
Plaatselijke Regelgeving Treindienstleider Post Kijfhoek

Versie 01-05-2021 - Definitief

Akkoord:

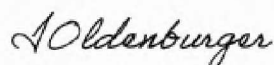


5.1.2.e

Manager VL Post Kijfhoek

Datum: 22 april 2021

Autorisatie:



5.1.2.e

Regiomanager Randstad Zuid

Datum: 22 april 2021

Inhoud

1	ALGEMEEN	6
1.1	Overkapping Barendrecht	6
1.2	Alarmering bij incidenten met gevaarlijke stoffen en/of brand	6
1.3	Gestrande trein in een tunnel	7
1.3.1	Zelfstandig optrekken dieseltreinen in opdracht Algemeen Leider	7
1.4	Registratie NCBG	8
1.5	Registratie langere tijd niet bereden sporen	8
1.6	Chloortransport	8
1.7	Roestrijden na langdurige Buitendienststelling	8
2	BIJZONDERHEDEN TREINDIENSTLEIDERSGEBIEDEN	9
2.1	Verantwoordelijkheidsgebied trdl Maasvlakte	9
2.1.1	Baanvakken met één trein onderweg (ETO)	9
2.1.2	Douane scanner	9
2.1.3	Rangeren via spoor 893/894	9
2.1.4	Verantwoordelijkheid spoor 885	9
2.1.5	Terminal APM	9
2.2	Verantwoordelijkheidsgebied trdl A15 tracé	9
2.2.1	Gedurende langere tijd niet bereden sporen	9
2.2.2	Sluiting beweegbare waterkeringen	10
2.2.3	Beperking in het gebruik bepaalde sporen te Valburg CUP	10
2.3	Verantwoordelijkheidsgebied trdl Zevenaar Oost	11
2.4	Verantwoordelijkheidsgebied trdl Botlek	11
2.4.2	Buiten exploitatie (T20/ESSO Buiten)	11
2.4.3	TRS Botlek	12
2.5	Verantwoordelijkheidsgebied trdl Kijfhoek	12
2.6	Verantwoordelijkheidsgebied Waalhaven Zuid	14
3	ERTMS	16
3.1	Herroepen rijwegreservering	16
3.2	Defect RBC	16
3.3	Herstarten / resetten RBC	16
3.4	Verder rijden na treinstilstand	16
3.5	ERTMS storingen	17
3.6	Reizigerstrein met ERTMS storing op Zevenaar-Oost	17
4	HOTBOX	18
4.1	Warmmelding	18
4.2	Warm- of heetmelding op grensbaanvak	18
4.3	Uitval/storing hotboxdetectie	18
5	BEPERKINGEN	18
5.1	Opstelbeperkingen	18
6	ZEVENAAR OOST – GRENSVERKEER	20
6.1	Treinveiligheidsberichten	20

6.2	DB aanwijzingen.....	20
6.3	Telefoonverbindingen.....	20
	VERSIEBEHEER.....	21
	BIJLAGE 1 – BESLISBOOM TREINDIENSTLEIDER POST KIJFHOEK.....	23
	BIJLAGE 2 – AFSTANDEN TABEL CIN/DCMR-REGELING.....	24

Colofon

Verantwoordelijk regelgever
Regiomanager Randstad Zuid

Redactie inhoud
ProRail, regiostaf Verkeersleiding

Documentnaam
Plaatselijke Regelgeving Treindienstleider Post Kijfhoek.docx

Document-id
[T20170019-1652213598-1412](#)

Gearchiveerd
Sharepoint online > verkeersleiding > be- en bijsturing > regelgeving > documenten

1 Algemeen

1.1 Overkapping Barendrecht

Over de sporen BE, CE en DE mag geen personenvervoer plaatsvinden.
Een ledig materieel trein (met rijkaracteristiek LM) valt niet onder personenvervoer.

1.2 Alarmering bij incidenten met gevaarlijke stoffen en/of brand

U alarmeert conform beslisboom uit de plaatselijke regelgeving (bijlage 1). Let op: U alarmeert eerst de Verkeersleider, daarna de MKS! Aanvullend handelt u conform onderstaande:

Emplacement Kijfhoek

U gebruikt het Digitaal Alarmeringsformulier 'Incident Gevaarlijke Stoffen / Brand' in RMS bij het aannemen van de melding. De Bedrijfsbrandweer kijkt mee met de actuele informatie zoals deze in het Digitaal Alarmeringsformulier wordt bewerkt. Bij een incident met gevaarlijke stoffen en/of brand geeft u bij alarmering naar de Verkeersleider en de DVL de CIN/DCMR-code uit de CIN/DCMR-regeling door. U treft tevens de maatregelen zoals beschreven in de aan de CIN/DCMR-regeling gekoppelde afstanden-tabel (zie bijlage 2) Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het proces Kfhn en Kfhz.

Bij een incident met gevaarlijke stoffen en/of brand neemt u de volgende maatregelen:

- Alarmeren
 - Alarmoproep Gsm-R
 - Alarmeren Bedrijfsbrandweer Kijfhoek met behulp van de alarmeringsknop
 - Alarmeren Verkeersleider
 - Alarmeren MKS
- Herroepen van seinen (indien noodzakelijk);
- ARI uitzetten voor betreffende planregels (indien noodzakelijk);
- Buurtreindienstleider informeren (indien noodzakelijk);
- Veiligheidsmaatregelen nemen, verhinderen van rijweginstelling;
- Geeft u de treindienstleider Heuvel opdracht de rode noodstopknop in te drukken of drukt u zelf de rode noodstopknop in van het heuvelsysteem op de werkplek van de treindienstleider Heuvel.
- Schakel de wisselverwarming uit via de bedienterminal op de seinzaal.

U zet de alarmoproep Gsm-R van het gealarmeerde gebied pas uit nadat u zich ervan heeft overtuigd dat de veiligheidsmaatregelen van u, en indien van toepassing uw buurtreindienstleider, de gevaarlijke situatie afdekken.

Indien u na het invullen van het digitaal alarmeringsformulier gewijzigde incidentgegevens ontvangt, informeert u hierover de Bedrijfsbrandweer telefonisch

U geeft de treindienstleider Heuvel pas weer toestemming tot het opstarten van het heuvelproces, of eventueel alleen het ontgrendelen en resetten van het doorzetsysteem, nadat u toestemming heeft gehad van de algemeen leider. Bij afwezigheid van de treindienstleider Heuvel noteert u in de overgave dat de algemeen leider toestemming heeft verleend tot het opstarten van het heuvelproces, of eventueel alleen het ontgrendelen en resetten van het doorzetsysteem.

Uitval / storing Alarmeringsknop Bedrijfsbrandweer

In geval de alarmeringsknop Bedrijfsbrandweer gestoord is, meldt u deze storing aan bij de Bedrijfsbrandweer en meldt deze storing bij de DVL/VKL. U hoort van de Bedrijfsbrandweer wanneer de alarmeringsknop is hersteld.

In geval de alarmeringsknop Bedrijfsbrandweer in storing is, alarmeert u bij incidenten met gevaarlijke stoffen of brand de Bedrijfsbrandweer telefonisch.

Uitval / storing Digitaal Alarmeringsformulier “Incident Gevaarlijke Stoffen / Brand”

In geval het digitaal alarmeringsformulier gestoord is, meldt u deze storing aan bij de verkeersleider. U informeert tevens de Bedrijfsbrandweer.

In geval het digitaal alarmeringsformulier “Incident Gevaarlijke Stoffen / Brand” in storing is (bijv. een netwerkverbindingstoring), voorziet u bij incidenten met gevaarlijke stoffen of brand de Bedrijfsbrandweer en de Verkeersleider telefonisch van de aanvullende relevante alarmeringsinformatie.

Emplacement / baanvakken Maasvlakte, Europoort, Botlek, Pernis, Waalhaven en IJsselmonde

U gebruikt het Digitaal Alarmeringsformulier “Incident Gevaarlijke Stoffen / Brand” in RMS bij het aannemen van de melding. Bij een incident met gevaarlijke stoffen en/of brand geeft u bij alarmering naar de Verkeersleider en de MKS de CIN / DCMR-code uit de CIN / DCMR-regeling door. U treft tevens de maatregelen zoals beschreven in de aan de CIN / DCMR-regeling gekoppelde afstanden-tabel (zie bijlage 2).

1.3 Gestrande trein in een tunnel

Een gestrande trein is een trein die niet verder vervoerd kan of mag worden. Dit kan zijn vanwege een defect aan de trein of een incident. Als nog onduidelijk is of de trein verder kan, bijvoorbeeld als de machinist op onderzoek uitgaat, behandelt u deze trein ook als een gestrande trein.

U:

- alarmeert volgens de beslisboom treindienstleider post Kijfhoek werkwijze treindienstleider (bijlage 1)
- is niet toegestaan om medewerking te verlenen aan het zelfstandig laten optrekken van gestrande dieseltreinen in tunnels (met uitzondering van de Overkapping Barendrecht), tenzij dit in opdracht van de Algemeen Leider is
- is niet toegestaan om medewerking te verlenen aan het achteruit laten rijden van gestrande treinen in tunnels, tenzij dit in opdracht van de Algemeen Leider is.

1.3.1 Zelfstandig optrekken dieseltreinen in opdracht Algemeen Leider

De Algemeen Leider kan ten behoeve van het baanvrij maken van een gestrande dieseltrein in een tunnel op de Havenspoorlijn aan het OBI verzoeken om de betreffende tunnelbuis in onderhoudsmodus te zetten en de ventilatie “hoog” te schakelen.

De AL en medewerker OBI stemmen dit verzoek met u af. Door het in onderhoudsmodus zetten van de tunnelbuis wordt bij het aanspreken van het hittelint (bijv. door de hitte-uitstoot van diesel hulptractie) voorkomen dat een blussing automatisch in gang gezet wordt.

Mocht tijdens het baanvrij maken van de gestrande trein in onderhoudsmodus het hittelint toch aangesproken worden, dan zal het OBI u verzoeken om bij de machinist te verifiëren wat er aan de hand is:

- Indien de machinist aangeeft dat er geen sprake is van een incident anders dan de stranding en/of het baanvrij maken, koppelt u dit zo terug aan het OBI en de AL. Het afhandelingsproces van de gestrande trein kan dan worden vervolgd.

- Indien de machinist aangeeft dat er sprake is van een ander incident dan de stranding en/of het baanvrij maken (bijv. brand), dan koppelt u dit zo terug aan het OBI en de AL. Het OBI zal dan handmatig een blussing in gang zetten. U alarmeert dan ook een nieuw incident.

Zodra de gestrande trein uit de tunnel is, meldt u dit bij de AL. De AL stemt met u af of de tunnelbuis weer in normaal bedrijf gezet kan worden. De Algemeen Leider verzoekt vervolgens het OBI om de tunnelbuis weer in normaal bedrijf te zetten. Het OBI stemt daarna met u af dat de tunnelbuis in normaal bedrijf gezet wordt en dat de ventilatie weer “normaal” wordt gezet.

1.4 Registratie NCBG

U registreert de in de landelijke werkwijze Treindienstleider NCBG verplicht gestelde spoorbezettingsregistratie ten behoeve van sturing op rijweg- en/of tijdruimte-slot niveau in het systeem RMS.

U registreert voorafgaand aan de toestemming voor de lokale orderaanvraag de “van – via – naar” sporen, u registreert na direct na uitvoering van de lokale orderaanvraag de actuele spoorbezetting.

1.5 Registratie langere tijd niet bereden sporen

U registreert de “gedurende langere tijd niet bereden sporen” (conform het gestelde hierover in de landelijke werkwijze Treindienstleider) in het systeem Tijdig Roest Rijden (TRR).

Voor de werkplek Maasvlakte geldt het volgende:

- De sporen bij de LWR, spoor 866 en 865, zijn voorzien van assentellers. Het roestrijden is hier dus niet van toepassing.
- De sporen op emplacement Maasvlakte zijn voorzien van PSSSL. Conform regeling RLN60110 Hoofdstuk 3.4 onder punt 3.4.1. geldt het volgende:

De goede werking van het geïsoleerde spoor wordt gegarandeerd, als de spoorstaven, in z'n geheel, tenminste 1 maal per 7 etmalen met minimaal 10 assen worden bereden.

1.6 Chloortransport

Bij chloortransport is altijd een chloorcoördinator aanwezig op de post. Er is een chloorprotocol en – draaiboek aanwezig op de post.

1. U seint de chloortrein af, met een duidelijke vermelding van 'CHLOOR'.

1.7 Roestrijden na langdurige Buitendienststelling

In afwijking van de landelijke afspraken voor ontroesten na langdurige buitendienststelling geldt voor de Post Kijfhoek het volgende:

- Indien werkzaamheden tussen de 24 uur en 7 dagen duren, is het niet verplicht om de sporen ontroest op te leveren. Tenzij de LWB expliciet vermeldt dat dit wel het geval is, is het de verantwoordelijkheid van de TRDL om het roestrijden te waarborgen.
- Indien werkzaamheden langer duren dan 7 dagen, dienen er metingen te worden verricht. Het dan benodigde ontroest opleveren is de verantwoordelijkheid van de LWB.

2 Bijzonderheden Treindienstleidersgebieden

2.1 Verantwoordelijkheidsgebied trdl Maasvlakte

2.1.1 Baanvakken met één trein onderweg (ETO)

Treindienstleider Maasvlakte: Vanaf de Maasvlakte naar de EMO-kolen/erts hebben we een tweetal ETO baanvakken, te weten:

- ETO 1 Spoor 791
- ETO 2 Spoor 792

2.1.2 Douane scanner

Indien de Douane bij u melding maakt van een trein met een te hoog stralingsniveau, laat u de trein per direct stilzetten. U beschouwt deze trein vervolgens als “gestrande trein” en handelt ook conform de hiervoor geldende procedures.

2.1.3 Rangeren via spoor 893/894

Het is niet toegestaan om te rangeren via de sporen 893 en 894.

2.1.4 Verantwoordelijkheid spoor 885

Vanaf facultatief S-bord t.h.v. km 4.998 tot aan het hekwerk t.h.v. km 102.200 valt onder de verantwoordelijkheid treindienstleider Maasvlakte.

In de BVS staat omschreven verantwoordelijke PCO RHENUS, dit is echter niet het geval.

2.1.5 Terminal APM

Het is niet toegestaan om met een aanwijzing STS van en naar de sporen 951 t/m 954 te rijden. Uitzondering: Werktreinen ten behoeve van werkzaamheden.

2.2 Verantwoordelijkheidsgebied trdl A15 tracé

2.2.1 Gedurende langere tijd niet bereden sporen

Voor de aanwijzing SB op het A15 tracé voor het roestrijden en ontroesten geldt een snelheid van maximaal 60 km/h.

Gedurende langere tijd niet bereden sporen: Bogen Meteren en HH boog bij Elst

Voor de CC, DD, EE en FF bogen bij Meteren en de HH boog bij Elst geldt een afwijking van de werkwijze ‘Gedurende langere tijd niet bereden sporen’.

Indien sporen CC, DD, EE en FF bij Meteren en de HH-boog bij Elst niet met tenminste 10 assen zijn bereden, detecteren deze niet juist na 72 uur.

Bij overschrijding van 72 uur mag u weer vertrouwen op de juiste treindetectie als het spoor in zijn geheel binnen een tijdsbestek van 24 uur met in totaal tenminste 20 assen is bereden.

Indien het spoor langer dan 7 dagen **niet** is bereden, informeer dan het MKS. De onderstaande genoemde maatregelen blijven van kracht totdat u de melding krijgt dat het spoor is ontroest.

Instellen rijweg in geval van roestvorming voor de CC en DD bogen bij Meteren:

Om te voorkomen dat treinen in de spanningssluis tot stilstand komen handelt u als volgt:

- U verhindert rijweginstelling naar de betrokken sporen en informeert de buurtreindienstleider;
- U legt de betreffende Infra elementen vast voor bediening;
- U geeft een aanwijzing Voorzichtig Rijden (maximaal 40 km/u) af voor de gehele CC of DD boog;
- U geeft een aanwijzing oww af voor ahob 27.1 (spoor Ht – Gdm v.v.) en meldt dit aan de treindienstleider Meteren aansluiting;
- Stel – als u zekerheid hebt dat de betrokken sporen vrij zijn – een rijweg in met normaal seinbeeld;
- U houdt de maatregelen aan totdat u de melding krijgt dat het spoor ontroest is.

Instellen rijweg in geval van roestvorming voor de EE en FF bogen bij Meteren en HH boog bij Elst:

Instellen rijweg in geval van roestvorming voor de EE en FF bogen bij Meteren en HH boog bij Elst conform bestaande werkwijze treindienstleider.

2.2.2 Sluiting beweegbare waterkeringen

Beweegbare waterkeringen kunnen op twee manieren worden gesloten:

1. automatisch door vlotterwerking;
2. na opdracht van het waterschap.

Automatisch door vlotterwerking

Wanneer u door automatische vlotterwerking een alarm van de beweegbare waterkering ontvangt dan:

(bij een "vloeistofniveau A2" melding)

- staak u het treinverkeer en voorkomt u rijweginstelling naar de tunnel;
- maakt u de tunnel treinvrij, en;
- neemt u de sporen buiten gebruik en maakt u een WeCo op met de LWB.

Wanneer een na een "vloeistofniveau A2" melding een "vloeistofniveau A3" melding volgt dan:

- meldt u dit aan de algemeen leider
- vervolgens geeft u een schakelopdracht aan het OBI

Wanneer na een "vloeistofniveau A3" een melding "vloeistofniveau B" melding volgt dan:

- meldt u dit aan de algemeen leider

Na opdracht van het Waterschap

Wanneer het Waterschap opdracht gegeven heeft de beweegbare waterkering te (laten) sluiten dan verleent u hiervoor uw medewerking. In voorbereiding op het sluiten kan het waterschap u verzoeken:

- het treinverkeer stil te leggen naar de tunnel;
- de tunnel treinvrij te maken;
- de bovenleiding te laten schakelen.

Voor het sluiten van de beweegbare waterkeringen wordt gebruik gemaakt van scenario's.

2.2.3 Beperking in het gebruik bepaalde sporen te Valburg CUP

Te Valburg CUP zijn de volgende beperkingen van kracht:

- Er mogen geen bewegingen plaatsvinden binnen het VR-gebied te Valburg CUP
 - Genomen maatregel een VHB op VR1 met als reden "bezwaar IL&T"
- NCBG sporen 734 en 7341 t/m 7349 te Valburg CUP mogen niet bereden worden
 - Genomen maatregel een VHR LL op wissel 4603 met als reden "bezwaar IL&T"
 - Van deze maatregel mag afgeweken worden op het moment dat er toestemming is verleend door zowel AM als IL&T.

2.3 Verantwoordelijkheidsgebied trdl Zevenaar Oost

Als de treindienstleider Zevenaar een oproep ontvangt van een machinist die contact wil hebben met de treindienstleider Zevenaar Oost:

- Verbindt hij deze door met intell of
- Voert hij veiligheidscommunicatie met de treindienstleider Zevenaar Oost

Als de treindienstleider Zevenaar Oost een machinist wil oproepen dan:

- probeert hij eerst om contact te krijgen met de juiste machinist, beantwoordt deze de oproep niet dan
- neemt hij contact op met de treindienstleider Zevenaar, deze handelt op verzoek/in opdracht van de treindienstleider Zevenaar Oost

2.4 Verantwoordelijkheidsgebied trdl Botlek

Roestrijden

De TRDL Botlek verhindert rijweginstelling over de Botlekbrug en de toeleidende (talud)sporen (SK, 579, 580 en 485) wanneer er sprake is van het overschrijden van het roestrijdcriterium van 24 uur, tot het spoor weer vrij en onbelemmerd is teruggegeven door de PCA.

Sectiestoring

De TRDL Botlek verhindert rijweginstelling over de Botlekburch en de toeleidende (talud)sporen (SK, 579, 580 en 485) bij een sectiestoring op één van deze sporen, tot het spoor weer vrij en onbelemmerd is teruggegeven door de PCA.

Aanwijzing

De TRDL Botlek verhindert rijweginstelling over de Botlekbrug en de toeleidende (talud)sporen (SK, 579, 580 en 485) als er gereden dient te worden met een aanwijzing overweg, stop tonend sein en/of voorzichtig rijden, tot het spoor weer vrij en onbelemmerd is teruggegeven door de PCA dan wel de BO.

2.4.1 Ontzegelingsprocedure Calandbrug en Botlekbrug

Bij storting van de Calandbrug/Botlekbrug bestaat de mogelijkheid om brugopeningen te verlenen door de brug te ontzegelen. Bij een ontzegelde brug wisselen de brugwachter Calandbrug/Botlekbrug en de treindienstleider treinveiligheidsberichten uit.

De brugwachter Calandbrug/Botlekbrug zal voor elke brugopening contact opnemen met de treindienstleider.

2.4.2 Buiten exploitatie (T20/ESSO Buiten)

Er mag geen gebruik gemaakt worden van de sporen 4101 t/m 4110 en 591.

Genomen maatregel: Wissel 909 LL geklemd.

2.4.3 TRS Botlek

RMS Botlek planning geeft de verdeling aan van de weggeven TRS-en aan de verschillende vervoerders op het emplacement Botlek voor de terminals 10, 30, 40, 50, 60, 70 en 80.

Er gelden enkele regels om het proces voorspoedig te laten verlopen:

- Bovenlokale orderacceptatie (combinatie van aanvraag/mutatie dienstregeling met TRS): Is een trein te laat en kan daardoor de geplande aanvangstijd van het TRS niet gehaald worden dan wordt het TRS in overleg met vervoerder in de planning verschoven naar de eerstvolgende beschikbare mogelijkheid.
 - o Herplannen buiten het uur na oorspronkelijke aanvangstijd wordt gedaan door Verkeersleider(Dvl registreert gewijzigde tijden TRS in RMS planning)
 - o Herplannen binnen het uur na oorspronkelijke aanvangstijd wordt gedaan door Treindienstleider(Trdl registreert gewijzigde tijden TRS in RMS planning)
- Lokale orderacceptatie (alleen aanvraag/mutatie TRS): Bij een ad hoc aanvraag checkt de Treindienstleider de planning in RMS. Als er vrije ruimte in de planning is dan mag de Treindienstleider een TRS weggeven aan de aanvragende vervoerder.
 - o Treindienstleider dient het verdeelde TRS te registreren in RMS planning.
- Er moet minimaal 15 minuten tussen de weggegeven TRS-en zijn om zowel de vervoerders als de Treindienstleider de mogelijkheid te geven om rijwegen buiten het weggegeven TRS gebied te kunnen aanvragen of te geven.
- Bij het teruggeven van een TRS moet de machinist aan de Treindienstleider melden dat alle sporen vrij en beschikbaar zijn (met uitzondering van huursporen).
- Indien een vervoerder zich niet binnen 15 minuten na geplande aanvangstijd van het TRS , gemeld heeft en ,geen wijziging op het TRS heeft aangevraagd dan vervalt deze TRS. De Treindienstleider verwijderd het TRS uit RMS.

Verantwoordelijkheden vervoerder:

De vervoerder:

- Dient tijdig pro-actief niet te gebruiken TRS capaciteit terug te geven aan Treindienstleider
- Dient in ISVL bij mutatie treindienst de eventuele benodigde TRS capaciteit te vermelden en welke terminal dit betreft(terminals 10, 30, 40, 50, 60, 70 en 80)
- Dient bij aanvraag TRS het betrokken treinnummer aan te geven

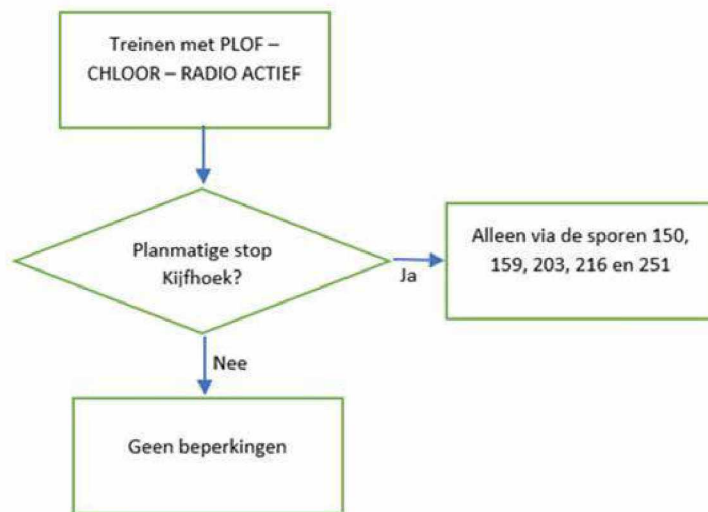
2.5 Verantwoordelijkheidsgebied trdl Kijfhoek

2.5.1 Beperkingen spoor gebruik emplacement Kijfhoek

Op het emplacement Kijfhoek gelden voor doorrijdende, doorgaande en aankomende treinen met:

- PLOF
- CHLOOR
- RADIO ACTIEF

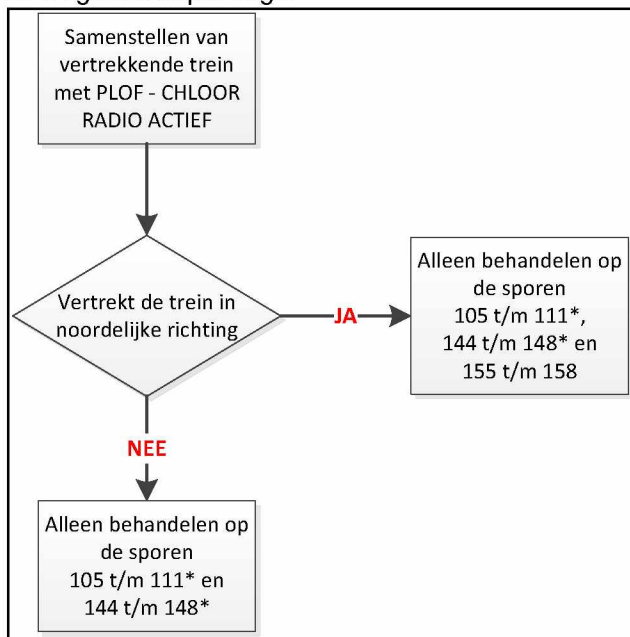
de volgende beperkingen:



Op het emplacement Kijfhoek gelden voor het samenstellen van vertrekkende treinen met beginstation Kijfhoek met:

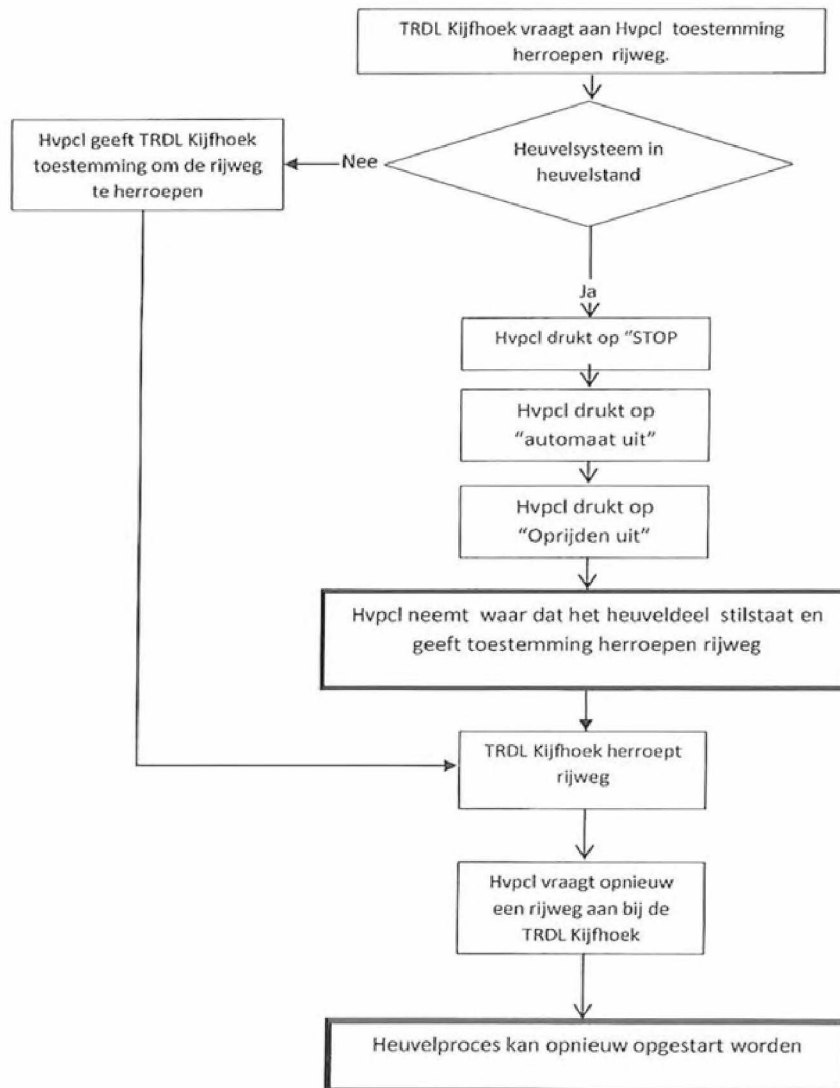
- PLOF
- CHLOOR
- RADIO ACTIEF

de volgende beperkingen:



*Voor deze sporen geldt een opstellocatie tussen kilometer 33.4 en 34.6. Dit is de verantwoordelijkheid van de vervoerder en is achtergrondinformatie voor de treindienstleider.

- i. Herroepen van rijweg bij afbreken oprijden/heuvelen
Stroomschema Herroepen rijweg van sporen 203-216 naar de heuveltop



2.6 Verantwoordelijkheidsgebied Waalhaven Zuid

2.6.1 Werkplaats Blindeweg

Achter de S-borden bij km 7.260(spoor 261) en 7.430(spoor 262) start het verantwoordelijkheidsgebied van Shunter werkplaats. S-borden op de desbetreffende sporen 'bel rangeerdienstleider' worden tijdelijk afgeplakt. Trdl NCBG Whz 261/262 op de BVS moet tijdelijk gelezen worden als derden.

2.6.2. Inzet blustrein

Wanneer u het treinverkeer gestaakt heeft i.v.m. een incident, is het, voordat de Algemeen Leider de leiding heeft genomen over het incident, wél toegestaan een rijweg in te stellen voor de blustrein. De volgende rijwegen zijn toegestaan:

- Van (s-bord) spoor 261 naar spoor PC, via spoor PB of RB
- Van (s-bord) spoor 262 naar spoor PC, via spoor RD of PD

Bij melding van een incident met brand en/of gevaarlijke stoffen voorkomt u zo mogelijk dat treinen stranden op de route van de blustrein a.g.v. de door u herroepen seinen.

3 ERTMS

3.1 Herroepen rijwegreservering

In het ERTMS beveiligingsgebied is het mogelijk dat een niet ingekomen rijweg in de beveiliging blijft gereserveerd, terwijl in de signalering geen rijweg of seinreservering is te zien.

Hierom handelt u als volgt:

- Voordat een verhindering geplaatst wordt op een sein of wissel, dient de treindienstleider te allen tijde de toeleidende seinen te herroepen, ook als er geen rijwegreservering zichtbaar is.
- Als er een rijweg wordt ingesteld, maar het sein komt niet uit de stand stop, moet het sein worden herroepen voordat een andere bedienopdracht mag worden gegeven.

3.2 Defect RBC

Indien u door machinist, MKS of PRL gemeld wordt dat het RBC defect is dan:

- zet u ARI uit voor het betreffende RBC gebied
- geeft u aan de machinist van de eerste trein binnen het RBC gebied toestemming op zicht te rijden tot het eerstvolgende sein (SMB)
- hiervoor stelt u een rijweg in tot het daaropvolgend sein (SMB) en controleert de ingestelde rijweg en
- geeft u de machinist Aanwijzing STS om het sein (SMB) te passeren en door te rijden tot het volgende sein (SMB)

Wanneer de machinist van de eerste trein meldt dat hij stilstaat voor het sein (SMB) of dat de trein het gestoorde RBC gebied heeft verlaten, geeft u aan de daaropvolgende trein in dit RBC gebied toestemming op te rijden.

Indien er sprake is van een RBC storing op Zvo, informeert u hierover de buur-TRDL op post Arnhem en de Duitse Fahrdienstleiter.

3.3 Herstarten / resetten RBC

Op verzoek van de opgeroepen storingsdienst:

- bepaalt u het moment van resetten
- staakt u het treinverkeer in het RBC gebied of maakt u het gebied treinvrij
- meldt u de treinstilstand aan de opgeroepen storingsdienst

De opgeroepen storingsdienst meldt u wanneer de herstart / reset heeft plaatsgevonden. Afhankelijk van de locatie van de treinen zullen deze binnen het RBC gebied procedureel moeten rijden naar het eerstvolgende sein (SMB).

3.4 Verder rijden na treinstilstand

1. Als een trein voor een SMB stilstaat, handelt u als volgt, u:

- geeft bij ontbreken van een movement authority (MA) in de trein, de machinist een aanwijzing STS.

Dit kan onder andere worden veroorzaakt door het niet kunnen instellen van de rijweg, maar kan ook optreden als de rijweg wel is ingesteld, bijvoorbeeld als het contact tussen trein en wal (RBC) verbroken is of het RBC niet met zekerheid kan vaststellen waar de trein zich bevindt.

2. Als een trein tussen 2 SMB's stilstaat zonder movement authority (MA), handelt u als volgt, u:

- geeft de machinist pas toestemming op te rijden naar het eerstvolgende SMB als u heeft vastgesteld dat de rijweg vrij en onbelemmerd is;
- vermeldt het SMB nummer.

3. Als een trein voor een CS-sein stilstaat, handelt u als volgt, u:

- geeft bij ontbreken van een movement authority (MA) in de trein en/of een Rood tonend CS-sein, de machinist een aanwijzing STS.

3.5 ERTMS storingen

Als u van een machinist een ERTMS storingsmelding krijgt, handelt u als volgt, u verzamelt de volgende gegevens:

- o Treinnummer
- o Baanvak
- o Kilometrerig
- o Materieelnummer
- o Tijdstip
- o Letterlijke tekst storingsmelding in DMI
- o Effect van de storing op de trein

Meldt de storing aan het MKS.

3.6 Reizigerstrein met ERTMS storing op Zevenaar-Oost

Als de machinist van een reizigerstrein op Zevenaar-Oost een storing meldt aan het ERTMS systeem en U verzoekt in de modus isolation verder te willen rijden handelt U als volgt:

- U verleent de machinist toestemming om de modus isolation te activeren
- U stelt een integrale rijweg in naar spoor 809/810 dan wel FZ/EZ
- U deelt de machinist mede dat de rijweg is ingesteld en welke SMB's uit de stand stop zijn.
- U geeft de machinist toestemming zijn weg te vervolgen en de eerder genoemde SMB's te passeren.

Als de machinist van een reizigers trein U meldt stil te staan vanwege een ERTMS defect, heeft U te maken met een gestrande trein. In tegenstelling tot het genoemde in de Werkwijze Treindienstleider 4.1.11 Gestrande trein, alarmeert U de meldkamer spoor / backoffice pas na 15 minuten. Mocht de reizigerstrein in de modus isolation binnen 15 minuten het baanvak Zevenaar-Oost verlaten hebben dan laat u de alarmering achterwege.

4 Hotbox

De hotbox detectiesystemen meten de aspot en wielband. De wielband heeft één sensor en meldt geen zijde van het spoor. De aspot wordt door twee sensoren gemeten en meldt de zijde van het spoor in de normale rijrichting.

4.1 Warmmelding

Als u voor een trein een warmmelding ontvangt van het hotbox detectiesysteem handelt u als volgt, u:

- identificeert de trein;
- licht de machinist in over de ontvangen melding
- spreekt met de machinist af op welke locatie hij de trein gaat onderzoeken.
- neemt de (neven)sporen in overleg met de machinist buiten gebruik
- voorziet de machinist van de volgende informatie:
 - Type alarm;
 - Asnummer;
 - Rechter of linkerzijde van de trein (alleen bij aspot)
- De machinist van de trein geeft de voorwaarden aan waarop de trein verder mag rijden.

4.2 Warm- of heetmelding op grensbaanvak

Als u voor een trein een heet- of warmmelding ontvangt van het hotbox detectiesysteem op het grensbaanvak met Duitsland, dan handelt u als volgt, u:

- identificeert de trein;
- voorkomt rijweginstelling voor deze trein richting de Tunnel Zevenaar.
- de Duitse Fahrdienstleiter krijgt deze melding ook te zien en zal normaal gesproken de machinist inlichten en u hierover informeren.
- als de trein nog in Duitsland tot stilstand komt, dan stemt u zo nodig de verdere afhandeling af met de Duitse Fahrdienstleiter.
- Als de trein uw gebied binnenrijdt en u bent er niet zeker van dat de machinist hierover is ingelicht, dan handelt u conform 4.1 of 4.2 en licht u de machinist in. Als de trein uw gebied binnenrijdt na melding door de Duitse Fahrdienstleiter, dan spreekt u met de machinist af op welke locatie hij de trein gaat onderzoeken en neemt u de (neven)sporen in overleg met de machinist buiten gebruik. Indien er sporen van het grensbaanvak buiten gebruik moeten worden genomen dan stemt u hierover af met de Duitse Fahrdienstleiter.

4.3 Uitval/storing hotboxdetectie

Als u een kritische storingmelding (gele melding in combinatie met geluidssignaal) ontvangt van het hotbox detectiesysteem handelt u als volgt, u:

- licht het MKS in.

5 Beperkingen

5.1 Opstelbeperkingen

De volgende sporen mogen niet worden gebruikt om materieel op te stellen:

- Treindienstleidersgebied Kijfhoek:
 - Spoor 53
- Treindienstleidersgebied IJsselmonde:
 - Spoor 99
- Treindienstleidersgebied Waalhaven Zuid
 - Spoor 302, 311 en 372
 - Spoor PB, PC
- Treindienstleidersgebied Botlek:
 - Spoor 495, 539a t/m 539d, 554 en 671
- Treindienstleidersgebied Maasvlakte:
 - Spoor 780
- Treindienstleidersgebied A15 tracé:
 - Spoor 711, 721 en 731

6 Zevenaar Oost – grensverkeer

In de grensbaanvakovereenkomst Zevenaar Oost – Emmerich (Zusatzvereinbarung Zevenaar Oost – Emmerich) zijn afspraken tussen ProRail en DB Netze opgenomen. De regels voor de treindienstleider zijn in dit hoofdstuk beschreven. Voor achtergrondinformatie wordt verwezen naar de grensbaanvakovereenkomst.

6.1 Treinveiligheidsberichten

U seint alle treinen naar Emmerich af aan de Fahrdienstleiter Emmerich en wisselt treinveiligheidsberichten uit.

6.2 DB aanwijzingen

De treindienstleider Zevenaar Oost geeft op verzoek van de Fahrdienstleiter Emmerich de volgende DB aanwijzing (Befehl) af:

- Befehl 8, 12, 14 bij:
 - Storingen en verstoringen
 - Werkzaamheden
 - Calamiteiten en onregelmatigheden

6.3 Telefoonverbindingen

Storing telefoonverbinding met Fahrdienstleiter Emmerich

Is er tussen de treindienstleider Zevenaar Oost en de Fahrdienstleiter Emmerich geen communicatie mogelijk, mag er geen treinverkeer plaatsvinden tussen Zevenaar Oost en Emmerich v.v.

Versiebeheer

Versie 1-5-2017

- 1.3: indrukken rode noodstopknop heuvel bij calamiteiten op emplacement Kijfhoek

Versie 1-11-2017

- Nieuw hoofdstuk 2.2.3. Beperkingen Valburg CUP
- Nieuw hoofdstuk 2.4.2. Sporen ESSO buiten
- Nieuw hoofdstuk 2.5.2. **Herroepen van rijweg bij afbreken oprijden/heuvelen**
- Hoofdstuk 1.1 **ingekort, tunnel Barendrecht alleen verboden voor personenvervoer**
- **Hoofdstuk 2.1.4 aangepast. Terminal APMT verwijderd, nieuw stuk over verantwoordelijkheid spoor 885**

Versie 18-12-2017

- Hoofdstuk 1.2 aangepast. Uitschakelen wisselverwarming. MKS-BO naar MKS (3x)
- Nieuw hoofdstuk 2.1.5. STS naar APM terminal
- Hoofdstuk 2.2.1 aangepast. MKS-BO naar MKS
- Hoofdstuk 2.2.2 aangepast. MKS-OBI naar OBI
- Hoofdstuk 2.4.2 toegevoegd en aangepast. Wissel 909 geklemd
- Hoofdstuk 3.2 aangepast. MKS-BO naar MKS
- Hoofdstuk 3.5 aangepast. MKS-BO naar MKS
- Hoofdstuk 4.4 aangepast. MKS-BO naar MKS
- Bijlage 3. Juiste tabel CIN/DCMR toegevoegd

Versie 01-02-2018

- Hoofdstuk 1.2 aangepast. Toevoeging alarmen DVL bij incident gevaarlijke stoffen

Versie 15-05-2018

- **Hoofdstuk 1.2 aangepast. REMI-regeling emplacement Kijfhoek vervangen door CIN/DCMR-regeling**
- **Bijlage 1 aangepast. Volgorde bij “alarmering brand of gevaarlijke stoffen” aangepast. Eerst Verkeersleider B, daarna pas MKS**
- **Bijlage 2 verwijderd (REMI-afstanden-tabel). Bijlage 3 wordt bijlage 2 (CIN/DCMR-afstanden-tabel)**
- **Beslisboom aangepast, MKS/OBI verwijderd**
- **Hoofdstuk 1.3.1 toegevoegd: Zelfstandig optrekken dieseltreinen i.o.v. Algemeen Leider**

Versie 29-07-2018

- **Toevoegen van Hoofdstuk 2.6 en 2.6.1 ivm buiten exploitatie nemen wissel 5 te whz**

Versie 01-05-2019

- Aantal tekstuele en grammaticale wijzigingen
- Toevoeging inlichten DVL/VKL bij storing alarmeknop Bedrijfsbrandweer
- Nieuw hoofdstuk 2.4.3 'TRS Botlek'

Versie 27-05-2019

- Verwijderen hoofdstuk 2.6 i.v.m. indienststelling wissel 5 te Waalhaven

Versie 01-11-2019

- Nieuw hoofdstuk 3.6 aangaande reizigerstreinen te Zevenaar-Oost
- Nieuw hoofdstuk 2.6 aangaande afplakken S-borden Waalhaven
- Verwijderen hoofdstuk 4.2 Heetmelding Hotbox i.v.m. aanpassen hotboxdetectiesysteem

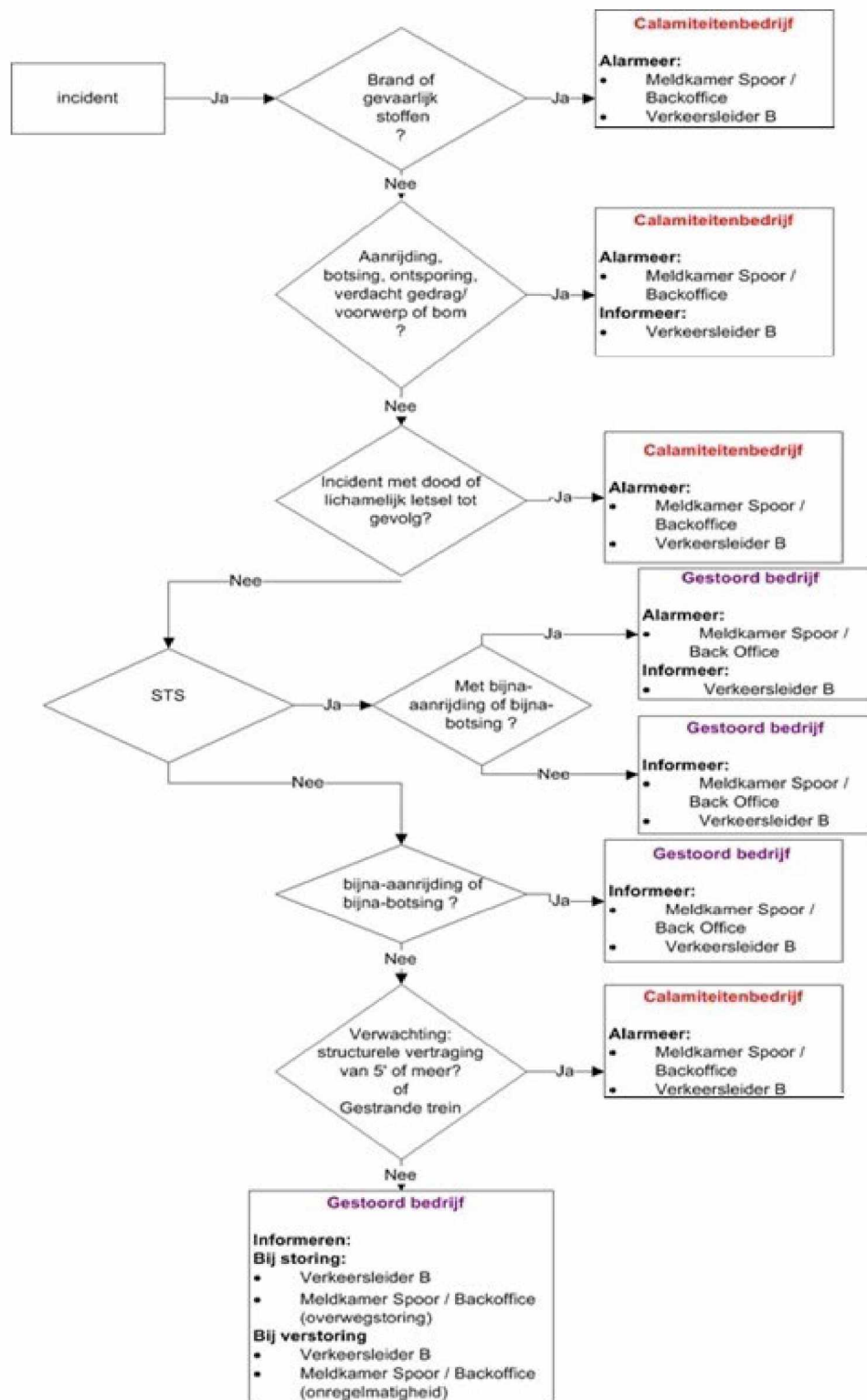
Versie 01-02-2020

- Aanpassing hoofdstuk 1.5. m.b.t. roestrijden werkplek Maasvlakte

Versie 01-05-2021

- Volgorde alarmering bij incident met gevaarlijke stoffen en/of brand expliciet beschreven (hoofdstuk 1.2): eerst Verkeersleider, dan MKS.
- Hoofdstuk 1.6 (Chloortransport) aangepast aan huidige werkwijze treindienstleider
- Hoofdstuk 2.4 aangevuld met afhandelingsafspraken aangaande de Botlekbrug bij roestrijden, sectiestoring en aanwijzingen
- Hoofdstuk 2.4.1. aangevuld: ontzegelingsprocedure geldt nu ook voor de Botlekbrug.
- Term 'heuvelprocesleider' aangepast naar 'treindienstleider Heuvel'.
- Toevoeging aan hoofdstuk 5.1 Opstelbeperkingen Whz: Spoor PB,PC t.b.v. inzet van de blustrein

Bijlage 1 – Beslisboom treindienstleider post Kijfhoek



Bijlage 2 – Afstanden tabel CIN/DCMR-regeling

Afstand	Trein- en rangeerproces emplacement	Personeel (dat op het emplacement buiten aanwezig is)	Doorgaand treinverkeer hoofdbaan / buurtreindienstleider
A	25 meter (6 sporen) buiten gebruik stellen	25 meter (6 sporen) afstand houden	Geen gevolgen
B	100 meter (20 sporen) buiten gebruik stellen	100 meter (20 sporen) afstand houden	Geen gevolgen
C	Emplacement buiten gebruik stellen	Emplacement ontruimen (emplacement verlaten of gebouw betreden conform ontruimingsregeling)	Geen gevolgen

Afstand	Trein- en rangeerproces emplacement	Personeel (dat op het emplacement buiten aanwezig is)	Doorgaand treinverkeer hoofdbaan / buurtreindienstleider
A	25 meter (6 sporen) buiten gebruik stellen	25 meter (6 sporen) afstand houden	Geen, tenzij hoofdbaan binnen 25 meter
B	100 meter (20 sporen) buiten gebruik stellen	100 meter (20 sporen) afstand houden	Geen, tenzij hoofdbaan binnen 100 meter
C	Emplacement buiten gebruik stellen	Emplacement ontruimen (emplacement verlaten of gebouw betreden conform ontruimingsregeling)	Hoofdbaan buiten gebruik stellen

Aan de hand van het GEVI-nummer en Incidentscenario bepaalt u de CIN-/DCMR-code en bijbehorende afstandszone.