

Sectorbrede werkgroep

Maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident, of 'in nood' verkeren

GP 551

Gemeenschappelijke praktijken voor de Belgische
spoorwegsector

Versie 1, van 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 toont de historiek van de verschillende versies van het document. De “draft” versies van het document staan niet vermeld in deze tabel.

<i>Versie</i>	<i>Datum</i>	<i>Commentaar</i>
I	19/06/2020	Initiële publicatie, volgend op de workshop van 9 juni 2020

Inhoudsopgave

Tabel van de versies	2
Voorwoord	4
Acroniemen en terminologie	6
I. De uitsplitsing van VVESI 5.5 – Maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident of “in nood” verkeren.	7
II. Onmiddellijke maatregelen voor het beveiligen, alarmeren en hulp verlenen	8
2.1 Het stoppen van de betrokken trein	8
2.2 Beschadigingen of onregelmatigheden vastgesteld aan een trein in doorrit	9
III. Bijzondere maatregelen te nemen voor bepaalde incidenten of averijen aan het rollend materieel	10
3.1 Krachtvoertuig (tijdens de rit)	10
3.2 Trein	11
3.3 Andere averijen of incidenten aan een krachtvoertuig of een trein	12
3.4 Zijwindgevoelige trein	12
Bijlage I: Uitsplitsingstabel van VVESI 5.5	13

Voorwoord

Context

Dit document is een document met "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 tijdens 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 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 VVESI om vast te stellen:

- 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 K.B. '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 karakter van definitie of informatie (indien nodig overgedragen in de relevante documenten) of van Veiligheid van het personeel (opgenomen in de RDEI, Deel 2)
- De materie die binnen het bereik van de VBS van de Infrastructuurbeheerder (IB) viel (zonder raakvlak met de VBS van de IG's)
- De materie die overgebracht is naar het VBS van IG's (zonder raakvlak met het VBS van de IB)

Bestaansredenen en het opstellen van gemeenschappelijke praktijken

De overdracht van materie van VVESI naar IG's motiveerde de totstandkoming van documenten m.b.t. gemeenschappelijke praktijken. De materie die naar de IG's is overgebracht, is niet opgenomen in een andere regelgevende bron dat 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 gewoon onder het Veiligheidsbeheersysteem van de IG's en zijn deze niet meer bindend.

De IB heeft de sector classeurs ter beschikking gesteld om de VVESI-materie dat naar de IG's is overgebracht te 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 IG's en die een gemeenschappelijk referentiekader vormen voor samenwerking.

Aldus heeft de werkgroep gewerkt op basis van de materie dat van de VVESI naar de IG's was 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

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.

Bijlage 1: Uitsplitsingstabel van VVESI 5.5 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 hernomen.

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 overgebracht van Hoofdstuk 5.5. – *Maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident of "in nood" verkeren* van de VVESI naar de IG. Naast de gemeenschappelijke praktijken die de bepalingen van de regelgeving aanvullen, presenteert dit document in deel *I-De uitsplitsing van VVESI 5.5 – Maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident of "in nood" verkeren* de manier waarop de VVESI 5.5. werd uitgesplitst over de verschillende regelgevingsbronnen.

Dit document met gemeenschappelijke praktijken heeft geen bindend karakter en is ook geen "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 5.5 – Maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident of "in nood" verkeren

Dit gedeelte geeft een beter inzicht in de manier waarop deel 5.5. van de VVESI is uitgesplitst tussen de verschillende regelgevingsbronnen en biedt daarom hulp aan de lezer, zodat hij het algemene regelgevend kader, waarvan dit document van "gemeenschappelijke praktijken" een onderdeel is, beter kan begrijpen.

II. Onmiddellijke maatregelen voor het beveiligen, alarmeren en hulp verlenen

Deze sectie bevat aanvullende voorschriften voor de sectie 3 van bundel 352 – *Ongevallen, incidenten en in nood verkeren* 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 in geval van beschadigingen of onregelmatigheden aan een trein in doorrit.

III. 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 uit sectie 8 van bundel 352 – *Ongevallen, incidenten en in nood verkeren* van de RDEI.

Acroniemen en terminologie

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

Acroniem	Betekenis
K.B.	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 sectie I van bundel 352 – *Ongevallen, incidenten en in nood verkeren*.

I. De uitsplitsing van VVESI 5.5 – Maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident of “in nood” verkeren.

Dit document van gemeenschappelijke praktijken is opgesteld op basis van de bepalingen van *classeur 551 – Maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident of “in nood” verkeren*. die de materie behandelde die is overgebracht van deel 5.5. - *Maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident of “in nood” verkeren*

De bepalingen van deel 5.5. - *Maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident of “in nood” verkeren* zijn “uitgesplitst” naar de volgende delen 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 151 – Handboek van de communicatieprocedures
- Bundel 152 – Formulierenboek
- Bundel 222 – Beveiliging van treinpersoneel dat in volle baan tussenbeide komt
- Bundel 331 – Verkeer van de elektrische krachtvoertuigen
- Bundel 352 – Ongevallen, incidenten en in nood verkeren
- Bundel 422 – Veiligheidscommunicatie tussen de exploitatie- beheers- en regelingsorganen van de IB en het boordpersoneel
- Bundel 441 – De treinen

Daarnaast werden sommige bepalingen overgebracht naar de IG en werden het onderwerp van *classeur 551*, die ter beschikking werd gesteld aan de sector door de IB. Ten slotte is er het punt 3.2.3. – *Inhoud van de informatie van classeur 551* is een “ingetrokken regel” (bepaling niet opgenomen en niet aanwezig in een andere regelgevende tekst en niet overgebracht naar de IG's).

Bijlage 1: Uitsplitsingstabel van VVESI 5.5. geeft in detail de manier weer waarop elk van de bepalingen van VVESI 5.5. is uitgesplitst, en de mogelijke link tussen de materie van VVESI die naar de GI's is overgebracht en de gemeenschappelijke praktijk.

II. 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 sectie 3 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.

2.1 Het stoppen van de betrokken trein

2.1.1 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*

2.1.2 Door de vergezellende bediende, begeleider of elk ander lid van het boordpersoneel

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

We bedoelen met gekwalificeerde bediende elk lid van het veiligheidspersoneel, aan boord van de trein, die bekwaam is om de gevaarsituaties te herkennen die het stoppen van de trein benodigen en die de trein kan stoppen.

2.2 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 sectie 3.3 van bundel 352 – *Ongevallen, incidenten en in nood verkeren* van RDEI).

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

3.1 Krachtvoertuig (tijdens de rit)

3.1.1 Snelheidsmeter

De bestuurder mag de toegelaten maximumsnelheid niet overschrijden.

3.1.2 Snelheidsregistreertoestel, lekaanduider, hulp bij het besturen

De bestuurder licht Traffic Control in.

3.1.3 Defect aan de horizontale witte lichten

's Nachts of overdag, als de zichtbaarheid minder dan 200 m bedraagt, plaatst de bestuurder ter hoogte van elk defect koplicht een hulplantaarn met wit licht.

De bestuurder licht Traffic Control in.

3.1.4 Defect aan de claxon van een krachtvoertuig

De bestuurder :

- 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;
- Licht Traffic Control in

3.1.5 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.

In het geval waar een verminderde trekkracht wordt vastgesteld, onder het minimale percentage zoals gedefinieerd door de IG om het voorziene traject te respecteren, informeert de bestuurder onmiddellijk en via de gepaste procedure Traffic Control. Hij preciseert de consequenties voor het verderzetten van de rit en past de ontvangen instructies toe.

3.1.6 Automatische waakinrichting

Wanneer die inrichting in de bediende stuurpost defect is, mag de rit slechts met normale snelheid worden voortgezet indien een tweede bediende die de trein tot stilstand kan brengen in de bediende stuurpost plaatsneemt. Zo nodig leert de bestuurder hem de daarvoor uit te voeren bewerkingen.

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

De bestuurder licht Traffic Control in.

Sectorbrede werkgroep

In de andere gevallen wordt het voertuig uit de trein gezet.

3.1.7 Stuurpostseingevening – Boorduitrusting

De bestuurder verklaart de trein in nood.

Lijn met stopmerkborden	Lijn met laterale seininrichting en stuurpostseingevening
Ofwel wordt een hulpelement opgestuurd om de plaats in te nemen van het defecte krachtvoertuig en de rit voort te zetten of de trein af te voeren. Ofwel laat een frontwisseling toe om de gegevens van de stuurpostseingevening in aanmerking te nemen en de trein in opwaartse richting af te voeren	
Ofwel wordt de trein op eigen kracht afgevoerd met rijden op zicht.	Ofwel wordt de trein op eigen kracht afgevoerd volgens de meest beperkende verkeersvoorwaarden waarbij rekening wordt gehouden: <ul style="list-style-type: none">■ de verkeersvoorwaarden bepaald door de IG in geval van onbeschikbaarheid van de boorduitrusting; en■ de aanduidingen van de laterale seininrichting indien de bestuurder deze aanduidingen kan naleven .

Op een lijn met stopmerkborden mag de trein zonder hulpelementen worden afgevoerd indien de snelheidscontrole en de 'Stop'-functie in werking blijven.

3.1.8 GSM-R – Algemene regel bij eerste vertrek in station van herkomst

Bij vaststelling van een defect aan de boorduitrusting GSM-R, in de bediende stuurpost of in een stuurpost die tijdens de rit zal gebruikt worden, voorafgaand aan het eerste vertrek van de trein:

- Lag de trein niet vertrekken in het station van herkomst;
- Neemt de IG maatregelen opdat de boorduitrusting GSM-R in de betreffende stuurpost(en) functioneert

De maatregelen die moeten worden genomen bij defect van de GSM-R-boorduitrusting tijdens de rit zijn voorgeschreven in paragraaf 6.7 - GSM-R van *bundel 422 – Veiligheidscommunicatie tussen het grondpersoneel van de IB en het boordpersoneel*.

3.2 Trein

De voorschriften van deze sectie vormen een aanvulling op de reglementaire maatregelen voor incidenten of schade aan treinen die zijn gedefinieerd in sectie 8 van *bundel 352 – Ongevallen, incidenten en in nood verkeren* van de RDEI. Bovendien specificeert sectie 5.5 van *bundel 441 – De treinen* van RDEI de wettelijke voorschriften met betrekking tot het niet naleven van een geplande stop in opdracht van de civiele autoriteiten of de hulpdiensten. Tot slot specificeert sectie 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.

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

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 verplaatst.

Om te bepalen of de wielband verplaatst is of niet, gebruikt het personeel van de IG de controlecriteria zoals vermeld in het punt 1.1.3. van appendix 1 van bijlage 9 van de CUU.

Sectorbrede werkgroep

De bediende van de IG die de controle uitvoert, bepaalt of het voertuig al dan niet mag worden verplaatst.

Sectie 8.6. van bundel 352 – *Ongevallen, incidenten en in nood verkeren* - specificeert de te volgen procedure in het geval dat het voertuig niet meer kan worden verplaatst en in het geval dat het voertuig nog wel kan worden verplaatst.

3.2.2 Oververhitte wielen

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.

3.2.2.1 Onderzoek van het wiel

De IG voorziet 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.

Om te bepalen op 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.

Indien bij de controle een oververhit wiel wordt vastgesteld, wordt de rem door de bestuurder afgezonderd en gespuid. Zo zij niet kan worden gelost, wordt de trein in nood verklaard.

3.2.2.2 Wielen met wielbanden

Indien een wielband verplaatst is zijn de bepalingen van de sectie 3.2.1. hierboven van toepassing.

Indien geen wielband verplaatst is, mag de rit zonder beperkingen worden vervolgd.

3.2.2.3 Monobloc wielen

Als men door controle een oververhit wiel vaststelt, wordt de trein geparkeerd in het eerste station waar personeel aanwezig is om het voertuig te ontvangen. De toegelaten maximumsnelheid tijdens die beweging bedraagt 60 km/h.

3.3 Andere averijen of incidenten aan een krachtvoertuig of een trein

De bestuurder onderzoekt de vastgestelde onregelmatigheid en bepaalt of de trein kan voortrijden (in voorkomend geval, met beperkingen) of niet meer mag worden verplaatst (in nood).

3.4 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.

Traffic Control wordt ingelicht over de ingevoerde maatregelen.

Bijlage I: Uitsplitsingstabel van VVESI 5.5

Het onderstaande Excelbestand bevat 2 tabellen die de lezing van de uitsplitsing van onderdeel 5.5. – De rangeringen van de VVESI vergemakkelijken (klik op het onderstaande icoon om het bestand te openen)



Uitsplitsingstabel_VV
ESI_551_vNL.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.