

Sectorbrede werkgroep

Voorschriften voor treinen

GP 411

**Gemeenschappelijke praktijken voor de Belgische
spoorwegsector**

Versie 3, 12/12/2021

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 | ■ Lineas |
| ■ CFL Cargo | ■ Railtraxx |
| ■ Crossrail Benelux NV | ■ RTB Cargo Netherlands |
| ■ Europorte France | ■ RRF |
| ■ Eurostar France | ■ SNCB |
| ■ HSL Polska | ■ Fret SNCF |
| ■ Infrabel | ■ 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. Door de publicatie van een nieuwe versie van de GP wordt de vorige versie ingetrokken.

<i>Versie</i>	<i>Datum</i>	<i>Commentaar</i>
1	19/06/2020	Eerste publicatie, volgend op de workshop van 25 mei 2020
2	12/07/2021	Bijwerking na de grote cyclus van 2021 <ul style="list-style-type: none"> ■ Aanpassing van punt §3.2.2 betreffende de snelheid van lege passagierstreinen ■ Verduidelijking in §4.4.2 betreffende de aanwezigheid van een beschadigd voertuig aan het eind van de lijn (met het oog op de afstemming op de TSI OPE) ■ Redactionele wijziging (schrapping van een overbodige zin) van punt §4.3.1.1 betreffende de snelheid van goederentreinen ■ Invoering van §5.1 betreffende het algemene beginsel voor het vertrek van treinen (ter vervanging van de vroegere §5.2.1 en §5.1.4.1) ■ Schrapping van bijlage I betreffende de uitsplitsing van RSEIF 4.1
3	12/12/2021	Bijwerking na de kleine werkcyclus van 2021 <ul style="list-style-type: none"> ■ Schrapping van hoofdstuk I betreffende de uitsplitsing van VVESI 4.1 ■ Aanpassing van punt §4.2.2 betreffende het openen en sluiten van de deuren

Inhoudsopgave

Tabel van de versies	3
Voorwoord	5
Acroniemen en terminologie	7
I. Samenstelling van de treinen	8
Beperkingen en verbondsbepalingen inzake verkeer toepasbaar op materiaal en last	8
II. Voorschriften eigen aan reizigerstreinen	9
2.1 Samenstelling van reizigerstreinen: reële last	9
2.2 Maximumsnelheid	9
III. Voorschriften eigen aan goederentreinen	10
3.1 Lengte van goederentreinen	10
3.2 Last van goederentreinen	10
3.3 Snelheid van goederentreinen	10
3.4 Remmingsbulletin	11
IV. Vertrek van treinen	13
4.1 Algemeen principe voor alle vertrekken van treinen	13
4.2 Vertrek van de reizigerstreinen – Bijkomende voorschriften	13
4.3 Vertrek van goederentreinen – Bijkomende voorschriften	14
4.4 Vertrek van los rijdende krachtvoertuigen	14

Voorwoord

Context

Dit document is een document met de "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) van de Belgische spoorsector.

De implementatie van het 4e spoorwegpakket leidde tot de noodzaak om de nationale veiligheidsregels te verminderen. Als onderdeel van deze vermindering van de nationale veiligheidsregels werden de Veiligheidsvoorschriften betreffende de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur (VVESI) afgeschaft en vervangen door onder meer 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 InfrastructuurBeheerder (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 KB '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 een definiërend of informatief karakter (indien nodig overgebracht naar de relevante documenten) of van arbeidsveiligheid (opgenomen in de RDEI, Deel 2)
- De materie die binnen het VBS van de IB viel (zonder raakvlak met het VBS van de IG)
- De materie die overgebracht is naar het VBS van de IG (zonder raakvlak met het VBS van de IB)

Bestaansredenen en het opstellen van gemeenschappelijke praktijken

De overdracht van materie van de VVESI naar de IG heeft aanleiding gegeven tot de totstandkoming van documenten m.b.t. gemeenschappelijke praktijken. De materie die aan de IG werd overgedragen, is niet opgenomen in een andere regelgevende bron die in het kader van het 4e spoorwegpakket werd geïntroduceerd en valt niet onder de bepalingen van andere bestaande voorschriften. Na het verdwijnen van de VVESI valt deze materie dus onder het VBS van de IG en verliest zij haar bindend karakter.

De IB heeft classeurs ter beschikking gesteld aan de sector om de VVESI-materie die aan de IG werd overgedragen 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 de IG. De documenten vormen een gemeenschappelijk referentiekader voor samenwerking.

Aldus heeft de werkgroep gewerkt op basis van de materie die van de VVESI aan de IG werd overgedragen om de documenten met 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 moesten 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. De IG zijn verantwoordelijk voor de analyse en integratie van de gemeenschappelijke praktijken in hun VBS en de toepassing van de gemeenschappelijke praktijken kan geen afwijking van de wet- of regelgeving rechtvaardigen.

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.

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

Dit document bevat de volgende secties:

I. 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.

II. 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.

III. 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.

IV. Vertrek van treinen

Het laatste deel van deze gemeenschappelijke praktijken specificeert bijkomende voorschriften voor het 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
KB	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	Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit
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.
TSI TAF	Verordening (EU) nr. 1305/2014 van de Commissie van 11 december 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem telematicatoepassingen voor goederenvervoer van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 62/2006.
TSI TAP	Verordening (EU) nr. 454/2011 van 5 mei 2011 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem telematicatoepassingen ten dienste van passagiers van het trans-Europees spoorwegsysteem.
BV	De Buitengewone Vervoeren (zoals bepaald door §1.1. van bundel 443 – de Buitengewone Vervoeren van RDEI)
IG	Infrastructuurgebruiker
UIC	Union Internationale des Chemins de fer
PPGI	Plaatselijk Protocol voor het Gebruik van de Infrastructuur

Bovendien verwijst de terminologie die in deze gemeenschappelijke praktijk wordt gebruikt naar de classificatie en het type treinen zoals gedefinieerd in punt §1 van *bundel 441 - De Treinen* van het RDEI-treinen.

I. 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 bundel 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).

II. Voorschriften eigen aan reizigerstreinen

2.1 Samenstelling van reizigerstreinen: werkelijke 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.

2.2 Maximumsnelheid

2.2.1 *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.

2.2.2 *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 IG bepalen de snelheid van leeg rijdende treinen met reizigersmaterieel. In alle gevallen mag de snelheid van leeg rijdende gesleepte treinen met reizigersmaterieel waarvan de samenstelling van het stel tussen 17 en 23 voertuigen is 120 km/h niet overschrijden, en indien er meer dan 23 voertuigen zijn, wordt zij beperkt tot 100 km/h.

III. Voorschriften eigen aan goederentreinen

De punt §1.1. 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.

3.1 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.

3.2 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.

3.3 Snelheid van goederentreinen

3.3.1 Bepalen van de toegelaten maximumsnelheid

3.3.1.1 Principes

De toegelaten maximumsnelheid van een goederentrein wordt bepaald door de bestuurder die de automatische rem bedient.

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

- *Maximumsnelheid van de infrastructuur en de seininrichting*
- *Maximumsnelheid van de sleeplocomotief(ven) in de treinsamenstelling*
- *Maximumsnelheid van het gesleepte stel:*
 - *Samenstellingsindex;*
 - *Vereist percentage geremde massa;*
 - *Voertuigen met beperkingen (onderdeel van het remmingsbulletin);*
 - *Maximumsnelheid van elk individueel voertuig.*
- *Bijkomende beperkingen meegedeeld voor de exploitatie (door de IB en/of de SO).*

3.3.1.2 Toegelaten maximumsnelheid 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.

Zij is de laagste van volgende snelheden:

- *Maximumsnelheid van elk gesleept voertuig;*
- *Maximumsnelheid opgelegd omwille van bepaalde ladingen;*

Sectorbrede werkgroep

- Maximumsnelheid opgelegd door de remming.

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

3.3.1.3 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.

3.3.2 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.

3.4 Remmingsbulletin

3.4.1 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

3.4.2 Inhoud

Het remmingsbulletin bevat volgende gegevens:

- Treinnummer en voorziene vertrekkdatum;
- Samenstellingsindex;
- Toegelaten maximumsnelheid van het gesleepte stel;
- Nummers van de voertuigen waarvan de remmen door de bestuurder werden afgezonderd;

Sectorbrede werkgroep

- 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” (andere schade dan schade aan de algemene leiding van de automatische rem want de aanwezigheid van een niet-geremd voertuig aan staart is verboden volgens de TSI OPE);
 - Aanwezigheid van springstoffen;
 - Aanwezigheid van andere gevaarlijke goederen;
 - Nummer van de voertuigen aan de uiteinden van het gesleepte stel;
 - *Het aantal wagens uitgerust met schijfremmen en, per type, composietremmen:*
 - *Aantal wagens met schijfremmen type “D”*
 - *Aantal wagens met remblokken type “L”*
 - *Aantal wagens met remblokken type “LL”*
 - *Aantal wagens met remblokken 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.

IV. Vertrek van treinen

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

4.1 Algemeen principe voor alle vertrekken van treinen

Bundel RDEI 341 – Treinen - Bepalingen definieert in punt §1.10 de modaliteiten voor het verzenden van de informatie "trein gereed" aan de IB (voor een station van herkomst). Daarin staat dat de IB de dienstregeling beschouwt als een bestendig bericht "trein gereed" en dat het daartoe in de TSI TAP/TAF opgenomen bericht wanneer een trein klaar is om op het net te rijden. (vóór het vertrek van de trein uit een station van herkomst), derhalve niet moet worden gegeven.

De PPGI kunnen evenwel opleggen dat de IG, in een station van herkomst of in een vertrekstation, aan de seinpost bevestigt dat de trein klaar is voor vertrek. In dat geval past de IG de procedure toe die daartoe in het PPGI is voorzien.

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

4.2 Vertrek van de reizigerstreinen – Bijkomende voorschriften

4.2.1 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.

4.2.2 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 en 660. 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) een etiket aan te brengen dat dit aangeeft. Wanneer het wegens een incident niet mogelijk is om een van de kop- of instapdeuren te sluiten en/of te vergrendelen, schijft de IG aan zijn personeel de te nemen beschermingsmaatregelen voor om de veiligheid van de reizigers in het betrokken rijktuig of de betrokken rijktuigen te verzekeren in overeenstemming met zijn operationele documentatie.

Sectorbrede werkgroep

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.

4.2.3 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;
- 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.

4.2.4 Vertrek van leeg rijdende treinen met reizigersmaterieel

4.2.4.1 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.

4.3 Vertrek van goederentreinen – Bijkomende voorschriften

4.3.1 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.

4.4 Vertrek van los rijdende krachtvoertuigen

Los rijdende krachtvoertuigen zijn gelijkgesteld met goederentreinen.

Sectorbrede werkgroep

Herinnering

In het geval van een aanvullende rit van een reizigerstrein zijn evenwel de voorschriften voor het vertrek van leeg rijdende treinen met reizigersmaterieel ([4.2.4 Vertrek van leeg rijdende treinen met reizigersmaterieel](#)) van toepassing.