

**Sectorbrede werkgroep**

# **Maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident, of “in nood” verkeren**

**GP 551**

**Gemeenschappelijke praktijken voor de Belgische  
spoorwegsector**

***Versie 3, van 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 toont de historiek van de verschillende versies van het document. De “draft” versies van het document staan niet vermeld in deze tabel. 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	Initiële 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"> <li>■ Invoering van punt §3.2.3 inzake beschadiging of slechte werking van anticrashuitrusting</li> <li>■ Schrapping van bijlage 1 betreffende de Uitsplitsingstabellen van VVESI 5.5</li> <li>■ Diverse redactionele aanpassingen en verbeteringen</li> </ul>
3	12/12/2021	Bijwerking naar aanleiding van de kleine werkcyclus van 2021, ter voorbereiding van de publicatie van bundel 354 van de RDEI <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schrapping van hoofdstuk 1 betreffende de uitsplitsing van VVESI 5.5.</li> <li>■ Schrapping van de verwijzing naar hulp bij het besturen in punt §2.1.2</li> <li>■ Schrapping van punt §2.1.3 betreffende een defect aan de horizontale witte lichten</li> <li>■ Aanpassing van punt §2.1.6 betreffende de automatische waakinrichting</li> <li>■ Schrapping van punt §2.1.7 betreffende de boorduitrusting voor stuurpostseingevinig</li> <li>■ Schrapping van punt §3.1.8 betreffende een defect aan de boorduitrusting GSM-R in het station van herkomst</li> <li>■ Schrapping van de punten §3.2.2.2 en §3.2.2.3 betreffende de maatregelen in geval van oververhitting van wielen met wielbanden of monobloc wielen</li> <li>■ Schrapping van punt §3.3 betreffende andere averijen aan een krachtvoertuig of een trein</li> <li>■ Toevoeging van verwijzingen naar RDEI 354 in de desbetreffende secties</li> </ul>

## Inhoudsopgave

---

Tabel van de versies	3
Voorwoord	5
Acroniemen en terminologie	7
I. Onmiddellijke maatregelen voor het beveiligen, alarmeren en hulp verlenen	8
1.1 Het stoppen van de betrokken trein	8
1.2 Beschadigingen of onregelmatigheden vastgesteld aan een trein in doorrit	9
II. Bijzondere maatregelen te nemen voor bepaalde incidenten of averijen aan het rollend materieel	10
2.1 Krachtvoertuig (tijdens de rit)	10
2.2 Trein	11
2.3 Zijwindgevoelige trein	12

## Voorwoord

---

### Context

Dit document is een document met de "gemeenschappelijke praktijken" met betrekking tot de maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident of in nood verkeren. 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 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 de principes van het KB 'Principes'
- De materie die overeenkomt met operationele procedures (opgenomen in de RDEI, Deel 3)
- De materie die overeenkomt met organisatorische richtlijnen (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 bereik van de VBS van de Infrastructuurbeheerder (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 VVESI naar IG heeft aanleiding gegeven tot de totstandkoming van documenten m.b.t. gemeenschappelijke praktijken. De materie die aan de IGs 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 de sector classeurs ter beschikking gesteld 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 zou kunnen zijn van "gemeenschappelijke praktijken" in de Belgische spoorwegsector, dat wil zeggen niet-bindende documenten die binnen de sector consensus bereiken, 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 naar 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

## Sectorbrede werkgroep

- Of er bepalingen een mogelijke uitbreiding vereisten om preciezer of omschrijvender te zijn

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 maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident of in nood verkeren. Het werd opgesteld binnen de werkgroep op basis van de *classeur 551 – Maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident, of in nood verkeren* die de materie bevat die werd overgedragen van *bundel 5.5. – Maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident of in nood verkeren* van de VVESI naar de IG.

Dit document met gemeenschappelijke praktijken heeft geen bindend karakter en geldt niet als "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. Onmiddellijke maatregelen voor het beveiligen, alarmeren en hulp verlenen**

Deze sectie bevat aanvullende voorschriften voor het punt §2 van *bundel 352 – Ongevallen, Incidenten en In nood verkeren* van de RDEI betreffende de onmiddellijke maatregelen voor het beveiligen, alarmeren en hulp verlenen. Deze sectie bepaalt de maatregelen met betrekking tot het stoppen van de betrokken trein en beschrijft de te volgen procedure wanneer beschadigingen of onregelmatigheden aan een trein in doorrit worden vastgesteld.

#### **II. Bijzondere maatregelen te nemen voor bepaalde incidenten of averijen aan het rollend materieel**

Het laatste deel van deze gemeenschappelijke praktijken definieert aanvullingen voor de voorschriften uit de RDEI met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen voor bepaalde incidenten of schade aan rollend materieel. Het definieert de procedure die moet worden gevolgd voor verschillende gevallen van afwijkingen, ter aanvulling van de voorschriften van *bundel 354 - Defecten en averijen aan het konvooi tijdens de rit* van de RDEI.

## Acroniemen en terminologie

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

Acroniem	Betekenis
KB	Koninklijk Besluit
CUU	Contrat Uniforme d’Utilisation des Wagons
IB	Infrastructuurbeheerder
RDEI	Reglementering en Documentatie voor de Exploitatie van de Infrastructuur
VVESI	Veiligheidsvoorschriften betreffende de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur
VBS	Veiligheidsbeheersysteem
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

Als toevoeging verwijst de terminologie die in deze algemene praktijk wordt gebruikt naar de termen die zijn gedefinieerd in hoofdstuk §1 van *bundel 352 – Ongevallen, Incidenten en In nood verkeren* van de RDEI.

# I. Onmiddellijke maatregelen voor het beveiligen, alarmeren en hulp verlenen

De reglementaire voorschriften voor onmiddellijke maatregelen voor het beveiligen, alarmeren en hulp verlenen zijn het onderwerp van punt §2 van *bundel 352 – Ongevallen, Incidenten en In nood verkeren* van de RDEI. De maatregelen die in deze sectie worden voorgeschreven, zijn maatregelen die complementair zijn aan de maatregelen die zijn gedefinieerd de RDEI.

## I.1 Het stoppen van de betrokken trein

### I.1.1 Door de bestuurder

De bestuurder stopt onmiddellijk de trein:

- Bij onpasselijkheid;
- Bij dreigend gevaar;
- Bij brand aan boord van de trein. In dat geval en indien het mogelijk is, wordt de trein buiten een tunnel gestopt of op een plaats waar de tussenkomst van de brandweer en de evacuatie van de reizigers vlot kunnen verlopen, bij voorkeur in een station of stopplaats;
- Bij een defect aan het rollend materieel of bij een hinder die de veiligheid bedreigt van de rit van de trein zelf of van andere treinen;
- Bij een persoonsongeval of een aanrijding van een wegvoertuig;
- Wanneer hij vaststelt dat een overweg uitzonderlijk open staat;
- Bij vaststelling van *abnormale schokken*;
- Bij vermoeden van *ontsporing*;
- Wanneer hij het noodzakelijk acht.

*Indien het onmiddellijk stoppen niet is vereist, tracht de bestuurder van een trein in moeilijkheden om te stoppen op een gunstige plaats, zoals bvb:*

- *Op een plaats waar hij het verkeer zo weinig mogelijk hindert;*
- *Op een plaats waar hij zich in verbinding kan stellen met een bediende beweging Infrabel;*
- *Aan een perron, indien het overstappen van reizigers nodig blijkt*

### I.1.2 Door de vergezellende bediende, begeleider of elk ander lid van het boordpersoneel

*Wanneer hij een averij of een afwijking vaststelt die van die aard is dat zij een ongeval kan veroorzaken, en als hij het nodig acht, doet de vergezellende bediende van een goederentrein, de begeleider van een reizigerstrein of elke andere bevoegde bediende de trein onmiddellijk stoppen, of neemt contact op met de bestuurder wanneer hij de trein zelf niet kan stoppen (bvb op hogesnelheidsmaterieel). In al deze gevallen stelt hij zich in verbinding met de bestuurder. Hetzelfde geldt wanneer hij een abnormaal gedrag van de trein vaststelt (te hoge snelheid, onregelmatige rit, ...).*

*We bedoelen met bevoegde bediende elk lid van het veiligheidspersoneel, aan boord van de trein, dat bekwaam is om de gevaarssituaties te herkennen die het stoppen van de trein vereisen en die de trein kan stoppen.*



### 1.2 Beschadigingen of onregelmatigheden vastgesteld aan een trein in doorrit

Het personeel van de IG dat bij een trein in doorrit een beschadiging of een onregelmatigheid vaststelt die van die aard is dat ze een ongeval kan veroorzaken (gedoofd of ontbrekend eindsein, warme asbus, open deur die indringt in het vrijruimteprofiel, verschoven lading, begin van brand, breuk van een wielband, breuk van een as of breuk van buffers tussen voertuigen, ontspoorde wielen, vastgelopen remmen...), past onmiddellijk de maatregelen toe voor het alarm slaan en het nemen van de onmiddellijke beveiligingsmaatregelen (zie punt §2.3.2 van bundel 352 – *Ongevallen, Incidenten en In nood verkeren* van de RDEI).

## II. Bijzondere maatregelen te nemen voor bepaalde incidenten of averijen aan het rollend materieel

---

*Bundel 354 – Defecten en averijen aan het konvooi tijdens de rit* van de RDEI bepaalt aan welke reglementaire voorschriften moet worden voldaan bij defecten aan het rollend materieel tijdens de rit. In het bijzonder punt §1 van die bundel legt de toe te passen algemene regels vast in geval van defect of averij tijdens de rit.

De volgende punten van bundel 354 definiëren specifieke maatregelen die moeten worden genomen in bepaalde specifieke gevallen van schade of averij. De bepalingen van dit hoofdstuk vormen een aanvulling op de voorschriften van de RDEI of bepalen de maatregelen voor andere gevallen dan die vermeld in bundel 354 van de RDEI.

### 2.1 Krachtvoertuig (tijdens de rit)

#### 2.1.1 Snelheidsmeter

Punt §6.1 van *bundel 354 – Defecten en averijen aan het konvooi tijdens de rit* van de RDEI schrijft voor welke maatregelen moeten worden genomen in geval van een defect aan de snelheidsmeter. Deze bepaling vormt een aanvulling op de RDEI.

De bestuurder mag de toegelaten maximumsnelheid niet overschrijden gedurende de rit naar de installatie waar hij kan uitwijken.

#### 2.1.2 Snelheidsregistreertoestel, lekaanduider

De bestuurder licht het IB-personeel belast met verkeersgerelateerde taken in.

#### 2.1.3 Defect aan het toestel voor het afgeven van akoestische waarschuwingssignalen (fluit) van het krachtvoertuig

Het punt §4.3 van *bundel 354 – Defecten en averijen aan het konvooi tijdens de rit* van de RDEI schrijft voor welke maatregelen moeten worden genomen bij volledig defect van het toestel voor het afgeven van akoestische waarschuwingssignalen (fluit).

In aanvulling van de bepalingen van de RDEI past de bestuurder de volgende verkeersbepalingen toe:

- Remt onmiddellijk (dienststremming) wanneer het normaal voorgeschreven geluidsein voor het verwittigen van bedienden in of nabij het spoor zou moeten worden gegeven;
- Stopt vooraleer een overweg te berijden met SF 05 of SF 1.

#### 2.1.4 Verminderde trekkracht

##### Principe

De IG geeft zijn technisch personeel (en in het bijzonder aan zijn bestuurders) de nodige richtlijnen om, voor elke reeks van voertuigen met eigen trekkracht voor reizigersvervoer, het minimumpercentage tractiemotoren te bepalen dat in dienst moet worden gehouden om het verkeer van de trein op de voorziene reisweg te waarborgen.

## Sectorbrede werkgroep

Bij het vaststellen van een verminderde trekkracht, onder het minimumpercentage zoals gedefinieerd door de IG om de voorziene reisweg te respecteren, informeert de bestuurder onmiddellijk en via de gepaste procedure het IB-personeel belast met verkeersgerelateerde taken. Hij preciseert de gevolgen voor het verderzetten van de rit en past de ontvangen instructies toe.

### 2.1.5 Automatische waakinrichting

Het punt §6.2 van *bundel 354 – Defecten en averijen aan het konvooi tijdens de rit* van de RDEI schrijft voor welke maatregelen moeten worden genomen in geval van defect van de automatische waakinrichting.

Zo nodig leert de bestuurder aan de tweede bediende die in de stuurpost heeft plaatsgenomen de uit te voeren bewerkingen zodat hij het konvooi tot stilstand kan brengen.

Indien de inrichting defect is en er geen tweede bediende is, mag de trein verder rijden met een maximumsnelheid van 50 km/h tot de eerste installatie waar hij kan uitwijken. Voorbij deze installatie mag de dienst niet worden voortgezet.

## 2.2 Trein

De voorschriften van deze sectie vormen een aanvulling op de reglementaire maatregelen voor incidenten of schade aan treinen die zijn gedefinieerd in *bundel 354 – Defecten en averijen aan het konvooi tijdens de rit* van de RDEI. Daarnaast specificeert punt §5 van *bundel 141 - Exploitatiebijzonderheden met betrekking tot de treinen en gelijkgesteld verkeer van kracht op het geheel van het net* de regels betreffende Niet-geprogrammeerde verandering van de tractie-elementen van een trein in een station van herkomst, aan een landsgrens of gedurende de rit.

### 2.2.1 Controle van de wielband in geval van een verschoven wielband van een krachtvoertuig of een gesleept voertuig

Het punt §2.2 van *bundel 354 – Defecten en averijen aan het konvooi tijdens de rit* van de RDEI schrijft de te volgen maatregelen voor in geval van een verschoven wielband

De IG verstrekt aan zijn technisch personeel (en aan zijn bestuurders in het bijzonder) de nodige onderrichtingen om te bepalen of een wielband al dan niet is verschoven.

De bediende van de IG die de controle uitvoert:

- gebruikt de controlecriteria zoals vermeld in het punt 1.1.3. van appendix 1 van bijlage 9 van de CUU;
- bepaalt of het voertuig al dan niet mag worden verplaatst.

### 2.2.2 Controle van wielen die tekenen van abnormale verhitting vertonen

Het punt §2.2 van *bundel 354 – Defecten en averijen aan het konvooi tijdens de rit* van de RDEI schrijft de te volgen maatregelen voor in geval van een oververhit wiel

Wanneer een trein waarin een onregelmatigheid voorkomt voor controle wordt gestopt, moet de bestuurder die vaststelt dat een wiel abnormaal warm is zich ervan vergewissen dat het wiel niet oververhit is geweest.

De IG geeft aan zijn technisch personeel (en in het bijzonder aan zijn bestuurders) de nodige richtlijnen die toelaten om te bepalen of een wiel al dan niet oververhit is.

## Sectorbrede werkgroep

### Wiel met wielband

De bepalingen van sectie 2.2.1 hierboven zijn van toepassing.

### Monobloc wiel

Om te bepalen of een monobloc wiel oververhit is, gebruikt het personeel van de IG de controlecriteria zoals vermeld in punt 1.2.2. van appendix 1 van bijlage 9 van de CUU.

### 2.2.3 Averij of storing van de anticrashuitrusting

In Appendix 1 van Annex 9 van de CUU wordt verwezen naar de technische criteria die leiden tot de vaststelling van beschadigde of slecht functionerende anticrashuitrusting.

Als bij de inspectie blijkt dat deze uitrusting beschadigd of gestoord is en het voertuig geladen is met:

- Een container, wordt de uitrusting geïsoleerd en kan de rit zonder beperkingen worden hervat, tenzij een andere averij of storing een beperking zou opleggen. Deze voorschriften zijn ook van toepassing wanneer de wagen niet beladen is.
- Bij een oplegger moet de bestuurder controleren of de lading verplaatst is:
  - In dat geval wordt de trein met een E376 in nood verklaard en wordt aan het IB-personeel belast met verkeersgerelateerde taken te kennen gegeven dat de rit van de trein niet kan worden voortgezet.
  - Zo niet wordt de anticrashuitrusting afgezonderd en worden de volgende beperkingen aan het IB-personeel belast met verkeersgerelateerde taken meegedeeld door middel van een E376:
    - Het hervatten van de rit is afhankelijk van het vrij zijn van de nevenliggende sporen.
    - De trein wordt uitgeweken in de eerste installatie die hem kan ontvangen.
    - Het afvoeren gebeurt met een maximumsnelheid van 20 km/h. In de spoortoestellen wordt die snelheid evenwel beperkt tot 5 km/h.

Zodra de trein is aangekomen in de eerste installatie die hem kan ontvangen, wordt hij in nood verklaard.

## 2.3 Zijwindgevoelige trein

Rekening houdend met de aard van het gebruikte rollend materieel en/of de vervoerde lading, kan de stabiliteit van een trein gevoelig zijn voor de windsnelheid.

De IG dient dienovereenkomstig de meteorologische gegevens in het oog te houden en, wanneer er gevaar dreigt, te reageren door aan te vragen om de betrokken treinen uit te wijken, door de samenstelling ervan te wijzigen of door aan de bestuurders een snelheidsvermindering voor te schrijven.

Het volgende IB-personeel belast met verkeersgerelateerde taken wordt ingelicht over de genomen maatregelen:

- De seinpost in het geval van maatregelen toegepast op één enkele trein;
- Central Dispatch in het geval van algemene maatregelen.