

Sectorbrede werkgroep

Voorschriften voor treinen

GP 411

**Gemeenschappelijke praktijken voor de Belgische
spoorwegsector**

Versie 1, 19/06/2020

Verklaring inzake niet-aansprakelijkheid

Deze gids is opgemaakt in opdracht van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (in termen die uitdrukkelijk de aansprakelijkheid van Arthur D. Little beperken). Onze conclusies zijn het resultaat van de uitoefening van ons beste professioneel oordeel, gedeeltelijk gebaseerd op hulpmiddelen en informatie verstrekt door de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen en de andere deelnemers aan de sectorbrede werkgroep.

Het gebruik van deze gids door een derde partij, voor welk doel dan ook, zal de derde niet ontheffen van het uitoefenen van de nodige zorgvuldigheid bij het verifiëren van de inhoud van de gids.

Elk gebruik door een derde van dit document, enige afhankelijkheid ervan, of enige beslissing die op basis daarvan genomen moet worden, is de verantwoordelijkheid van deze derde partij. Arthur D. Little aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid m.b.t. het zorgvuldigheidsbeginsel van welke aard dan ook jegens die derde partij, noch enige aansprakelijkheid voor eventuele schade die een derde lijdt als gevolg van beslissingen die al dan niet zijn genomen, of acties die al dan niet zijn ondernomen op basis van dit document.

Sectorbrede werkgroep

Dit document werd opgesteld in het kader van een sectorbrede werkgroep in dewelke alle infrastructuurgebruikers van de Belgische spoorwegsector vertegenwoordigd zijn.

De volgende infrastructuurgebruikers werden uitgenodigd om deel te nemen aan deze werkgroep:

- DB Cargo Belgium
- DB Cargo Nederland
- CFL Cargo
- Crossrail Benelux NV
- Europorte France
- Eurostar France
- HSL Polska
- Infrabel
- Lineas
- Railtraxx
- RTB Cargo Netherlands
- RRF
- SNCB
- Fret SNCF
- THI Factory

De DVIS was eveneens een lid van de werkgroep maar heeft dit document niet gevalideerd. Het consultancykantoor Arthur D. Little heeft de werkgroep begeleid en gefaciliteerd en heeft de documenten opgesteld.

Tabel van de versies

De tabel hieronder geeft de historiek weer van de verschillende versies van het document. De “draft versies” zijn hierin niet opgenomen.

<i>Versie</i>	<i>Datum</i>	<i>Commentaar</i>
I	19/06/2020	Eerste publicatie, volgend op de workshop van 25 mei 2020

Inhoudsopgave

Tabel van de versies	3
Voorwoord	5
Acroniemen en terminologie	8
I. De uitsplitsing van VVESI 4.1 – Voorschriften voor treinen	9
II. Samenstelling van de treinen	10
Beperkingen en verbondsbepalingen inzake verkeer toepasbaar op materiaal en last	10
III. Voorschriften eigen aan reizigerstreinen	11
3.1 Samenstelling van reizigerstreinen: reële last	11
3.2 Maximumsnelheid	11
IV. Voorschriften eigen aan goederentreinen	12
4.1 Lengte van goederentreinen	12
4.2 Last van goederentreinen	12
4.3 Snelheid van goederentreinen	12
4.4 Remmingsbulletin	13
V. Vertrek van treinen	15
De aanvullende voorschriften die in dit gedeelte worden beschreven, vervolledigen de algemene voorschriften van RDEI <i>bundel 341 – De treinen – Bepalingen</i> .	15
5.1 Vertrek van de reizigerstreinen – Bijkomende voorschriften	15
5.2 Vertrek van goederentreinen – Bijkomende voorschriften	16
5.3 Vertrek van los rijdende krachtvoertuigen	17
Bijlage I: Uitsplitsingstabellen van VVESI 4.1	18

Voorwoord

Context

Dit document is een document van "gemeenschappelijke praktijken" met betrekking tot de voorschriften voor treinen. Het werd in eerste instantie ontwikkeld door een werkgroep die werd opgericht als onderdeel van een ondersteuningsopdracht voor de Belgische spoorwegsector bij de implementatie van het 4e spoorwegpakket. Deze werkgroep omvatte alle infrastructuurgebruikers (IG's) van de Belgische spoorsector.

De implementatie van het vierde spoorwegpakket leidt tot de noodzaak om de nationale veiligheidsregels te verminderen. Als onderdeel van deze vermindering van de nationale veiligheidsregels zullen de Veiligheidsvoorschriften betreffende de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur (VVESI) verdwijnen en onder meer vervangen worden door de Reglementering en Documentatie voor de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur (RDEI).

Om deze overgang van regelgeving mogelijk te maken, werden de bepalingen van het VVESI systematisch herzien door de IB onder het gezag van de DVIS om te identificeren:

- De afgeschafte materie die irrelevant of verouderd is
- De materie die valt onder de TSI OPE
- De materie die valt onder het K.B. 'Principes'
- De materie die overeenkomt met operationele procedures (opgenomen in de RDEI, Deel 3)
- De materie die overeenkomt met organisatorische bepalingen (opgenomen in de RDEI, Deel 4)
- De materie die valt onder de karakteristieken van het net, (opgenomen in de RDEI, Deel 1)
- De materie met het karakter van definitie of informatie (indien nodig overgedragen in de relevante documenten) of van veiligheid van het werk (opgenomen in de RDEI, Deel 2)
- De materie die binnen het VBS van de Infrastructuurbeheerder (IB) viel (zonder raakvlak met het VBS van de IG)
- De materie die overgebracht is naar het VBS van IG (zonder raakvlak met het VBS van de IB)

Bestaansredenen en het opstellen van gemeenschappelijke praktijken

De overdracht van materie van VVESI naar IG veroorzaakte de totstandkoming van documenten m.b.t. gemeenschappelijke praktijken. De materie die naar de IG is overgebracht, is niet opgenomen in een andere regelgevende bron die in het kader van het vierde spoorwegpakket is geïntroduceerd en valt niet onder de bepalingen van andere bestaande voorschriften. Na het verdwijnen van de VVESI valt deze materie dus onder het veiligheidsbeheersysteem van de IG en verliezen deze hun bindend karakter.

De IB heeft classeurs ter beschikking gesteld aan de sector om de VVESI-materie die naar de IG is overgebracht te kunnen identificeren. Om deze elementen niet te verliezen, werd een werkgroep opgericht om te bepalen of ze het onderwerp zouden kunnen zijn van "gemeenschappelijke praktijken" in de Belgische spoorwegsector, dat wil zeggen niet-bindende documenten die een consensus vertegenwoordigen binnen de sector en waarnaar kan verwezen worden binnen de VBS van IG. De documenten vormen een gemeenschappelijk referentiekader voor samenwerking.

Aldus heeft de werkgroep gewerkt op basis van de materie die van de VVESI naar de IG wordt overgebracht om de documenten van gemeenschappelijke praktijken op te stellen. Op basis hiervan heeft de werkgroep vastgesteld:

- Of de bepalingen al dan niet in de gemeenschappelijke praktijken moesten worden opgenomen
- Of er aanvullende bepalingen zouden moeten worden toegevoegd
- Of er bepalingen een eventuele wijziging vereisten
- Of er bepalingen een mogelijke uitbreiding vereisten om preciezer of normatiever te zijn

Sectorbrede werkgroep

De bepalingen die het voorwerp zijn geweest van een wijziging ten opzichte van de VVESI zijn aangeduid in 'italics' of in 'italics en rood', in de gevallen waar tijdens de workshops bepaalde tegenkantingen werden aangegeven betreffende de impact van de aanpassing op de veiligheid. In elk geval stelt de opname van een bepaling in deze gemeenschappelijke praktijken, de IG niet vrij van hun verplichtingen in het kader van (EU) n°402/2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de evaluatie en appreciatie van risico's.

Bijlage 1: Uitsplitsingstabellen van VVESI 4.1 laat eveneens toe om de bepalingen van de VVESI die een aanpassing ondergaan hebben in deze gemeenschappelijke praktijken te identificeren, alsook de bepalingen die niet werden hernoemen.

Dit document m.b.t. «gemeenschappelijke praktijken»

Dit document bevat de "gemeenschappelijke praktijken" voor de voorschriften voor treinen. Het werd opgesteld door de werkgroep op basis van de classeur 4 I I – Voorschriften voor treinen waarin de materie werd overgebracht van Hoofdstuk 4.1 – Voorschriften voor treinen van de VVESI naar de IG's. Naast de gemeenschappelijke praktijken die de bepalingen van de regelgeving aanvullen, presenteert deze classeur in deel *I-De uitsplitsing van VVESI 4.1 – Voorschriften voor treinen* de manier waarop de VVESI 4.1 werd uitgesplitst in de verschillende veiligheidsregels.

Dit document met gemeenschappelijke praktijken heeft geen bindende waarde noch waarde voor "aanvaardbare middelen voor naleving". Het moet worden gelezen in samenhang met de reglementering die op dit gebied van toepassing is, en met name de Koninklijke Besluiten (K.B.), de RDEI en de Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit (TSI).

Dit document bevat de volgende secties:

I. De uitsplitsing van VVESI 4.1 – Voorschriften voor treinen

Dit gedeelte geeft een beter inzicht in de manier waarop het 4.1-gedeelte van de VVESI is opgesplitst tussen de verschillende regelgevingsbronnen en biedt daarom hulp aan de lezer, zodat hij het algemene regelgevend kader waarin dit document van "gemeenschappelijke praktijken" een onderdeel is beter kan begrijpen.

II. Samenstelling van de treinen

Het tweede deel van het document bevat een aantal vereisten m.b.t. de samenstelling van de treinen die van toepassing zijn op zowel reizigers- als goederentreinen. Het stelt principes en algemene beperkingen inzake het verkeer vast.

III. Voorschriften eigen aan reizigerstreinen

Het derde deel van dit document beschrijft gemeenschappelijke praktijken die specifiek zijn voor reizigerstreinen. Het behandelt met name het probleem van het bepalen van de maximumsnelheid en het inlichten van de bestuurders voor dit soort treinen.

IV. Voorschriften eigen aan goederentreinen

In deze sectie worden algemene praktijken beschreven die specifiek zijn voor goederentreinen. In dit kader definieert het met name basisregels met betrekking tot de lengte, de last van de goederentreinen en de maximumsnelheid. Daarnaast definieert het de minimale inhoud van het remmingsbulletin.

V. *Vertrek van treinen*

Het laatste deel van deze gemeenschappelijke praktijken specificeert bijkomende voorschriften voor vertrek van verschillende soorten treinen. Deze bijkomende voorschriften komen bovenop de algemene eisen voor vertrek van treinen die zijn gedefinieerd in *Deel 341 – De treinen – Bepalingen* van de RDEI.

Acroniemen en terminologie

De volgende acroniemen worden gebruikt in dit document van “gemeenschappelijke praktijken”

Acroniem	Betekenis
K.B.	Koninklijk Besluit
IB	InfrastructuurBeheerder
RDEI	Reglementering en Documentatie voor de Exploitatie van de Infrastructuur
VVESI	VeiligheidsVoorschriften betreffende de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur
VBS	VeiligheidsBeheerSysteem
RID	Reglement betreffende het internationaal vervoer van goederen per spoor Aanhangsel C van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF)
TSI OPE	Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de commissie van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU
TSI LOC & PAS	Verordening (EU) nr; 1302/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende een technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem “Rollend materieel – locomotieven en reizigerstreinen” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie.
BV	De Buitengewone Vervoeren (zoals bepaald door I.I. van bundel 443 – de Buitengewone Vervoeren van RDEI)
IG	InfrastructuurGebruiker
UIC	International Union of Railways

Bovendien verwijst de terminologie die in deze gemeenschappelijke praktijk wordt gebruikt naar de classificatie en het type treinen zoals gedefinieerd in sectie I van bundel 441 - RDEI-treinen.

I. De uitsplitsing van VVESI 4.1 – Voorschriften voor treinen

Dit document van gemeenschappelijke praktijken is opgesteld op basis van de bepalingen van *classeur 411 – Voorschriften voor treinen* dat de materie vertegenwoordigt die overgedragen wordt van de VVESI naar de IG's.

De bepalingen van deel 4.1. – *Voorschriften voor treinen* zijn “opgesplitst” naar verschillende andere regelgevende bronnen:

- De TSI OPE
- De volgende onderdelen van de RDEI:
 - Bundel 141 - Exploitatiebijzonderheden met betrekking tot de treinen en gelijkgesteld verkeer van kracht op heel het net
 - Bundel 142 - Exploitatiebijzonderheden die geldig zijn in bepaalde installaties en op bepaalde lijngedeelten
 - Bundel 331 - Verkeer van de elektrische krachtvoertuigen
 - Bundel 341 – De treinen – Bepalingen
 - Bundel 352 – Ongevallen, Incidenten en in nood verkeren
 - Bundel 441 – De treinen
 - Bundel 443 – De buitengewone vervoeren
- Het Koninklijk Besluit van 2 november 2017 betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen

Bovendien werden bepaalde bepalingen overgedragen aan de IG's en waren ze het onderwerp van *classeur 411*, dat door de IB aan de sector ter beschikking werd gesteld. Ten slotte zijn een aantal bepalingen van de VVESI afgeschaft (bepalingen die niet overgenomen zijn en niet opgenomen in een andere regelgevende tekst noch overgedragen aan de IG's).

[Bijlage 1 - Uitsplitsingstabel van VVESI 4.1.](#) geeft in detail de manier weer waarop elk van de bepalingen van VVESI 4.1 is uitgesplitst en de mogelijke link tussen de materie die van de VVESI die naar de IG's is overgebracht en deze gemeenschappelijke praktijken.

II. Samenstelling van de treinen

Het punt 4.2.2.5. van de TSI OPE stipuleert dat de IG de verantwoordelijkheid heeft voor de compatibiliteit tussen de route en de samenstelling van de trein. De voorschriften uit deze sectie vormen een aanvulling op dit algemene principe.

Beperkingen en verbodsbepalingen inzake verkeer toepasbaar op materiaal en last

De voorschriften betreffende buitengewone vervoeren verschijnen uitsluitend in de onderdelen 423 – *Verkeer van buitengewone vervoeren*, en 443 – *De buitengewone vervoeren* van de RDEI.

De IG is verantwoordelijk voor het naleven van de beperkingen of verbodsbepalingen:

- Gespecificeerd in het document dat het materieel toelaat om op de Belgische spoorweginfrastructuur te rijden
- Door hemzelf bepaald in het kader van het verkeer van zijn materieel in beschadigde toestand
- Door hemzelf bepaald in het geval van uitzonderlijke meteorologische omstandigheden (hevige wind, ...). In dit geval is de IG eveneens verantwoordelijk voor het detecteren van deze toestand;
- Vermeld als zijnde de verantwoordelijkheid van de IG in het organisatiedocument m.b.t. de circulatie van buitengewone vervoeren (BV).

III. Voorschriften eigen aan reizigerstreinen

3.1 Samenstelling van reizigerstreinen: reële last

Voor treinen samengesteld uit gesleept materieel stelt de IG de nodige procedures op opdat de bestuurder, voor het vertrek, de werkelijke last van het gesleepte stel zou kennen.

3.2 Maximumsnelheid

3.2.1 *Het bepalen van de maximumsnelheid*

De maximumsnelheid van een trein wordt bepaald door de bestuurder die de automatische rem bedient, op basis van de informatie die hij ontvangt en/of die hij zelf verzamelt betreffende de maximumsnelheden van de verschillende motorvoertuigen, gesleepte voertuigen en sleeplocomotieven die in de samenstelling van de trein voorkomen.

3.2.2 *Het inlichten van de bestuurder*

Op het ogenblik van het vertrek moet de treinbestuurder in het bezit zijn van een document met:

- Voor materieel met eigen tractie:
 - Het treinnummer en de datum waarop de trein rijdt;
 - De nummers van de in de samenstelling van de trein opgenomen motorvoertuigen;
 - De toegelaten maximumsnelheid van de trein.
- Voor gesleept materieel:
 - Het treinnummer en de datum waarop de trein rijdt;
 - Het nummer van een eventueel gesleepte locomotief;
 - Het aantal en het (de) type(s) van de voertuigen opgenomen in de samenstelling van de trein (vb.: 6 M6);
 - De toegelaten last en de werkelijke last van de trein;
 - De toegelaten maximumsnelheid van de trein.

Dit document moet door de IB kunnen worden geraadpleegd

Opmerking

De snelheid van de leeg rijdende gesleepte treinen met reizigersmaterieel, waarvan de samenstelling van het stel tussen 17 en 23 voertuigen is, mag 120 km/h niet overschrijden. Indien er meer dan 23 voertuigen zijn, wordt zij beperkt tot 100 km/h.

IV. Voorschriften eigen aan goederentreinen

De sectie I.1. van bundel 141 – *Exploitatiebijzonderheden met betrekking tot de treinen en gelijkgesteld verkeer van kracht op het geheel van het net* van de RDEI geeft de definitie van het begrip samenstellingsindex en de terminologie HKM-G en HKM-P die worden gebruikt in deze sectie.

4.1 Lengte van goederentreinen

Berekening van de lengte van de goederentreinen

De lengte van een goederentrein wordt uitgedrukt in meter. Zij omvat de totale lengte "buffers inbegrepen" van alle voertuigen waaruit de trein is samengesteld, inclusief de tractie-elementen.

De IG bepaalt de methode voor het berekenen van de werkelijke lengte van de trein en is er verantwoordelijk voor dat de werkelijke lengte, ook tijdens de rit, de toegelaten maximumlengte van het aangevraagde treinpad niet overschrijdt.

4.2 Last van goederentreinen

Berekening van de last van de goederentreinen

De last van een goederentrein wordt uitgedrukt in ton. Hij omvat de totale last van het gesleepte stel.

De IG bepaalt de methode voor het berekenen van de werkelijke last van de trein en is er verantwoordelijk voor dat de werkelijke last die van het treinpad niet overschrijdt.

4.3 Snelheid van goederentreinen

4.3.1 Bepalen van de toegelaten maximum snelheid

4.3.1.1 Principes

De toegelaten maximumsnelheid van het gesleepte stel wordt bepaald door de IG op de plaats waar het stel wordt samengesteld of gewijzigd.

Om dit te doen, houdt men rekening met de laagste van volgende snelheden:

- *Maximumsnelheid van de infrastructuur en de signalisatie*
- *Maximumsnelheid van de locomotief(ven) in de treinsamenstelling*
- *Maximumsnelheid van het gesleepte stel:*
 - *Samenstellingsindex*
 - *Vereist percentage geremde massa*
 - *Voertuigen met beperkingen (onderdeel van het remmingsbuletin)*
 - *Maximumsnelheid van elk individueel voertuig*
- *Bijkomende beperkingen meegedeeld voor de exploitatie door de IB*

Onder de bovenvermelde elementen, komt de maximumsnelheid van toepassing op een HKM overeen met de laagste snelheid van een van de parameters.

4.3.1.2 Maximaal toegelaten snelheid van het gesleepte stel

De toegelaten maximumsnelheid van het gesleepte stel wordt bepaald door de IG op de plaats waar het stel wordt samengesteld of gewijzigd.

Sectorbrede werkgroep

Zij is de laagste van volgende snelheden:

- Maximumsnelheid van elk gesleept voertuig;
- Maximumsnelheid opgelegd omwille van bepaalde ladingen;
- Maximumsnelheid opgelegd door de remming.

Het referentiedocument dat toelaat om deze snelheid te bepalen is het 'remmingsbulletin'.

4.3.1.3 Maximumsnelheid van de locomotief (-ven) die de motorkracht ontwikkelt (kelen)

De bestuurder bepaalt zelf de snelheid van de sleeplocomotief(-ven). De richtlijnen in dat verband worden door de IG aan de bestuurder meegedeeld.

Indien meerdere locomotieven de motorkracht ontwikkelen, mag de bestuurder in geen geval de toegelaten snelheid van de locomotief met de laagste toegelaten maximumsnelheid overschrijden.

4.3.2. Meedelen aan de bestuurder van gegevens met betrekking tot de snelheid

Voor het uitvoeren van de remproef en op iedere plaats waar:

- Het stel wordt samengesteld of gewijzigd;
- De koplocomotief wordt verwisseld;
- Een remproef wordt uitgevoerd;
- Een omwisseling van bestuurders plaatsvindt,

Overhandigt de IG een remmingsbulletin:

- Aan de bestuurder die de automatische rem bedient;
- Aan de bestuurder van de eventueel aan de trein gekoppelde opdruklocomotief (1).

Die bestuurder is belast met het inlichten van de bestuurder van de locomotief die eventueel aan zijn locomotief is gekoppeld.

In het station waar achteraan de trein een opdruklocomotief bijgevoegd wordt, overhandigt de IG een document waarop het reeksnummer vermeld is van elke locomotief die de motorkracht ontwikkelt, aan de bestuurder:

- Die de automatische rem bedient
- Van de achteraan aan de trein gekoppelde opdruklocomotief

Die bestuurder is belast met het inlichten van de bestuurder van de locomotief die eventueel aan zijn locomotief is gekoppeld.

4.4 Remmingsbulletin

4.4.1 Functie

Het remmingsbulletin is een document of een geheel van documenten dat informatie verschaft aan:

- De bestuurder van de trein
- De bediende die de remproef uitvoert

4.4.2 Inhoud

Het remmingsbulletin bevat volgende gegevens:

Sectorbrede werkgroep

- Treinnummer en voorziene vertrekkdatum;
- Samenstellingsindex;
- Toegelaten maximumsnelheid van het gesleepte stel;
- Nummers van de voertuigen waarvan de remmen door de bestuurder werden afgezonderd;
- De informatie aan de bestuurder dat de trein al dan niet een plaatselijke snelheidsbeperking zal opgelegd krijgen (die informatie houdt in dat de bestuurder er zich voor het vertrek van vergewist dat hij in het bezit is van het document dat de snelheidsbeperking voorschrijft);
- Vermelding van een snelheidsbeperking over gans het traject;
- Gegevens over het gesleepte stel:
 - Aantal voertuigen;
 - Lengte van het stel;
 - Massa;
 - De verkregen geremde massa;
 - Aanwezigheid van een beschadigd voertuig "aan staart";
 - Aanwezigheid van springstoffen;
 - Aanwezigheid van andere gevaarlijke goederen;
 - Nummer van de voertuigen aan de uiteinden van het gesleepte stel;
 - *Het aantal wagons uitgerust met schijfremmen en, per type, composietremmen:*
 - *Aantal wagons met schijfremmen type "D"*
 - *Aantal wagons met schijfremmen type "L"*
 - *Aantal wagons met schijfremmen type "LL"*
 - *Aantal wagons met schijfremmen type "K"*
- Voor elk voertuig dat in de samenstelling van het gesleepte stel is opgenomen:
 - Nummer van het voertuig;
 - Plaats in het stel;
 - Totale massa;
 - Geremde massa;
 - Nettogewicht van de goederen;
 - Maximumsnelheid;
 - Indien er gevaarlijke goederen aanwezig zijn: gevarencode en UNO-nummer;
 - Indien een buitengewoon vervoer aanwezig is: nummer van de toelating of waarde van codificatie voor de verzending van gecombineerd vervoer.

V. Vertrek van treinen

De aanvullende voorschriften die in dit gedeelte worden beschreven, vervolledigen de algemene voorschriften van RDEI *bundel 341 – De treinen – Bepalingen*.

5.1 Vertrek van de reizigerstreinen – Bijkomende voorschriften

5.1.1 Vertrekprocedure

De IG stelt een interne procedure op die zijn personeel moet toepassen bij elk vertrek van een door reizigers bezette reizigerstrein.

Die procedure houdt rekening met:

- De 3 voorwaarden voor vertrek van treinen (zie punt 1.7 van de RDEI 341);
- De technische middelen die de IB ter beschikking stelt;
- De technische bijzonderheden van zijn materieel, meer bepaald op het vlak van het openen en sluiten van de deuren;
- Zijn organisatorische middelen.

5.1.2 Openen en sluiten van deuren

Principes

De reizigerstreinen rijden met ingeklapte of ingetrokken voettreden en met gesloten en vergrendelde kop- en instapdeuren, conform de bepalingen vermeld in de UIC-fiches 560 OR en 660 OR. De IG licht zijn personeel in over de te nemen maatregelen bij abnormale werking van de deuren en de voettreden.

Dit voorschrift is ook van toepassing voor rangeringen aan het perron (koppelen, ontkoppelen...). Toch mogen krachtvoertuigen, uitgerust met een voorziening die de snelheid beperkt tot 1,5 km/h, rangeringen uitvoeren met open deuren, op voorwaarde dat de verplaatsing beperkt is tot maximum 2 meter.

Tijdens een onverwachte stop moeten de kop- en instapdeuren echter wel gesloten en vergrendeld blijven.

Indien de trein met een of meerdere defecte deuren rijdt, draagt de IG zijn personeel op om dit aan te kondigen, door langs weerszijden van het venster van deze deur(en) het pictogram aan te brengen voorzien in de UIC-fiche 413 OR.

Wanneer het wegens een incident niet mogelijk is om een van de kop- of instapdeuren te sluiten en/of te vergrendelen, schrijft de IG aan zijn personeel de te nemen beschermingsmaatregelen voor om de veiligheid van de reizigers in het betrokken rijtuig te verzekeren. Bij gebrek aan afdoende maatregelen verbiedt hij de toegang tot het rijtuig.

Wanneer een bediende van de IG uitstapt in volle baan mag hij slechts één enkele deur, die zich niet kant tussenspoor bevindt, ontgrendelen en openen.

5.1.3 De mededeling VG ("Verrichtingen Gedaan")

Definitie

Mededeling die door het personeel van de IG aan de bestuurder wordt gegeven om te melden dat aan de eerste twee van de drie voorziene voorwaarden voor vertrek (zie 1.7. van RDEI 341) is voldaan, met name:

- Er is aan alle dienstvoorschriften voldaan. Dit betekent dat de verrichtingen waarvoor de trein heeft stilgestaan, zijn beëindigd;

Sectorbrede werkgroep

- De per dienstregeling vastgestelde vertrektijd van de trein is aangebroken of voorbij.

Deze mededeling is geen vertrekbevel.

Bediende bevoegd om de mededeling VG te geven

De IG duidt de bediende aan die bevoegd is om de mededeling VG aan de bestuurder te geven. Die bediende wordt in dit reglement aangeduid met de algemene term "boordchef".

Annulering van de mededeling VG

Wanneer de boordchef door de bestuurder wordt opgeroepen, vervalt elke reeds gegeven mededeling VG en wordt deze mededeling, indien mogelijk, geannuleerd. Bijgevolg moet de boordchef de bestuurder informeren hoe de nieuwe mededeling VG zal worden gegeven.

5.1.4 Vertrek van leeg rijdende treinen met reizigersmaterieel

5.1.4.1 Algemene voorschriften

Het Plaatselijk protocol voor het gebruik van de infrastructuur vermeldt wie de seinpost moet informeren wanneer de trein klaar is voor vertrek en op welke wijze die informatie moet worden gegeven.

De toelating tot vertrek bestaat enkel in het openen van het vertreksein, zonder enige andere formaliteit.

5.1.4.2 Bijzonder geval van de stations Gent-Sint-Pieters, Brussel-Noord, Brussel-Zuid, Schaarbeek en Charleroi-Zuid

In die stations is het vertrek naar de uitwijkinstallatie (bundel, station) ondergeschikt aan de bediening van de AVG, behalve indien de boordchef een andersluidende melding ontvangt. De betrokken AVG zijn aangevuld met een bord met de letters "ZR-ER" en werken met het groot stopsein geopend in grote of kleine beweging.

5.2 Vertrek van goederentreinen – Bijkomende voorschriften

5.2.1 Principe

Een goederentrein is klaar voor vertrek op het ogenblik dat hij door het personeel van de IG aan de verantwoordelijke beweging van het vertrekstation als dusdanig wordt verklaard volgens de procedure overeengekomen in het Plaatselijk Protocol voor het Gebruik van de Infrastructuur.

De toelating tot vertrek bestaat enkel in het openen van het vertreksein, zonder andere formaliteiten.

5.2.2 Opdrukken

Wanneer een goederentrein achteraan door een niet-gekoppelde locomotief wordt opgedrukt, licht de door de IG aangeduide bediende de bestuurder van de sleeplocomotief daarvan in.

Na er zich van vergewist te hebben dat het vertreksein opengezet is of na ontvangst van een overschrijdingsbevel, verzoekt de bestuurder van de sleeplocomotief de bestuurder van de opdruklocomotief te vertrekken door het geven van akoestische seinen (twee lange claxontonen). De bestuurder van de opdruklocomotief herhaalt die seinen en vertrekt.

De door de IG aangeduide bediende komt tussenbeide indien de bestuurder van de opdruklocomotief de akoestische seinen niet hoort.

5.3 Vertrek van los rijdende krachtvoertuigen

Los rijdende krachtvoertuigen zijn gelijkgesteld met goederentreinen.

Herinnering

In het geval van een aanvullende rit van een reizigerstrein gelden evenwel de voorschriften voor het vertrek van leeg rijdende treinen met reizigersmaterieel ([5.1.4 Vertrek van leeg rijdende treinen met reizigersmaterieel](#))

Bijlage I: Uitsplitsingstabellen van VVESI 4.1

Het onderstaande Excelbestand bevat 2 tabellen die de lezing van de uitsplitsing van onderdeel 4.1- voorschriften voor treinen van de VVESI vergemakkelijken (klik op het onderstaande icoon om het bestand te openen)



Uitsplitsingstabel_VV
ESI_411-NL.xlsx

Nota:

- Om dit document te kunnen raadplegen is het nodig om Adobe Acrobat Reader DC of Adobe Acrobat Pro DC te gebruiken.
- Dit bestand is beschikbaar als bijlage van de PDF. Het is echter ook mogelijk om toegang te verkrijgen door het paneel met 'Bijlagen' te openen. Om dit te doen, klikt u op de tab weergave en vervolgens op weergeven/maskeren, dan navigator en uiteindelijk op bijlagen. Het veld bijlagen zal verschijnen op de linkerkant van het scherm en het Excel-icoon zal verschijnen. U kan hierop klikken om het Excel document te openen.