: Indien de punctualiteit 84% bedraagt, zal de CAP (5% 2010) verschuiven van 95-105% naar 92-102%</p> <p>Vb 2: Indien de punctualiteit 92% bedraagt, zal de CAP (5% 2010) verschuiven van 95-105% naar 96-106%</p> <p>De regeling behelst het gemiddelde van het totaal aan gereden treinen van een Spoorwegonderneming in een facturatie periode.</p>	realisatie	Aanpassing CAP	realisatie	Aanpassing CAP	84%	cap -3%	90%	cap +1½ %	85%	cap -2%	91%	cap +1½ %	86%	cap -2%	92%	cap +1 %	87%	cap -1%	93%	cap +1%	88%	cap -1%	94%	cap +1½ %
realisatie	Aanpassing CAP	realisatie	Aanpassing CAP																						
84%	cap -3%	90%	cap +1½ %																						
85%	cap -2%	91%	cap +1½ %																						
86%	cap -2%	92%	cap +1 %																						
87%	cap -1%	93%	cap +1%																						
88%	cap -1%	94%	cap +1½ %																						
Norm	89% punctueel (binnen venster van 3 minuten)																								
Rapportage	Zie artikel 6.3 van de Toegangsovereenkomst.																								

* 'de laatst overeengekomen' dient hier steeds te worden gerelateerd aan het in VPT, Donna en/of ISVL vastgelegde dienstregelingsplan

Tabel 15: Annuleringsregeling

Annuleringsregeling	
Doel	Het terugdringen van het aantal annuleringen. Dit leidt tot een betere benutting van de Betuweroute en een meer voorspelbaar en betrouwbaar treinproces.
Definitie	Er is sprake van een annulering indien: Spoorwegonderneming een trein opheft; Keyrail een treinpad opheft.
Scope	Annuleringen als gevolg van overmacht ("Acts of God") zijn uitgesloten van deze regeling. Voor de definitie van Acts of God zal aansluiting worden gezocht bij de UIC-definitie. NB: Los van deze annuleringsregeling heeft een Spoorwegonderneming te allen tijde het recht om bezwaar te maken tegen een annulering door Keyrail.
Middel	Melding door Spoorwegonderneming in ISVL (VL fase) of via OSS (dagplanfase) dat een treinnummer niet gebruikt gaat worden op gepland tijdstip of opheffen van besteld treinpad in het verkeersleidingsstelsel door Keyrail.
Gevolg	Annuleringskosten worden in rekening gebracht.
Toelichting	Zie tabel 16

Tabel 16: tarieven behorende bij de verschillende prestatieregelingen (wijzigen en annuleren).

	Jaardienst + Wijzigings- blad	VPT planfase	VL fase (ISVL)		
			Tussen 36 uur en 4 uur voor vertrek	Tussen 4 uur en 1 uur voor vertrek	Tussen 1 uur en 0 uur voor vertrek
Opheffen trein/treinpad	€ 0	€ 0	€ 100	€ 125	€ 150
Wijzigen treinnummer	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	n.v.t.
Wijzigen locatie	€ 0	€ 25	€ 50	€ 50	€ 75
Wijzigen tijd	€ 0	€ 25	€ 50	€ 50	€ 75

Bijlage 6:

Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst 2010

Bijlage 6: Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst Betuweroute 2010

versie 8 oktober 2009

TITEL I ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1. Definities

Voor de toepassing van de Algemene Voorwaarden wordt verstaan onder:

1. "Algemene Voorwaarden": deze algemene voorwaarden.
2. "Bedrijfsvergunning": de vergunning als bedoeld in artikel 28 Spoorwegwet.
3. "Behandelingskosten": extra bureau- en communicatiekosten, administratiekosten ter afhandeling van het schadegeval, kosten van herplanning van de bedrijfsproductie en de kosten van personeel dat extra benodigd is gedurende de tijd dat het schadeveroorzakend voorval de normale bedrijfsproductie belemmert. De Behandelingskosten zijn -tenzij anders bepaald- gerelateerd aan het schadebedrag, dat voor de bepaling van de Behandelingskosten bestaat uit persoonsschade (letsel en overlijden), zaakschade, ladingschade, kosten voor berging en bereddering, deskundigenkosten alsmede Out of pocket kosten, en wel zoals in navolgende tabel is aangegeven:

Schadebedrag	Behandelingskosten
€ 0,- tot € 100.000,-	2,5% van het schadebedrag
> €100.000,- tot €250.000,-	2,0% van het schadebedrag
>€250.000,- tot €1.000.000,-	1,5% van het schadebedrag
>€1.000.000,- tot €5.000.000,-	1,0% van het schadebedrag
>€5.000.000,-	werkelijke kosten

4. "Exploitant": Keyrail B.V. die krachtens een door ProRail B.V. d.d.12 december 2008 verleende volmacht de bevoegdheden van ProRail als de houder van een Concessie mag uitoefenen zoals in die volmacht omschreven .
5. "Concessie": de concessie als bedoeld in artikel 16, eerste lid Spoorwegwet.
6. "Derde": elke andere natuurlijke - en/of rechtspersoon dan de Exploitant, de Spoorweg-onderneming dan wel hun Hulppersonen.
7. "Hulppersoon": de ondergeschikte of andere natuurlijke - en/of rechtspersoon, van wier diensten de Spoorwegonderneming of de Exploitant gebruik maakt als bedoeld in boek 6 van het BW.
8. "Inzetcertificaat": het certificaat als bedoeld in artikel 36 lid 4 Spoorwegwet.
9. "Goedkeuringscertificaat": het certificaat als bedoeld in de artikelen 4 en 6 Besluit keuring spoorvoertuigen.
10. "Minister": de minister van Verkeer en Waterstaat.
11. "Netverklaring": de geldende Netverklaring als bedoeld in artikel 58 Spoorwegwet, inclusief de Aanvullingen op die Netverklaring die zijn bekendgemaakt tot en met de dag vóór de dag van ondertekening van de Toegangsovereenkomst.
12. "Out of pocket kosten": de kosten van vervangend vervoer binnen Nederland en vergoedingen die de Spoorwegonderneming uit hoofde van wettelijke regelingen gehouden is uit te keren aan de direct bij het Schadegeval betrokken reizigers en/of verladers, alsmede de per saldo additionele gebruiksvergoeding vanwege de andere dan oorspronkelijk geplande rijweg. Onder direct bij het Schadegeval betrokken reizigers en/of verladers wordt verstaan de reizigers en/of verladers die gebruik maken van het spoorvoertuig dat bij het Schadegeval betrokken is en de reizigers en/of verladers die gebruik maken van spoorvoertuigen die een zelfde mate van hinder ondervinden van het schadegeval in die zin dat de gevolgen van het Schadegeval voor de betrokken reizigers en/of verladers van deze spoorvoertuigen dezelfde zijn en op een zelfde manier verholpen zijn.

13. "Partijen": de Exploitant en de Spoorwegonderneming.
14. "Proefattest": het attest als bedoeld in artikel 34 Spoorwegwet.
15. "Schadegeval": een schade of een reeks van schades als gevolg van één en dezelfde oorzaak.
16. "Spelregels Ketenregie": de spelregels ketenregie, opgesteld door de Exploitant, zoals die zijn gepubliceerd op de website van de Exploitant (www.keyrail.nl), inclusief aanvullingen op en wijzigingen van die spelregels van tijd tot tijd.
17. "Spoorvoertuig": een voertuig bestemd voor het verkeer over spoorwegen.
18. "Spoorwegen": spoorwegen en daartoe behorende spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 1 onder c van de Spoorwegwet in beheer bij de Exploitant, alsmede andere infrastructurele voorzieningen die gerelateerd zijn aan het spoorverkeer en in beheer bij de Exploitant, omschreven in de Netverklaring paragraaf 3.2.1, telkens voorzover behorende tot de Betuweroute zoals omschreven in de aan de Exploitant verleende volmacht.
19. "Spoorwegonderneming": een spoorwegonderneming als bedoeld in artikel 1 sub f Spoorwegwet zijnde de wederpartij van de Exploitant bij de Toegangsovereenkomst;
20. "Spoorwegwet": wet van 23 april 2003 houdende nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Staatsblad 2003, 264) zoals nadien gewijzigd.
21. "Toegangsovereenkomst": de overeenkomst, inclusief de daarbij behorende bijlagen, als bedoeld in artikel 59 Spoorwegwet.

Artikel 2. Toegangsovereenkomst, Algemene Voorwaarden en Netverklaring

1. De contractuele rechtsverhouding tussen Partijen betreffende de toegang tot en het gebruik van de Spoorwegen is vastgelegd in de Toegangsovereenkomst en de Algemene Voorwaarden.
2. Door Partijen overeengekomen aanvullingen en/of afwijkingen op de Algemene Voorwaarden, binden Partijen slechts voor zover deze schriftelijk in de Toegangsovereenkomst zijn vastgelegd.
3. Bij strijdigheid tussen een bepaling uit de Toegangsovereenkomst en het gestelde in de Netverklaring prevaleert de bepaling uit de Toegangsovereenkomst voorzover de Exploitant bevoegd is af te wijken van het gestelde in de Netverklaring. Indien een bepaling uit de Algemene Voorwaarden strijdig is met een bepaling uit de Toegangsovereenkomst prevaleert de bepaling uit de Toegangsovereenkomst.
4. In de Toegangsovereenkomst wordt opgenomen wie namens de Spoorwegonderneming en wie namens de Exploitant optreedt als contractbeheerder. Partijen benoemen in de Toegangsovereenkomst tevens categorieën van functionarissen die bevoegd zijn namens hen uitvoering te geven aan de Toegangsovereenkomst.
5. Specifieke operationele regelingen worden in de Toegangsovereenkomst overeengekomen.
6. In de Toegangsovereenkomst kan de wijze waarop wordt omgegaan met klachten over operationele aangelegenheden nader overeengekomen worden.

Artikel 3. Wijzigingsprocedure Toegangsovereenkomst en/of Algemene Voorwaarden

1. Een verzoek tot wijziging van de Toegangsovereenkomst en/of Algemene Voorwaarden welk wijzigingsvoorstel niet dwingend voortvloeit uit wet- en/of regelgeving dan wel een gerechtelijke of arbitrale uitspraak, wordt schriftelijk gedaan en bevat in ieder geval een beschrijving van de voorgestelde wijziging(en) en de gevolgen van de wijziging(en) voor de rechten en plichten van Partijen. De Exploitant beoordeelt in ieder geval of door de Spoorwegonderneming voorgestelde wijziging(en) non-discriminatoir is (zijn) jegens andere gerechtigden als bedoeld in artikel 57 Spoorwegwet.
2. Partijen spannen zich in om uiterlijk binnen dertig kalenderdagen na ontvangst van een wijzigingsvoorstel tot overeenstemming te komen.
3. Wijziging van de Toegangsovereenkomst en/of Algemene Voorwaarden kan uitsluitend plaatsvinden door middel van een door Partijen ondertekende schriftelijke aanvulling op de Toegangsovereenkomst.

4. Indien krachtens wet- of regelgeving, de Concessie of gerechtelijke of arbitrale uitspraak de Algemene Voorwaarden en/of de Toegangsovereenkomst dienen te worden gewijzigd, zal de Exploitant, indien daartoe in staat gesteld, vooraf overleg voeren met de wet- of regelgever of de concessieverlener, c.q. verweer voeren in de gerechtelijke of arbitrale procedure, en zich daarbij inspannen om de voor Partijen mogelijk nadelige gevolgen zoveel als mogelijk te voorkomen of te beperken. In geval van een wijziging doet de Exploitant daarvan schriftelijk mededeling aan de Spoorwegondernemingen onder toevoeging van een voorstel voor wijziging. De Exploitant doet dit voorstel met inachtneming van de redelijke belangen van de Spoorwegondernemingen en spant zich in om eventuele voor de Spoorwegondernemingen nadelige gevolgen van de wijziging zoveel als mogelijk te voorkomen of te beperken. Indien de Spoorwegondernemingen niet instemmen met de voorgestelde wijziging is de Exploitant desondanks gerechtigd de voorgestelde wijziging eenzijdig vast te stellen.
5. In spoedeisende gevallen kan bij toepassing van het voorafgaande lid het in dit lid voorgeschreven overleg en voorstel tot wijziging achterwege blijven.

Artikel 4. Vernietiging bepalingen

1. Bij een rechtens onaantastbare vernietiging van één of meerdere bepalingen uit de Toegangsovereenkomst dan wel de Algemene Voorwaarden door een daartoe bevoegde instantie, dien(en)t deze bepaling(en) te worden vervangen door een bepaling of bepalingen die zoveel mogelijk overeenkom(en)t met de oorspronkelijke bedoeling van Partijen. Vernietiging van één of meerdere bepalingen tast de geldigheid van de overige bepalingen niet aan.

Titel II INFORMATIE EN GEHEIMHOUDING

Artikel 5. Informatieverstrekking

1. Partijen komen in de Toegangsovereenkomst overeen op welke wijze (waaronder mede begrepen tijdstip en frequentie) de Spoorwegonderneming de gegevens levert als bedoeld in paragraaf 2.10 van de Netverklaring alsmede welke overige informatie en/of gegevens zij elkaar leveren in het kader van de uitoefening van hun werkzaamheden.
2. Partijen informeren elkaar tijdig indien zij over andere informatie dan bedoeld in het vorige lid beschikken en waarvan zij weten of in redelijkheid behoren te weten dat de Spoorwegonderneming dan wel de Exploitant deze informatie nodig heeft voor het naar behoren uitvoeren van de Toegangsovereenkomst.
3. Indien één der Partijen schade lijdt als gevolg van gedragingen van een Derde of een Hulp persoon verlenen Partijen elkaar, indien mogelijk en voorzover redelijkerwijs te verlangen, medewerking bij het achterhalen van de identiteit van deze Derde of Hulp persoon.
4. De Spoorwegonderneming verstrekt aan de Exploitant om niet informatie die de Exploitant nodig heeft:
 - a. voor het opstellen van een ontwerp-geluidbelastingkaart als bedoeld in artikel 7 van richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (Pb EG L 189) met betrekking tot de geluidsbelasting vanwege de hoofdspoorwegen;
 - b. om de voor Nederland geldende verplichtingen na te leven van Verordening (EG) nr. 91/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 16 december 2002 betreffende de statistieken van het spoorvervoer (PbEG L 14).

Artikel 6. Geheimhouding

1. Partijen zijn verplicht tot geheimhouding van de van elkaar ontvangen gegevens die als vertrouwelijk zijn medegedeeld of waarvan het vertrouwelijke karakter begrepen moest worden.
2. In het kader van de uitvoering van de Toegangsovereenkomst ontvangen informatie dient alleen gebruikt te worden voor de doeleinden waarvoor zij werd verstrekt.

3. Partijen verstrekken de Toegangsovereenkomst, een deel daarvan of daaruit voortvloeiende gegevens, niet aan Derden zonder toestemming van de wederpartij.
4. Onverminderd het bepaalde in de leden 1, 2 en 3 van dit artikel, kan vertrouwelijke informatie zonder toestemming van de wederpartij aan een Derde verstrekt en door deze gebruikt worden indien dit bij of krachtens wettelijke regeling, de Concessie en een gerechtelijke - of arbitrale uitspraak daaronder begrepen, bepaald is.
5. Na beëindiging van de Toegangsovereenkomst blijven de verplichtingen ingevolge dit artikel bestaan.

TITEL III RECHTEN EN VERPLICHTINGEN VAN DE EXPLOITANT EN DE SPOORWEGONDERNEMING

Artikel 7. Toegang tot en gebruik van de Spoorwegen door de Spoorwegonderneming

1. De Spoorwegonderneming heeft toegang tot de Spoorwegen en het recht tot gebruik daarvan onder de voorwaarden en op de wijze als bepaald in:
 - a. de toepasselijke nationale en internationale wettelijke bepalingen en de daaruit voortvloeiende aan de Exploitant opgelegde voorschriften en gerechtelijke en/of arbitrale uitspraken.
 - b. de Toegangsovereenkomst.
 - c. de door de Exploitant bekendgemaakte Bevoegdheidsregelingen waarin aangegeven is op welke wijze de Exploitant uitvoering geeft aan uit de Spoorwegwet voortvloeiende publiekrechtelijke bevoegdheden van de Exploitant .
2. Voorafgaand aan de ondertekening van de Toegangsovereenkomst heeft de Spoorwegonderneming de hierna vermelde documenten aan de Exploitant overgelegd:
 - a. een geldige Bedrijfsvergunning of elk gelijkwaardig document als bedoeld in artikel 30, lid 1, Spoorwegwet;
 - b. een geldig Veiligheidsattest of Proefattest;
 - c. een bewijs dat is voldaan is aan het gestelde in artikel 55 Spoorwegwet.
 De Spoorwegonderneming doet onverwijld, doch in elk geval binnen 14 dagen, schriftelijk melding aan de Exploitant van elke gebeurtenis die de geldigheid van de genoemde documenten beperkt of beëindigt.
3. Het is de Spoorwegonderneming niet toegestaan de Spoorwegen te wijzigen, te beschadigen, te verontreinigen of op een andere manier te gebruiken dan waarvoor zij bedoeld, ingericht of beschikbaar gesteld zijn. Onder verontreinigen als bedoeld in dit lid wordt niet verstaan het storten of doen storten van vaste stoffen of vloeistoffen die vrijkomen bij de normale bedrijfsvoering van Spoorvoertuigen als bedoeld in artikel 19 lid 1 onder b van de Spoorwegwet.
4. De Spoorwegonderneming is jegens de Exploitant verantwoordelijk voor gedragingen van afzenders en geadresseerden als bedoeld in het vervoerrecht die werkzaamheden (doen) verrichten op openbare laad- en losplaatsen en/of emplacementen voor zover de Spoorwegonderneming in staat is om de gedragingen feitelijk dan wel juridisch te beïnvloeden.
5. Indien door gedragingen als bedoeld in het vorige lid schade wordt veroorzaakt, is de Spoorwegonderneming hiervoor slechts aansprakelijk als de schadeveroorzakende gebeurtenis te wijten is aan het gedrag van een Derde en de Spoorwegonderneming feitelijk en/of juridisch in staat was om de schadeveroorzakende gebeurtenis te vermijden en de gevolgen daarvan te verhinderen. Deze bepaling laat de aansprakelijkheid van geadresseerden en afzenders voor de door hen te verrichten activiteiten op deze openbare laad- en losplaatsen en/of emplacementen onverlet.

Artikel 8. Verdeling van capaciteit

1. De Exploitant draagt zorg voor de verdeling van capaciteit conform de daartoe in de Netverklaring, paragraaf 4.4 en in de Toegangsovereenkomst opgenomen procedures en met inachtneming van het gestelde in het besluit als bedoeld in artikel 61 lid 1 van de Spoorwegwet.
2. Voorzover de capaciteit in de vorm van paden wordt verdeeld, worden zulke paden voor de duur van maximaal de duur van één dienstregelingsperiode verdeeld.
3. Het is de Spoorwegonderneming niet toegestaan de met haar overeengekomen capaciteit over te dragen aan of te laten gebruiken door een derde.

4. In geval van nood en indien dit absoluut noodzakelijk is ten gevolge van een storing die de Spoorwegen tijdelijk onbruikbaar maakt, vervalt de verdeelde capaciteit.
5. Indien de Spoorwegonderneming gedurende een periode van tenminste één maand binnen één dienstregelingjaar voor minder dan de in de Netverklaring paragraaf 4.6 te noemen drempelwaarde een treinpad heeft gebruikt, levert de Spoorwegonderneming dit treinpad in gedurende de resterende looptijd van dat dienstregelingjaar, tenzij dit te wijten is aan niet economische redenen buiten de wil van de Spoorwegonderneming.
6. De Exploitant behoudt zich het recht voor verdeelde capaciteit te onttrekken of te wijzigen:
 - a. op last van het bevoegd overheidsgezag dan wel ter voorkoming van een dergelijke last, indien de last schriftelijk aan de Exploitant is medegedeeld voor een voldoende concreet aangeduide situatie;
 - b. in het belang van de openbare orde;
 - c. naar aanleiding van een melding als bedoeld in artikel 7, tweede lid;
 - d. voorzover het capaciteit betreft die benodigd is voor de uitvoering van diensten voor personenvervoer, en de Spoorwegonderneming niet langer gerechtigd is overeenkomstig de Concessiewet personenvervoer per trein die diensten te verrichten.
7. Indien de Exploitant gebruik maakt van de bevoegdheid bedoeld in het vorige lid, spant de Exploitant zich in om de nadelige gevolgen daarvan zoveel als mogelijk in duur en omvang voor de Spoorwegonderneming te beperken. Indien de Exploitant van de bevoegdheid bedoeld in het vorige lid gebruik wenst te maken ter voorkoming van een last van het bevoegd overheidsgezag, zal hij daarover vooraf overleg voeren met de Spoorwegonderneming.

Artikel 9. Gebruik Spoorvoertuigen door de Spoorwegonderneming

1. De Exploitant is gerechtigd in verband met de aan de Exploitant op grond van de relevante nationale en internationale wettelijke bepalingen opgelegde voorschriften en/of de uitvoering van de Concessie en/of een gerechtelijke dan wel arbitrale uitspraak een aanvullende beoordeling van (herstelde) Spoorvoertuigen uit te voeren ten aanzien van die aspecten die in het onderzoek voor het Goedkeurings- en Inzetcertificaat buiten beschouwing zijn gebleven.
2. De Exploitant kan naar aanleiding van de in het eerste lid bedoelde aanvullende beoordeling aanwijzingen geven en/of voorwaarden en beperkingen verbinden aan het gebruik van Spoorwegen of het gebruik van Spoorwegen door de betreffende Spoorvoertuigen uitsluiten. Het resultaat van de beoordeling wordt schriftelijk aan de Spoorwegonderneming meegedeeld.
3. Tot de in het tweede lid bedoelde voorwaarden en beperkingen kunnen o.a. behoren:
 - a. het stellen van een herbeoordelingstermijn;
 - b. een herbeoordeling bij wijziging van het Spoorvoertuig;
 - c. het (tijdelijk) toepassen van een klassenindeling.
4. De Spoorwegonderneming stelt aan de Exploitant de gegevens beschikbaar met betrekking tot identificatie en inzetmogelijkheden en –beperkingen van de door de Spoorwegonderneming ingezette Spoorvoertuigen.
5. Op eerste verzoek van de Exploitant toont de Spoorwegonderneming van het door haar te gebruiken Spoorvoertuig een geldige EG-keuringsverklaring of een geldig Goedkeuringscertificaat zoals bedoeld in de artikelen 36 en 37 Spoorwegwet, een geldig Inzetcertificaat als bedoeld in artikel 36 lid 4 Spoorwegwet en/of een ontheffing als bedoeld in artikel 46 Spoorwegwet.
6. De spoorwegonderneming die een Spoorvoertuig heeft aangebracht blijft na aankomst van het voertuig tegenover de Exploitant verantwoordelijk voor dat voertuig. Deze verantwoordelijkheid vervalt pas als een andere Spoorwegonderneming dat voertuig heeft vervoerd of verplaatst, of aan de Exploitant heeft medegedeeld de verantwoordelijkheid voor het voertuig over te nemen.

7. Indien een Spoorwegonderneming, behoudens een verkregen ontheffing als bedoeld in artikel 46 van de Spoorwegwet, het verbod als bedoeld in artikel 36 lid 1 van de Spoorwegwet of de voorschriften of beperkingen als bedoeld in artikel 46 lid 2 van de Spoorwegwet overtreedt of niet in het bezit is van een geldig Inzetcertificaat en/of de Spoorwegen niet gebruikt overeenkomstig de beoordeling als bedoeld in dit artikel, is de Exploitant gerechtigd de Spoorwegonderneming terstond het gebruik van het desbetreffende Spoorvoertuig op de Spoorwegen te ontzeggen en daadwerkelijk te beëindigen. De hiermee verband houdende kosten komen voor rekening van de Spoorwegonderneming. De Exploitant is eveneens gerechtigd tot gebruiksontheffing ten aanzien van Spoorvoertuigen die voor wat betreft de aspecten waarop zij in het kader van de toelating zijn beoordeeld, niet meer voldoen aan de daarbij toepasselijke technische specificaties. Zulke Spoorvoertuigen mogen, indien verblijvend op de Spoorwegen, uitsluitend na verkregen toestemming van de Exploitant en onder daarbij te stellen voorwaarden worden verplaatst.

Artikel 10. Milieu en veiligheid

1. De Spoorwegonderneming die op een tot de Spoorwegen behorend emplacement andere activiteiten wil uitvoeren dan voor aankomend, vertrekkend of doorrijdend treinverkeer, mag dat alleen doen als voor die activiteiten een milieuvergunning is afgegeven. De Spoorwegonderneming moet de vergunninghouder in de gelegenheid stellen om vooraf te beoordelen of voorgenomen activiteiten op emplacementen passen binnen de verplichtingen van de Wet Milieubeheer en de milieuvergunning. De Spoorwegonderneming die op emplacementen activiteiten uitvoert of wil uitvoeren die vallen onder de vergunningsverplichting, moet zich op de hoogte stellen van de beperkingen en voorschriften die uit de vergunning voortvloeien en deze in acht nemen.
2. De Spoorwegonderneming neemt bij het gebruik van de Spoorweginfrastructuur de in paragraaf 3.4.1 en bijlage 10 van de Netverklaring vermelde gebruikbeperkingen en -voorschriften in acht;
3. De Spoorwegonderneming aanvaardt dat de Exploitant de naleving door de Spoorwegonderneming van gebruikbeperkingen en -voorschriften vanwege aan de volmachtverlener verleende milieu- en gebruikvergunningen controleert.
4. Indien het gevaar bestaat dat schade door de Spoorwegonderneming aan de Spoorwegen en/of het milieu wordt toegebracht of reeds is toegebracht en/of de veiligheid van Derden en/of het spoorwegverkeer in gevaar komt of reeds is gekomen door de Spoorwegonderneming, dient de Spoorwegonderneming zodra zij hiermee bekend is, de Exploitant daarvan zo spoedig mogelijk in kennis te stellen. De in kennisstelling laat de wettelijke en contractuele verplichtingen van de Spoorwegonderneming onverlet.
5. De Exploitant is bevoegd om op grond van relevante nationale en internationale wettelijke bepalingen, de daaruit voortvloeiende aan de Exploitant opgelegde voorschriften en gerechtelijke en/of arbitrale uitspraken te bepalen, dat op de Spoorwegen of op een gedeelte daarvan, door de Exploitant aangewezen spoorgebonden bedrijfsprocessen van de Spoorwegonderneming niet, dan wel uitsluitend op door hem daarvoor aangewezen plaatsen en/of onder door hem te geven voorwaarden en/of met gebruikmaking van de daarvoor ter plaatse aanwezige voorzieningen, mogen worden uitgevoerd.
Onder bedrijfsprocessen wordt onder meer verstaan:
 - a. in- en uitwendige reiniging van Spoorvoertuigen;
 - b. beproeving van Spoorvoertuigen;
 - c. innemen van brandstoffen;
 - d. opstellen van Spoorvoertuigen;
 - e. afvoer van afval van bedrijfsprocessen en van afval uit Spoorvoertuigen;
 - f. het plegen van inspectie, onderhoud en/of herstellingen aan Spoorvoertuigen.
6. De Spoorwegonderneming onthoudt zich van handelen dat overschrijding van de krachtens de Wet geluidhinder geldende grenswaarden of overtreding van de van belang zijnde voorschriften behorende bij de krachtens de Wet milieubeheer verleende vergunningen tot gevolg heeft.

7. Bij dreigende overschrijding van de in het vorige lid bedoelde grenswaarden of dreigende overtreding van de in vorige lid bedoelde voorschriften, kan de Exploitant aanwijzingen geven aan de Spoorwegonderneming.

Artikel 11. Overslaan vloeistoffen ten behoeve van het laten rijden van Spoorvoertuigen

1. Het is de Spoorwegonderneming uitsluitend toegestaan voor het milieu schadelijke vloeistoffen ten behoeve van het laten rijden van Spoorvoertuigen over te slaan op de daartoe bestemde en door de Exploitant aangewezen plaatsen.
2. Met toestemming van de Exploitant kan ook op andere dan de daartoe door de Exploitant aangewezen plaatsen voor het milieu schadelijke vloeistoffen ten behoeve van het laten rijden van Spoorvoertuigen overgeslagen worden door Spoorwegondernemingen. De Exploitant kan aan een verleende toestemming als hiervoor bedoeld voorschriften verbinden.

Artikel 12. Maatregelen voor herstel van het treinverkeer

1. Bij een verstoring van het treinverkeer stellen Partijen alles wat redelijkerwijs verwacht kan worden in het werk om zo spoedig mogelijk de verstoring op te heffen en de nadelige gevolgen daarvan zoveel als mogelijk te beperken.
2. Met het oog hierop kan de Exploitant o.a. treinen ophouden, langzamer of sneller laten doen rijden, omleiden, inleggen of paden opheffen. De Exploitant past daarbij de in de Toegangsovereenkomst vastgelegde Generieke Operationele Regeling Orderacceptatie en bijsturingsregelingen toe.

Artikel 13. Medewerking van de Spoorwegonderneming

1. De Spoorwegonderneming is gehouden aan de Spelregels Ketenregie. De Exploitant behoudt zich het recht voor de Spelregels Ketenregie eenzijdig te wijzigen. Wijzigingen zijn van kracht vanaf de datum waarop de Exploitant de wijziging op haar website (www.keyrail.nl) bekend heeft gemaakt.
2. Op aanwijzing van de Exploitant is de Spoorwegonderneming gehouden tot het verlenen van bijstand bij (i) het opheffen van een verstoring ongeacht de oorzaak daarvan, en (ii) het wegslepen van Spoorvoertuigen, die niet of niet tijdig door een Spoorwegondernemer bij enige (container)terminal zijn opgehaald conform de Spelregels Ketenregie en het plaatsen van die Spoorvoertuigen op een door de Exploitant aan te wijzen emplacementspoor. Indien naar het oordeel van de Exploitant noodzakelijk, stelt de Spoorwegonderneming hem daarvoor geschikt materieel en/of daartoe geschikte ondergeschikte Hulpverleners ter beschikking. De partij die bijstand verleent bij het wegslepen van Spoorvoertuigen als hiervoor in dit lid 2 bedoeld, zal zich in daarbij dienen te houden aan de normale voorwaarden voor het rijden met een trein van een terminal naar een emplacement.
3. De kosten van de in lid 2 bedoelde bijstand die worden gemaakt door de Spoorwegonderneming die (i) de verstoring niet zelf heeft veroorzaakt, of (ii) in dit geval niet nalatig was in de naleving van de Spelregels Ketenregie, komen ten laste van de Exploitant.
4. De Spoorwegonderneming die de verstoring veroorzaakt heeft casu quo nalatig was in de naleving van de Spelregels Ketenregie, is gehouden om de in lid 3 bedoelde kosten en andere kosten die de Exploitant ter opheffing van de verstoring casu quo de nalatigheid heeft moeten maken, op eerste verzoek aan de Exploitant te vergoeden. De Exploitant kan in dat verband een de partijen bindende regeling met standaardtarieven opstellen.
5. Indien de bijstand verlenende Spoorwegonderneming, ondanks het in acht nemen van de benodigde zorgvuldigheid bij het verlenen van bijstand, schade veroorzaakt bij de bijstand ontvangende Spoorwegonderneming en/of de Exploitant, of zelf schade lijdt, is deze schade voor rekening en risico van de partij voor wiens rekening en risico de verstoring casu quo de nalatigheid in de naleving van de Spelregels Ketenregie is.

6. Indien de bijstand verlenende Spoorwegonderneming, ondanks het in acht nemen van de benodigde zorgvuldigheid bij het verlenen van bijstand, schade veroorzaakt bij een Derde niet zijnde de andere bij de verstoring betrokken partijen casu quo de partijen die uitvoering geven aan de Spelregels Ketenregie en deze Algemene Voorwaarden, dan komt deze schade voor rekening en risico van de veroorzaker van de verstoring casu quo de Spoorwegondernemer die nalatig was in de naleving van de Spelregels Ketenregie. De veroorzaker van de storing casu quo de Spoorwegondernemer die nalatig was in de naleving van de Spelregels Ketenregie vrijwaart, indien noodzakelijk, de andere bij de verstoring betrokken partijen casu quo de partijen die uitvoering geven aan de Spelregels Ketenregie en deze Algemene Voorwaarden voor aanspraken tot schadevergoeding van deze Derde(n).
7. De Spoorwegonderneming is gehouden tot deelname aan de calamiteitenorganisatie overeenkomstig de Generieke Operationele Regeling zoals overeengekomen in de Generieke Operationele Regeling Calamiteitenplan Rail.
8. De Exploitant kan naar redelijkheid en billijkheid rijwegen aanwijzen voor roestrijden.

Artikel 14. Betreden Spoorwegen

1. Voorzover de Spoorwegonderneming (Hulp)personen toestaat de Spoorwegen te betreden, geschiedt dit voor risico van de Spoorwegonderneming.
2. De Spoorwegonderneming draagt er zorg voor dat de in het eerste lid bedoelde (Hulp)personen voldoende geïnstrueerd zijn met het oog op het ordentelijk en veilig betreden van de Spoorwegen.

Artikel 15. Controle en aanwijzingen

1. De Exploitant is gerechtigd om, met het oog op de door hem uit te voeren taken en zijn verantwoordelijkheden ingevolge toepasselijke nationale en internationale wettelijke bepalingen, de daaruit voortvloeiende aan Exploitant opgelegde voorschriften en gerechtelijke en/of arbitrale uitspraken, controles uit te voeren en/of noodzakelijke aanwijzingen te geven aan de (Hulppersoon van de) Spoorwegonderneming die deze aanwijzingen onverwijld dienen op te volgen. In de Toegangsovereenkomst worden de categorieën van functionarissen van de Exploitant aangeduid aan wie de uitoefening van de hier bedoelde bevoegdheid toekomt.
2. De bevoegdheid van de Exploitant als bedoeld in het eerste lid kan uitsluitend worden gebruikt met het oog op de bescherming van Spoorwegen, het voorkomen dan wel beheersen van hinder die andere gebruikers van Spoorwegen en de omgeving ondervinden en het veilig en doelmatig gebruik van Spoorwegen.
3. De controles en aanwijzingen dienen de normale bedrijfsvoering van de Spoorwegonderneming zo min mogelijk te hinderen en, indien mogelijk, voor de Spoorwegonderneming op de minst bezwarende wijze worden uitgevoerd respectievelijk gegeven. De Exploitant heeft uitsluitend toegang tot de voor controle relevante Spoorvoertuigen, installaties en uitrustingen van de Spoorwegonderneming.
4. De Spoorwegonderneming is gehouden gevolg te geven aan door de Exploitant gegeven aanwijzingen als bedoeld in deze Algemene Voorwaarden. Bij het niet onverwijld opvolgen van een rechtmatig gegeven aanwijzing als bedoeld in deze Algemene Voorwaarden, verbeurt de Spoorwegonderneming een direct opeisbare boete van € 5.000,- per overtreding, onverminderd het recht van de Exploitant om schadevergoeding te vorderen.
5. Indien de Spoorwegonderneming geen gevolg geeft aan een door de Exploitant gegeven aanwijzing en het direct opvolgen van de aanwijzing door de Exploitant noodzakelijk wordt geacht in verband met het voorkomen van schade, dreigend gevaar, beëindigen van een onrechtmatige situatie, overlast en/of spoedige herstel van het treinverkeer als bedoeld in artikel 12 lid 1, kan de Exploitant de uit de aanwijzing voortvloeiende handelingen en/of werkzaamheden voor rekening en risico van de Spoorwegonderneming zelf uitvoeren.

TITEL IV AANSPRAKELIJKHEID

Artikel 16. Aansprakelijkheid Exploitant jegens de Spoorwegonderneming

1. Indien de Exploitant ten gevolge van enig handelen of nalaten van hemzelf of van een door hem gebruikte Hulppersoon toerekenbaar schade veroorzaakt aan eigendommen van de Spoorwegonderneming, of aan eigendommen van of aan Hulppersonen of eigendommen van of aan Derden waarvoor de Spoorwegonderneming krachtens enigerlei rechtsverhouding aansprakelijk is, is de Exploitant aansprakelijk voor de door de Spoorwegonderneming, Derde of Hulppersoon geleden schade. Tevens is de Exploitant op grond van artikel 6:174 BW aansprakelijk voor de door hem beheerde Spoorwegen.
2. Op grond van het eerste lid komt geleden omzet- of winstderving, tenzij in geval van opzet of bewust roekeloos handelen, niet voor vergoeding in aanmerking. De volgende schadecomponenten komen voor vergoeding in aanmerking:
 - a. persoonsschade (letsel en overlijden);
 - b. zaakschade;
 - c. ladingschade;
 - d. kosten voor berging en bereddering;
 - e. deskundigenkosten;
 - f. Out of pocket kosten;
 - g. Behandelingskosten;
 - h. redelijke kosten voor de vaststelling van de aansprakelijkheid en de hoogte van de schade.
3. De Exploitant is, behoudens opzet en bewust roekeloos handelen, niet aansprakelijk voor schade als bedoeld in het eerste lid indien de schade minder dan € 5.000,- per Schadegeval bedraagt.
4. De Exploitant is niet aansprakelijk voor schade die de Spoorwegonderneming lijdt vanwege een door de Exploitant op grond van de Toegangsovereenkomst rechtmatig en met inachtneming van het bepaalde in artikel 15 gegeven aanwijzing en voor de gevolgen van toepassing van artikel 8 lid 5.
5. Indien door een aan de Exploitant toerekenbare oorzaak de Spoorwegonderneming gedurende tenminste 8 aaneengesloten uren het door haar geplande verkeer niet of slechts gedeeltelijk kan laten plaatsvinden, vergoedt de Exploitant de daaruit voor de Spoorwegonderneming voortvloeiende Out of pocketkosten en Behandelingskosten, waarbij de Behandelingskosten naar keuze van de Spoorwegonderneming worden bepaald volgens de in artikel 1 lid 3 opgenomen tabel of op basis van de werkelijk gemaakte behandelingskosten met inachtneming van lid 6.
6. Indien bij een schadegeval als bedoeld in lid 5 de Spoorwegonderneming ervoor kiest de Behandelingskosten te bepalen op basis van werkelijk gemaakte kosten worden de administratiekosten ter afhandeling van het schadegeval aan de hand van de volgende tabel vastgesteld waarbij de referentieschade bestaat uit extra bureau- en communicatiekosten, kosten van herplanning van de bedrijfsproductie en de kosten van personeel dat extra benodigd is gedurende de tijd dat het schadeveroorzakend voorval zoals bedoeld in dit lid de normale bedrijfsproductie belemmert:

referentieschade			administratiekosten
€ 5.000,- -	tot	€ 10.000,--	€ 350,--
€ 10.000,- -	tot	€ 30.000,--	€ 375,--
€ 30.000,- -	tot	€ 50.000,--	€ 475,--
€ 50.000,- -	tot	-----	1% van de referentieschade

Indien de aansprakelijkheid voor het schadegeval prompt zonder discussie wordt erkend door de Exploitant en prompt betaling van de schade volgt, worden de administratiekosten beperkt tot 50% van de in bovenstaande tabel genoemde bedragen.

7. De Exploitant is, behoudens opzet of bewuste roekeloosheid en behoudens de leden 5 en 6 van dit artikel, niet aansprakelijk voor het niet, niet juist, niet tijdig kunnen gebruiken van Spoorwegen of delen daarvan en tijdens het gebruik opgetreden vertragingen.
8. Van het bepaalde in de leden 5,6 en 7 kan in de Toegangsovereenkomst afgeweken worden in gevallen waarin de Exploitant en de Spoorwegonderneming prestatieafspraken met betrekking tot het gebruik van de Spoorwegen overeenkomen.

Artikel 17. Aansprakelijkheid Spoorwegonderneming jegens de Exploitant

1. Indien de Spoorwegonderneming ten gevolge van enig handelen of nalaten van haarzelf of van een door haar gebruikte Hulppersoon toerekenbaar schade veroorzaakt aan eigendommen van de Exploitant, of aan eigendommen van of aan Hulppersonen of van of aan Derden waarvoor de Exploitant krachtens enigerlei rechtsverhouding aansprakelijk is, is de Spoorwegonderneming aansprakelijk voor de door de Exploitant, de Derde of Hulppersoon geleden schade .
2. Op grond van het eerste lid komt geleden omzet- of winstderving, tenzij in geval van opzet of bewust roekeloos handelen, niet voor vergoeding in aanmerking. De volgende schadecomponenten komen voor vergoeding in aanmerking:
 - a. persoonsschade (letsel en overlijden)
 - b. zaakschade
 - c. kosten voor berging en bereddering
 - d. deskundigenkosten
 - e. Behandelingskosten;
 - f. redelijke kosten voor de vaststelling van de aansprakelijkheid en de hoogte van de schade.
3. De Spoorwegonderneming is, behoudens opzet en bewuste roekeloosheid, niet aansprakelijk voor schade als bedoeld in het eerste lid indien de schade minder dan € 5.000,-- per Schadegeval bedraagt.
4. In geval van vervoer van gevaarlijke stoffen is de Spoorwegonderneming op grond van artikel 6: 175 BW jo. 8:1670 e.v. BW aansprakelijk voor de door de Exploitant geleden schade. De leden 1, 2 en 3 zijn van toepassing behoudens de laatste zin van lid 3. Indien een Derde en/of een Hulppersoon van de Spoorwegonderneming de Exploitant aanspreekt op grond van artikel 8: 1670 e.v. vrijwaart de Spoorwegonderneming de Exploitant van alle door de Exploitant te lijden schade, behoudens geheel of gedeeltelijke eigen schuld van de Exploitant.
5. De Spoorwegonderneming is jegens de Exploitant aansprakelijk indien de Spoorwegonderneming de aan het gebruik van de Spoorwegen door de overheid verbonden voorschriften in welke vorm dan ook toerekenbaar overtreedt. De Spoorwegonderneming is alsdan gehouden de Exploitant te vrijwaren van alle door de Exploitant te lijden schade in welke vorm dan ook, waarbij het bepaalde in lid 3 niet van toepassing is.
6. De Spoorwegonderneming is jegens de Exploitant tevens aansprakelijk voor de door de Exploitant geleden schade veroorzaakt door een aan de Spoorwegonderneming toerekenbare oorzaak, indien daardoor het verkeer over Spoorwegen of delen daarvan gedurende tenminste 8 aangesloten uren niet of slechts gedeeltelijk kan plaatsvinden.

Artikel 18. Onderlinge aansprakelijkheid Spoorwegonderneming

1. Indien de Spoorwegonderneming ten gevolge van enig handelen of nalaten van haarzelf of van een door haar gebruikte Hulppersoon of een Derde toerekenbaar schade veroorzaakt aan eigendommen van een andere Spoorwegonderneming, aan eigendommen van of aan Hulppersonen of eigendommen van of aan Derden waarvoor een andere Spoorwegonderneming krachtens enigerlei rechtsverhouding aansprakelijk is, is de Spoorwegonderneming aansprakelijk voor de door de andere Spoorwegonderneming, de Derde of de Hulppersoon geleden schade.

2. Op grond van het eerste lid komt geleden omzet- of winstderving, tenzij in geval van opzet of bewust roekeloos handelen, niet voor vergoeding in aanmerking. De volgende schadecomponenten komen voor vergoeding in aanmerking:
 - a. persoonsschade (letsel en overlijden)
 - b. zaakschade
 - c. ladingschade
 - d. kosten voor berging en bereddering
 - e. deskundigenkosten voor het bepalen van de hoogte van de schade
 - f. Out of pocket kosten.
 - g. Behandelingskosten.
 - h. redelijke kosten voor de vaststelling van de aansprakelijkheid en de hoogte van de schade.
3. De Spoorwegonderneming is, behoudens opzet en bewuste roekeloosheid, niet aansprakelijk voor schade als bedoeld in het eerste lid indien de schade minder dan € 5.000,-- per Schadegeval bedraagt.
4. In geval van vervoer van gevaarlijke stoffen is de Spoorwegonderneming op grond van artikel 6:1675 BW jo. 8:1670 e.v. BW aansprakelijk voor de door de andere Spoorwegonderneming geleden schade. De leden 1 en 2 zijn van toepassing.
5. Indien door een aan een Spoorwegonderneming toerekenbare oorzaak een andere Spoorwegonderneming niet in staat is om gedurende tenminste 8 aaneengesloten uren het door haar geplande vervoer te laten plaatsvinden is de Spoorwegonderneming die het gebruik van de Spoorwegen belemmert aansprakelijk voor de daaruit voor de andere Spoorwegondernemingen voortvloeiende Out of pocketkosten en Behandelingskosten, waarbij de Behandelingskosten naar keuze van de schadelijgende Spoorwegonderneming worden bepaald volgens de in artikel 1 lid 3 opgenomen tabel of op basis van de werkelijk gemaakte Behandelingskosten.
6. De Spoorwegonderneming aanvaardt dat een andere Spoorwegonderneming die deze Algemene Voorwaarden eveneens heeft aanvaard zich jegens haar rechtstreeks op het bepaalde, voorzover relevant voor de relatie tussen Spoorwegonderneming, in deze Algemene Voorwaarden kan beroepen. Dit artikel is een derdenbeding als bedoeld in artikel 6:253 BW.

Artikel 19. Toerekenbaar tekortschieten

1. Onverminderd het in deze titel IV bepaalde is een Partij in geval van een toerekenbare niet-nakoming van zijn verplichtingen, waarbij hij eerst in gebreke is gesteld waarbij een, gegeven de feitelijke omstandigheden, redelijke termijn is gesteld om verplichtingen alsnog na te komen, maar nakoming desondanks geheel of gedeeltelijk uitbleef, aansprakelijk voor de door de andere partij geleden schade, met dien verstande dat, behoudens in geval van opzet of bewuste roekeloosheid, de door de andere partij geleden omzet- of winstderving niet voor vergoeding in aanmerking komt. De artikelen 16 lid 3 en 17 lid 3 zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 20. Beperking aansprakelijkheid, verjaring en overmacht

1. De aansprakelijkheid van Partijen in welke vorm dan ook is beperkt tot de in titel IV opgenomen bepalingen onverlet het recht van Partijen om nakoming van het bepaalde in Toegangsovereenkomst en/of deze Algemene Voorwaarden te vorderen.
2. Op de Toegangsovereenkomst en/of deze Algemene Voorwaarden gebaseerde rechtsovereenkomst(en) van de Spoorwegonderneming of de Exploitant verjaart/verjaren na drie jaren te rekenen vanaf de dag volgend op die waarop de rechtsovereenkomst(en) en de aansprakelijke partij bij de Exploitant dan wel de Spoorwegonderneming bekend zijn, en in ieder geval door verloop van vijf jaren na de gebeurtenis die de rechtsovereenkomst(en) heeft doen ontstaan.

3. De Exploitant en/of de Spoorwegonderneming zijn vanwege overmacht niet aansprakelijk voor schade in welke vorm dan ook, indien de schade is veroorzaakt door een oorlogshandeling, vijandelijkheden, terroristische aanslagen, niet door de Exploitant veroorzaakte stroomstoringen, zelfdodingen of pogingen daartoe, dieren, natuurlijke - en rechtspersonen die niet tot de invloedssfeer van de Spoorwegonderneming en de Exploitant behoren, burgeroorlog, opstand, landelijke of regionale, al dan niet georganiseerde, stakingen of werkonderbrekingen in het bedrijf van de Exploitant en/of in het bedrijf van de Spoorwegonderneming of natuurgebeuren van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard. Onder overmacht in de zin van deze Algemene Voorwaarden wordt tevens verstaan hetgeen daaromtrent in wet en jurisprudentie wordt begrepen.
4. Het bepaalde in lid 3 laat de verplichting van Exploitant voortvloeiende uit artikel 7 lid 2 van de Spoorwegwet onverlet.

TITEL V FINANCIËLE BEPALINGEN

Artikel 21. Gebruiksvergoeding en reserveringsvergoeding

1. De Spoorwegonderneming is het in de Netverklaring paragraaf 6.3 genoemde tarief x grondslag verschuldigd voor het Basistoegangspakket en voor de overeengekomen onderdelen van het pakket 2 Toegang tot voorzieningen, alsmede de in de Netverklaring paragraaf 6.4 voor die dienstenpakketen aangegeven en van toepassing zijnde reserveringsvergoedingen, opslagen en kortingen. De overeen te komen vergoeding voor de overige dienstenpakketen wordt bepaald met inachtneming van de in de Netverklaring paragraaf 6.3 daarvoor aangegeven tarifieringsregels. De Exploitant indexeert de tarieven overeenkomstig de in de Netverklaring paragraaf 6.5 aangegeven methodiek.
2. De Exploitant is gerechtigd het tarief aan te passen overeenkomstig de artikelen 8, 9, 10 en 12 van Richtlijn 2001/14/EG.
3. Ten behoeve van de vaststelling van de gebruiksvergoeding voor de dienst als bedoeld in artikel 2 van bijlage 2 van Richtlijn 2001/14/EG verschafft de Spoorwegonderneming de Exploitant de facturen waaruit de door de Spoorwegonderneming ingekochte hoeveelheid tractiestroom blijkt en het bijbehorende betalingsbewijs. De Spoorwegonderneming machtigt de Exploitant om bij de leverancier tractie-energie te verifiëren of met de aangeboden facturen het totaal van alle door die leverancier geleverde tractie-energie bestreken is.
4. De Exploitant factureert de gebruiksvergoeding en de eventuele reserveringsvergoedingen per kalendermaand. Indien de Exploitant een voorlopige factuur zendt wordt deze binnen 6 maanden gevolgd door een definitieve factuur.
5. De verschuldigde gebruiksvergoeding is niet vatbaar voor verrekening als bedoeld in artikel 6:127 lid 2 BW.

Artikel 22. Betalingsvoorwaarden

1. De Spoorwegonderneming en de Exploitant voldoen de op grond van de Toegangsovereenkomst en deze Algemene Voorwaarden verschuldigde bedragen uiterlijk 30 dagen na ontvangst van de factuur.
2. Indien de Exploitant of de Spoorwegonderneming ingevolge de Toegangsovereenkomst en deze Algemene Voorwaarden verschuldigde betalingen niet, niet tijdig of niet volledig verricht en de vertraging het gevolg is van een omstandigheid waarvoor de Exploitant of de Spoorwegonderneming verantwoordelijk is, is tevens verschuldigd de wettelijke rente verhoogd met een percentage van 2 % over het verschuldigde bedrag met ingang van de dag waarop de betaling uiterlijk had moeten geschieden.
3. Alle bedragen welke op grond van de Toegangsovereenkomst en/of deze Algemene Voorwaarden verschuldigd zijn, zijn exclusief BTW.

Artikel 23. Zekerheidstelling

1. De Exploitant kan bij gerede twijfel aan de financiële gegoedheid van de Spoorwegonderneming te allen tijde verlangen dat de Spoorwegonderneming een bankgarantie of een vergelijkbare zekerheid stelt om te garanderen dat de Spoorwegonderneming aan haar uit de Toegangsovereenkomst en Algemene Voorwaarden voortvloeiende verplichtingen zal voldoen.
2. De kosten van de in het vorige lid bedoelde zekerheidsstelling zijn voor rekening van de Spoorwegonderneming.

TITEL VI OPSCHORTING EN BEËINDIGING TOEGANGSOVEREENKOMST

Artikel 24. Opschorting Toegangsovereenkomst

1. De Exploitant dan wel de Spoorwegonderneming kan de uitvoering van de Toegangsovereenkomst op grond van artikel 6:52 BW geheel of gedeeltelijk opschorten.
2. Gedurende de termijn van opschorting is de Spoorwegonderneming dan wel de Exploitant verplicht gepaste maatregelen te nemen ter voorkoming en beperking van schade.

Artikel 25. Beëindiging door de Exploitant

1. De Exploitant kan door een aangetekend schrijven de Toegangsovereenkomst zonder voorafgaande ingebrekestelling en zonder rechterlijke tussenkomst, onverwijld beëindigen indien:
 - a. de volmachtverlener de Concessie, voor zover relevant voor de dienstverlening door de Exploitant aan de Spoorwegonderneming, geheel of gedeeltelijk verliest;
 - b. de Spoorwegonderneming in staat van faillissement wordt verklaard;
 - c. de Spoorwegonderneming surséance van betaling wordt verleend;
 - d. de Spoorwegonderneming gedurende tenminste één jaar geen gebruik heeft gemaakt van aan haar verdeelde capaciteitsrechten.
2. Indien op grond van artikel 24 lid 1 de uitvoering van de Toegangsovereenkomst is opgeschort, kan de Exploitant, na een redelijke termijn gesteld te hebben waarbinnen de Spoorwegonderneming het verzuim kon zuiveren, de Toegangsovereenkomst beëindigen als de Spoorwegonderneming hiermee in gebreke is gebleven.

Artikel 26. Beëindiging door de Spoorwegonderneming

1. Bij aangetekend schrijven kan de Spoorwegonderneming de Toegangsovereenkomst met inachtneming van de in de Toegangsovereenkomst opgenomen opzegtermijn beëindigen.
2. De Spoorwegonderneming kan door een aangetekend schrijven de Toegangsovereenkomst zonder voorafgaande ingebrekestelling en zonder rechterlijke tussenkomst, onverwijld beëindigen indien
 - a. de volmachtverlener de Concessie, voor zover relevant voor de dienstverlening door de Exploitant aan de Spoorwegonderneming, geheel of gedeeltelijk verliest;
 - b. de Exploitant in staat van faillissement wordt verklaard;
 - c. de Exploitant surséance van betaling wordt verleend.
3. Indien op grond van artikel 24 lid 1 de uitvoering van de Toegangsovereenkomst is opgeschort, kan de Spoorwegonderneming, na een redelijke termijn gesteld te hebben waarbinnen de Exploitant het verzuim kon zuiveren, de Toegangsovereenkomst beëindigen als de Exploitant hiermee in gebreke is gebleven.
4. Indien de Exploitant de Toegangsovereenkomst en/of Algemene Voorwaarden wijzigt, kan de Spoorwegonderneming, in het geval de Spoorwegonderneming het niet met de wijziging eens is, de Toegangsovereenkomst met inachtneming van 3 maanden na het moment van wijziging beëindigen.

Artikel 27. Schadevergoeding bij beëindiging Toegangsovereenkomst

1. Bij beëindiging van de Toegangsovereenkomst op grond van titel VI is, behalve bij beëindiging vanwege surséance van betaling, faillissement en toerekenbaar tekortschieten, geen schadevergoeding in welke vorm dan ook verschuldigd.

Artikel 28. Toepassingsbereik, toepasselijk recht en beslechting geschillen

1. Deze Algemene Voorwaarden zijn van toepassing op Toegangsovereenkomsten.
2. Op de Toegangsovereenkomst en de Algemene Voorwaarden is Nederlands recht van toepassing, met inbegrip van de volgens de Nederlands recht geldende internationale verdragen waaronder ook in het bijzonder het COTIF 1999 en de daaraan verbonden Aangangsels.
3. Alle geschillen, met uitzondering van geschillen voortkomend uit artikel 61 Spoorwegwet en de op dat artikel gebaseerde Algemene Maatregel van Bestuur, voortvloeiende uit de Toegangsovereenkomst en/of deze Algemene Voorwaarden, worden beslecht door de daartoe bevoegde burgerlijke rechter te Utrecht indien deze geschillen niet in der minne geschikt kunnen worden.
4. In afwijking van lid 3 kunnen Partijen nader overeenkomen dat de in dit lid bedoelde geschillen worden beslecht overeenkomstig het alsdan geldende reglement van het Nederlands Arbitrage Instituut. Het scheidsgerecht, dat beslist naar de regelen des rechts, kan uit één of drie arbiters bestaan. De plaats van arbitrage is Utrecht.
5. De leden 1 tot en met 4 van dit artikel laten artikel 71 Spoorwegwet onverlet.

Bijlage 7:

Uitvoeringsregelingen

Titel van de uitvoeringsregeling	Categorie		Bron
BR Roestrijden		2	ProRail
BR Uitvoeren proefrit		2	ProRail
BR Afhandelingsstrategieën, verdeling bij verstoringen	1		www.keyrail.nl (NB – zie bij GOR Bijsturing)
BR Communicatie bij incidenten		2	ProRail
BR Buiten-Profiel-Vervoer		2	ProRail
BR Gebruik van Niet-Centraal Bediende Gebieden		2	ProRail
BR Lokale Bedrijfsregels		2	ProRail
GOR Aanvragen en verdeling in de ad hoc fase	1		www.keyrail.nl
GOR Verantwoordelijkheidsverdeling bij rijwegplanning		2	ProRail
GOR Bijsturing	1		www.keyrail.nl
GOR onderlinge communicatie van veiligheidsberichten		2	ProRail
GOR Vertrekprocedure	1		www.keyrail.nl
GOR Procedures bediening infra-elementen		2	ProRail
GOR Melding en handelwijze bij niet-normaal functionerende railinfrastructuur		2	ProRail
GOR Treinnummering			3
GOR Gebruik GSM-R			3
GOR Verkrijgen van/werken onder en beheer van milieuvergunningen		2	ProRail
GOR Buitengewoon Vervoer		2	ProRail
GOR Alertering			3
GOR toegang tot en gebruik van automatiseringsapplicaties tbv spoorwegondernemingen			3
GOR Akoestische gegevens spoorwegmaterieel			3
GOR Beheersing bodemverontreiniging		2	ProRail
GOR ERTMS Key Management		2	ProRail
GOR Calamiteitenplan			3

Bijlage 8:

Kortingsregeling "Stimulering gebruik A15-tracé"

Kortingsregeling "Stimulering gebruik A15-tracé"

- Doel: versnelde groei op- en benutting van het A15-tracé
- Middel: kortingsregeling
- Periode: 2010, 2011
- Voorbehoud: NMa-goedkeuring
- Principe: spoorwegondernemingen ontvangen een stimuleringsvergoeding wanneer zij:
- A. hun vervoer op de as Rotterdamse haven-Duitsland in voldoende mate via het A15-tracé afwickelen, en;
 - B. vervoersmodellen die in de jaardienst 2010 zijn gepland via grensovergangen Emmerich (Utrecht-Arnhem-Emmerich v.v.) en Venlo alsnog omzetten naar het A15-tracé (op aangeven vervoerder) en *;
 - C. aantoonbaar nieuw patroonmatig en grensoverschrijdend vervoer plannen via het A15-tracé (op aangeven vervoerder) en *;
 - D. Nieuwe "feeder" diensten op de Havenspoorlijn ontwikkelen, die aantoonbaar de afwikkeling van vervoer via de A15-tracé stimuleren (op aangeven vervoerder) *.
- * vervoerders onderbouwen

Uitwerking:

A. Vervoer op as Rotterdamse haven-Duitsland

Spoorwegondernemingen ontvangen voor alle gereden ritten³ op het A15-tracé een vergoeding/premie per gereden rit indien blijkt dat het aandeel van hun vervoer Rotterdamse haven-Duitsland v.v. via het A15-tracé minimaal 60% bedraagt van het totale vervoer (ritten) over de grensovergangen Venlo en Emmerich (via Arnhem-Utrecht-Emmerich v.v.). Indien dit aandeel hoger ligt, zal de premie hoger uitvallen. De totale vergoeding wordt op kwartaalbasis bepaald en verrekend.

Aandeel A15-tracé	premie 2010	premie 2011
> 60%	€ 50	€ 40
> 70%	€ 75	€ 50
> 80%	€ 90	€ 60

NB: de gemiddelde ritprijs bedraagt in 2010 € 220 en in 2011 € 255.

³ Met uitzondering van losse locomotieven

B. Omzetten vervoermodellen (herkomst/bestemming Rotterdam Rijnmond)

Spoorwegondernemingen ontvangen voor alle treinritten die in de jaardienst 2009⁴ zijn gepland via de grensovergangen Venlo en Emmerich (Rotterdamse haven–Utrecht–Arnhem–Emmerich) en die gedurende 2010 en 2011 voor minimaal 6 maanden patroonmatig worden omgezet naar het A15-tracé voor de duur van het aantal maanden dat deze worden omgezet met een maximum van 12 maanden een aanmoedigingspremie van € 125 per gereden rit over het A15-tracé. De stimuleringspremie wordt op kwartaalbasis berekend en uitbetaald.

C. Nieuw vervoer (herkomst/bestemming Rotterdamse haven en Amsterdam/Beverwijk)

Spoorwegondernemingen ontvangen voor alle treinritten die in 2010 en 2011 additioneel worden gereden voor minimaal 6 maanden gedurende maximaal 12 maanden in geval van herkomst/bestemming Rotterdamse haven een stimuleringspremie van € 150 per gereden rit over het A15-tracé.

Patroonmatig vervoer van/naar Amsterdam/Beverwijk dat via de bogen bij Meteren over de Betuweroute wordt gepland, kwalificeert Keyrail als nieuw vervoer en komt voor de stimuleringspremie van € 150 per gereden rit over het A15-tracé gedurende 12 maanden in aanmerking. De aanmoedigingspremie wordt op kwartaalbasis berekend en uitbetaald.

D. Nieuwe feederdiensten op de haven

Spoorvervoerders die havenfeederdiensten uitvoeren ontvangen voor alle “haven feederdiensten” op het gehele Havenspoorlijnsysteem die in de jaardienst 2009⁵ zijn gepland voor doorvervoer via de grensovergangen Venlo en Emmerich (Rotterdamse haven – Utrecht – Arnhem - Emmerich) en die gedurende 2010 en 2011 voor minimaal 6 maanden patroonmatig worden omgezet naar het A15-tracé voor de duur van het aantal maanden dat deze worden omgezet met een maximum van 12 maanden een aanmoedigingspremie van € 25 per gereden rit over het havenspoor tracé van/naar Kijfhoek. De stimuleringspremie wordt op kwartaalbasis berekend en uitbetaald.

Hierbij geldt dat een vervoerder geen feeder van zichzelf kan zijn.

Algemeen geldt voor de kortingsregeling “Stimulering gebruik A15-tracé” dat:

- Een gereden trein kan niet voor meerdere premies in aanmerking komen. Treinen die kwalificeren voor een stimuleringspremie conform regeling B of C tellen mee voor de berekening van het aandeel A15-tracé conform regeling A. Van de ontvangen premies conform regelingen B of C worden afgetrokken de premie van regeling A;
- De Kortingsregeling “Stimulering gebruik A15-tracé” deel uitmaakt van een packagedeal (dus invoeren samen met monetariseren parkeren, huren en prestatieregelingen per TO2010);
- Eea onder voorbehoud van NMa-goedkeuring is.

⁴ Jaardienstverdeling 2009, stand 14 december 2008

⁵ Jaardienstverdeling 2009, stand 14 december 2008

Uitzonderingen:

Uitzondering grensovergang Duitsland

- Wanneer er gebrek aan capaciteit zich voordoet op het baanvak grens Emmerich-Oberhausen waardoor oorspronkelijk op de A15 geplande treinen worden omgeleid naar een andere route, dan tellen deze treinen niet mee in de berekening van het aandeel A15-tracé.

Uitzondering Onderhoudsrooster en Onttrekkingen

- Treinen die worden omgeleid als gevolg van het onderhoudsrooster, grote en kleine incidentele onttrekkingen en stremmingen van > 52 uur op de Betuweroute tellen niet mee in de berekening van het aandeel A15-tracé.

Bijlage 9:

Operationele Spelregels Ketenregie Havenspoorlijn

Operationele Spelregels Ketenregie Havenspoorlijn

Zie de hieronder opgenomen tabel. Meer informatie hierover is te raadplegen op www.keyrail.nl.

Algemeen	1	Integrale planning: dienstregeling met terminal slot
	2	Terminalslot
Normaal proces	3	Aantal te laden / te lossen containers wordt tijdig doorgegeven
	4	Wagenlijst en AZ-ZA worden tijdig doorgegeven
	5	(Dynamisch) ETD zo snel mogelijk bekend maken
	6	Transport informatie wordt tijdig doorgegeven
	7	Loc en machinist zijn op tijd terug voor ETD
Afwijkingen	8	Verwachte afwijking ETA of ETD zo snel mogelijk doorgeven
Correcties	9	Herplannen in geval van afwijkingen
	10	Shunting van belemmerende treinen