

TAAKVERDELING Green Tulip Railway Company – ProRail

Uitgangspunten:

- Doelstelling van de GTRC is om de Betuweroute volgens de afgesproken Business Case goed renderend te maken en het vervoer per spoor een nieuwe impuls te geven. De taakverdeling moet recht doen aan die doelstelling
- Verder gelden de volgende aanvullende uitgangspunten:
 - de functionele takenverdeling moet een efficiënt en veilig gebruik van het (goederen)spoor waarborgen;
 - de functionele takenverdeling moet borgen dat samenhang tussen het gemengd net en de Betuweroute niet verloren gaat;
 - de functionele takenverdeling moet passen binnen de beoogde financiële kaders;
 - de functionele takenverdeling moet recht doen aan de verdeling in de drie klassieke beheertaken van Kwaliteit, Beheersbaarheid en Beschikbaarheid conform art 16 SPW., vrij vertaald in Onderhoud, Capaciteitsmanagement en -toedeling en Verkeersleiding.

Onderhoud (kwaliteit, betrouwbaarheid, beschikbaarheid infrastructuur)

1. Het operationeel onderhoud wordt toebedeeld aan GTRC, waaronder wordt verstaan: het vaststellen, uitvoeren en toezien op de naleving van maatregelen gericht op bescherming van de railinfrastructuur en de fysieke toegang daartoe,
2. Het (doen) verrichten van schouwen, het doen ontwerpen en voorbereiden en realiseren van onderhoud en functieherstel; het verzorgen van aanpassingen van railinfrastructuur, in relatie van ruimtelijke inbedding, leidend tot het op pijl houden en beschikbaar houden van de infrastructuur, waaronder begrepen de veilige bereikbaarheid, dit alles rekening houdend met omgevings- en beheerwaarden en geent op een concessie duur van 5 jaar.
3. Ook taken op het gebied van advisering en informatieverstrekking ten aanzien van de staat van de infrastructuur bij GTRC gealloceerd.
4. ProRail heeft de zorgplicht voor de lange termijn die verder gaat dan de duur van de voorliggende concessie.
5. Als model kan dienen het door ProRail gehanteerde RAMSHE model. [Stelt ProRail eisen aan de kwaliteit?]

De functionele taak van het toezien op de veiligheid van de infrastructuur in de dagelijkse praktijk is een taak die aan GTRC moet worden toebedeeld. Dit betreft:

- het toezicht op de toepassing van regels en eisen op gebied van de veiligheid bij activiteiten van derden in en nabij de infrastructuur die mogelijk de veiligheid van de infrastructuur en de toegang daartoe in gevaar kunnen brengen
- Ook het toezien op de toepassing van regels en eisen, de uitvoering van incidenten en ongevalonderzoek en de implementatie van aanbevelingen zijn veiligheidstaken.
-

Aan ProRail moeten worden toegewezen de taken in het kader van veiligheid op systeemniveau en van lange termijn studies die betrekking hebben op projecten die aanvangen na de concessieperiode van 5 jaar.

In onderlinge afstemming tussen GTRC en ProRail moet worden geregeld de coördinatie van de onderhoudsactiviteiten op de interfaces tussen het beheergebied van de Betuweroute en het beheergebied van het gemengde net. De coördinatie ligt bij ProRail, maar dient wel op zodanige wijze te worden vormgegeven dat sprake is van optimalisatie over de beide beheerders heen. Ook onderhoud dat op het gemengde net wordt uitgevoerd maar van directe invloed is op de toeleiding tot de Betuweroute valt hieronder. Ten aanzien van het baanvak Zevenaar-grens dient het onderhoud met dat van de Betuweroute gecoördineerd te worden. Dit baanvak ligt immers in het verlengde van de Betuweroute. Wel blijft het zo dat de beheersverantwoordelijkheid voor dat baanvak bij ProRail blijft liggen.

Voor eventuele geschillen dient een geschillenregeling te worden uitgewerkt.

Samengevat zou de functionele taakverdeling bij onderhoud (kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infrastructuur) dus luiden dat het operationele onderhoud, de instandhouding, het operationeel beheer en het directe toezicht op de baan bij GTRC berusten en dat ProRail zorgt voor het toezicht regels voor Life Cycle Management (LCM) voor de lange termijn en veiligheid op systeemniveau.

In opdracht van ProRail zal GTR ook de vernieuwingen realiseren binnen haar beheersgebied.

Capaciteitsmanagement

Capaciteitsmanagement omvat:

- het vaststellen en registreren van de omvang van de infrastructuurcapaciteit in tijd en functionaliteit;
- het vaststellen en registreren van functionele beperkingen verbonden aan het gebruik van de infrastructuur;
- het afstemmen van de gevolgen van beperking van het gebruik en tijdig overleg met degene die met het onderhoud is belast;
- de toelating van gebruikers, waaronder het vaststellen van het recht op toedeling van de capaciteit op basis van aanvragen;
- de verdeling van capaciteit, en wel op basis van non-discriminatie, efficiëntie en toetsbaarheid, conform de regels die daarvoor door de Minister zijn gesteld;
- de integratie van dienstregelingen, overleg en coördinatie met aanpalende beheerders en het verstrekken van informatie;
- informatie- en adviestaken, bijvoorbeeld het opstellen van voorschriften en specificaties ten aanzien van veiligheid en/of het functioneren van het totale verkeerssysteem, het beoordelen van spoorwegveiligheidsaspecten en ontwikkelingen daarin, het uitvoeren van inspecties en doorlichtingen.

Samengevat komt de hoofdtaak van capaciteitsmanagement er dus op neer om treinpaden te organiseren, waar nodig aan elkaar te knopen en die vervolgens toe te delen.

ProRail is de capaciteitsverdeler in Nederland, de GTRC voor de Betuweroute.

Het maken van treinpaden over de Betuweroute wordt aan GTRC toebedeeld. Dit vormt één van de kernelementen van het voorstel van het Consortium. Het aan elkaar knopen van de treinpaden gebeurt in samenwerking conform de samenwerkingsprocedure van art 15 van de richtlijn 2001/14/EG tussen GTRC en ProRail. ProRail en DB Netz hebben een overlegstructuur. ProRail zal zorgen dat GTRC binnen dat overleg een effectieve plaats kan innemen daar waar relevant voor de Betuweroute. Pas dan kunnen naar de markt toe treinpaden worden aangeboden met een beginpunt en een eindpunt, waarbij van zowel de Betuweroute, als overige spoorweginfrastructuur gebruik wordt gemaakt. Dit maakt het mogelijk voor GTRC en ProRail om, op basis van daartoe gemaakte afspraken vastgelegd in een convenant of een SLA, de voor gebruik beschikbare capaciteit aan de markt aan te bieden.

De coördinatie van dit proces is onderworpen aan enkele leidende beginselen, ten einde te voorkomen dat de één of de ander steeds aan het kortste eind trekt. Deze beginselen volgen uit het uitgangspunt dat de Betuweroute dedicated goederenspoor is, dat het gemengde net voorrangregels kent, dat sprake moet zijn van proportionaliteit en evenredigheid en dat sprake moet zijn van een oogmerk tot optimalisatie van de aan elkaar te knopen treinpaden. Doel is een optimaal en efficiënte benutting van de totale spoorweginfrastructuur in Nederland. Gegeven de richtlijn kan iedere vervoerder bij iedere beheerder treinpaden aanvragen.. Ook hier vormt de samenwerkingsprocedure uit richtlijn 2001/14/EG ten behoeve van verdeling van infrastructuurcapaciteit op meer dan een net een bruikbaar uitgangspunt. Randvoorwaarde hierbij is dat de Minister de AmvB Capaciteitverdeling in overleg met beide partijen aanpast om dit mogelijk te maken met specifieke aanpassing van de prioriteringscriteria en met bijzondere aandacht voor het traject Zevenaar – grens..

Daarnaast kan in het kader van de te maken coördinatieafspraken tussen ProRail en GTRC nog gedacht worden aan het voorzien in een laagdrempelige beslechting van coördinatiegeschillen waarvoor beide partijen een procedure zullen vaststellen.

Nadat de treinpaden efficiënt aan elkaar geknoopt zijn, volgt de fase van het vermarkten van de treinpaden leidend ten slotte tot de verdeling van de treinpaden; de commerciële fase van het capaciteitsmanagement uitmondend in een objectieve en neutrale toedeling van capaciteit.

De uiteindelijke objectieve en neutrale toedeling van gemengde treinpaden, dient op basis van objectieve maatstaven in de enkele gevallen waarin de coördinatie tussen GTRC en ProRail niet tot een oplossing heeft geleid door ProRail te geschieden, met ingevolge de SPW het beroep op de raad van bestuur NMa indien ProRail niet voldoet aan de daaraan te stellen wettelijke eisen.

Nader onderzocht dient te worden op welke wijze de uiteindelijke toedeling ten aanzien van de gemengde paden definitief vorm moet worden gegeven. In dit verband is ook relevant een adequate afstemming van de planningssystemen en planningsinfrastructuur. Het ligt voor de hand, gelet op de huidige situatie van ProRail, om ProRail systeemverantwoordelijkheid voor de basissystemen te geven onder verplichting van vrije en adequate toegang van GTRC.

Onderdeel van het nader onderzoek naar adequaat capaciteitsmanagement voor gemengde paden vormt ook de kwestie van omleidingen.

Samengevat zou de takenverdeling met betrekking tot capaciteitsmanagement er als volgt uit kunnen zien:

GTRC en ProRail zijn autonoom wat betreft het capaciteitsmanagement van ongemengde paden, waarbij de capaciteitsverdeling door ProRail voor het traject Zevenaar-grens aparte afspraken moeten worden gemaakt om te zorgen dat GTRC daar niet zijn commerciële kansen kwijtraakt. De samenwerking met ProRail moet worden uitgevoerd conform art 15 richtlijn 2001/14/EG. Bij gemengde paden (en bij conflicten tussen gemengde en ongemengde treinpaden) geldt over en weer een samenwerkingsverplichting die ziet op het gehele proces van capaciteitsmanagement (paden maken, paden vervolgens knopen en paden vervolgens vermarkten en verdelen). De systeemverantwoordelijkheid ten aanzien van de basissystemen van de planningssystemen ligt bij ProRail, onder garantie van vrije en gelijke toegang tot informatie door GTRC..

Verkeersleiding

Onder verkeersleiding wordt verstaan:

- het operationeel beheer van de infrastructuurcapaciteit met inachtneming van de door de capaciteitsmanager uitgevaardigde instructies ten aanzien van toelating, toedeling en veiligheid (de treindienstleiding);
- de operationele bijsturing van de door de capaciteitsmanager vastgestelde treinpaden of dienstregeling;
- het verstrekken van informatie aan belanghebbenden omtrent de actuele situatie in de treindienst;
- de registratie en analyse van het verloop van respectievelijk verstoringen in de treindienst;
- de coördinatie van calamiteitenbestrijding;
- logistieke en technische advisering;
- en overall waarborging van de veiligheid op het spoor.

De uitvoering van de verkeersleidingtaken ten aanzien van de Betuweroute zal voor wat betreft de treindienstleiding en de eigenlijke operationele verkeersleiding aan GTRC moeten worden toebedeeld. Dat wil zeggen dat ook op de emplacementen de verkeersleiding door GTRC gemanaged zal worden. Daartoe zal GTRC de beschikking krijgen over middelen, kennis en kunde. Daarmee krijgt GTRC, dus de beschikking over een geïntegreerd technisch systeem dat feilloos kan communiceren met de technische

systemen van ProRail. Op voorwaarde van gegarandeerde gebruikstoegang voor GTRC ligt het ook voor de hand de systeembeheerverantwoordelijkheid voor de basissystemen bij ProRail te leggen.

Bij grote versperringen op de Betuweroute en de daarbij opkomende wens tot gebruik van elkaars net als omleidingsroute zal ProRail de overkoepelende coördinatie op zich nemen conform de gezamenlijk overeengekomen afhandelingsstrategie. Dit zal verder worden uitgewerkt in een SLA.

Bij calamiteiten zal de bestaande systematiek van ProRail ook over de Betuweroute worden geïmplementeerd. ProRail is dan verantwoordelijk voor de volledige afhandeling van de calamiteit. Er wordt onderscheid gemaakt tussen verstoringen in de treindienst en calamiteiten. Nadere afbakening van de begrippen calamiteit en verstoringen wordt uitgewerkt. Bij het opstarten van het vervoerproces zal GTRC de leidende rol weer terugnemen.

Overige punten

Heldere positie tegenover spoorwegvervoerders

Het is niet wenselijk dat spoorgoederenvervoerders geconfronteerd worden met twee inhoudelijk sterk verschillende toegangsovereenkomsten. Wenselijk is dan ook dat op hoofdlijnen de toegangsovereenkomsten tussen ProRail en de vervoerders en de toegangsovereenkomsten die GTRC met de vervoerders sluit niet te veel afwijken. Ook dient het voor spoorwegvervoerders duidelijk te zijn met welke entiteit zij te maken hebben: wie heeft wanneer en waar de zeggenschap over het spoor. Dit vergt duidelijke communicatie naar en transparantie voor derden in de afspraken over de verdeling van taken tussen GTRC en ProRail. Zo dient de toelating voor spoormaterieel door ProRail te worden verricht. Dit zal worden meegenomen in een SLA.

Buitendienststellingen

De geplande buitendienststellingen zijn onderdeel van het capaciteitsmanagement en behoren dus bij GTRC voor de Betuweroute en bij ProRail voor de rest van het net. Wel moet hierbij sprake zijn van een nauwkeurige coördinatie, zodat buitendienststellingen efficiënt op elkaar aansluiten. ProRail zal de buitendienststellingen op de interfaces coördineren. Ook dit zal in een SLA tussen GTRC en ProRail goed geregeld moeten worden.

Ongeplande buitendienststellingen verstoren de benutting van de toegedeelde capaciteit. En vormen daarmee een ernstige bedreiging voor een efficiënte benutting van het spoor. Ongeplande buitendienststellingen zijn evenwel onvermijdelijk omdat zij een reactie zijn op onverwachte ontwikkelingen op het spoor. De verkeersleiders op het gemengde net en op de Betuweroute zullen over ongeplande buitendienststelling terstond en op optimalisatie gericht contact moeten hebben, ter afstemming van buitendienststellingen die zowel de Betuweroute als het gemengde net raken. De afhandeling van een

verstoring als gevolg van een buitendienststelling zal dus eveneens in coördinatie tussen deze verkeersleiders moeten plaatsvinden.

Vergunningen

De beheerder heeft de wettelijke bevoegdheid om aan derden toestemming te geven of te onthouden om op, onder of boven het spoor werkzaamheden te verrichten. Dit is een lange termijn instandhoudingaspect. De operationele planning is het meest efficiënt toe te bedelen aan GTRC, vanuit de gedachte dat het hierbij gaat om geplande activiteiten en dus in de planningfase van het capaciteitsmanagement van GTRC kan worden meegenomen. Tenzij sprake is van technische verwevenheid met het gemengde net of functionaliteit van gemeenschappelijke systemen kan worden aangetast, in welk geval ProRail de coördinatie verzorgt en zorgt voor overeenstemming met GTRC.