

Procedureboek Metro

Juli 2019, versie 3.1



Procedureboek Metro

Juli 2019, versie 3.1

Autorisatie				
Versie	Datum	Beheercommissie	Geautoriseerd en vrijgegeven	
			RET	HTM
3.1	07-2019	RET: Maarten van Ravels, Hans de Lange HTM: Peter Scheepmaker	Maurice Unck Algemeen directeur 	Jaap Bierman Algemeen directeur 

Met dit Procedureboek Metro vervalt het Procedureboek Metro, versie 3.0, januari 2018.

© 2019 HTM, Den Haag / RET, Rotterdam

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de directie.

Inhoudsopgave

Inleiding _____	6
Afkortingenlijst _____	7
1. Communicatierichtlijn verkeersleidingen _____	8
2. Opheffen van verkeerd ingestelde rijweg _____	11
3. Afhandeling railvoertuig na bezetten verkeerd ingestelde rijweg _____	12
4. Ten onrechte een stoptonend sein passeren _____	15
5. Lastgeving stoptonend sein _____	18
6. Lastgeving voorzichtig rijden _____	19
7. Lastgeving overweg _____	21
8. Toepassing tijdelijke snelheidsborden _____	23
9. Spoor van in dienst naar buiten dienst stellen _____	24
10. Spoor van buiten dienst naar in dienst stellen _____	27
11. Spoor van in dienst naar buiten bedrijf stellen _____	31
12. Spoor van buiten bedrijf via buiten dienst naar in dienst stellen _____	32
13. Overweg buiten dienst en in dienst stellen _____	35
14. In- en uitsporen van railvoertuigen op inspoorplaatsen _____	37
15. In- en uitsporen van railvoertuigen op overwegen _____	38
16. Konvooi rijden _____	40
17. Resetten assentellers per blok of opheffen valse (logische) bezetmeldingen _____	42
18. Omleggen opengereeden wissel _____	44
19. Wissel krukken _____	46
20. Wissel klemmen _____	47
21. Halteren en vertrekken _____	48
22. Bediening safe haven-knop _____	49
23. Uitschakelen/overbruggen atb-systeem in railvoertuig _____	51
24. Vrijgave rangeren _____	53
25. Rijden goederenmaterieel _____	55
26. Toegestane communicatiemiddelen _____	58
27. Bepalingen toegang gevarezone _____	61
28. Bedienen nooddrukker spanningrail _____	63

29. Uitval walmonitor _____	65
30. Buiten dienst en in dienst stellen spoor met werkzoneschakelaar _____	67
31. Elektrisch veiligstellen van wissel met werkschakelaar _____	69
32. Overdracht bediening spoorbeveiliging _____	70
33. Rijden vanuit een tussencabine of hulpstuurstand _____	72
34. Lijst met aangewezen tunnels en viaducten _____	74
35. Uitgevallen IXL-gebied vrij maken van railvoertuigen _____	77
36. Melding wissel uit controle _____	78
37. Bedienen werkzoneschakelaar ten behoeve van testritten op spoor 338 GVW _____	79
38. In- en uitrijden buiten dienst gesteld gebied _____	81
39. Doorrijden buiten dienst gesteld gebied _____	84
40. Schouwen _____	85
41. Overbrengen railvoertuigen RCS – KLW en v.v. _____	87
42. Overweg geforceerd openen _____	91
43. Testen safe haven functionaliteit _____	93

Inleiding

Het Procedureboek Metro is een uitgave van de directies van HTM en RET. Dit Procedureboek valt onder het Reglement Metro en is van toepassing daar waar het Reglement Metro van toepassing is. Bij HTM zijn dit die trajecten van RandstadRail waar 'op sein' wordt gereden en bij RET het gehele metro-netwerk.

In het Procedureboek Metro staan de procedures die gelden voor het metro-netwerk van HTM en RET. Het betreft procedures waarbij minimaal twee functionarissen zijn betrokken. Tevens zijn in het Procedureboek Metro de lijsten Toegestane communicatiemiddelen, Bependingen toegang metro-infrastructuur en Lijst met aangewezen tunnels en viaducten opgenomen.

Waar nodig is aangegeven of er verschillen zijn in de procedure als gevolg van verschillen in de spoorbeveiliging (Izb of zub), materieel (hogevloer of lagevloer) of vervoerder (HTM of RET).

De in het Reglement Metro en dit Procedureboek vermelde formulieren (zoals onder andere de wbi, de lastgeving voorzichtig rijden en het vrijgaveformulier) zijn opgenomen in het Formulierenboek Metro of verkrijgbaar bij de bedrijfsleiding.

De beheercommissie van het Reglement Metro en het Procedureboek Metro bestaat momenteel uit:

- Railveiligheidsmanager van HTM;
- Senior adviseur Exploitatie van RET;
- Senior adviseur Railveiligheid van RET.

Wijzigingsvoorstellen kunnen worden doorgegeven via het digitale formulier 'Wijzigingsformulier Railveiligheid', op te vragen bij de beheercommissie.

Bij versie 3.1

Versie 3.1 verschilt slecht in geringe mate van versie 3.0. Aanpassingen waren nodig in verband met de uitbreiding van het metronet naar Lansingerland, Hoek van Holland en de nieuwe aansluiting naar de Kleiweg.

Afkortingenlijst

ari	=	automatische remingreep (een vorm van automatische treinbeïnvloeding)
atb	=	automatische treinbeïnvloeding (algemeen begrip)
atb-ng	=	automatische treinbeïnvloeding nieuwe generatie (een vorm van automatische treinbeïnvloeding)
bzb-metro	=	beperkt zelfstandig betreder metro
calco	=	calamiteitencoördinator
CARR	=	Calamiteitenplan RandstadRail
cvl	=	centrale verkeersleiding
ILT	=	Inspectie Leefomgeving en Transport
lcp-bedienaar	=	bedienaar van het lokaal controlepaneel
llv-metro	=	leider lokale veiligheid metro
lwb-metro	=	leider werkplekbeveiliging metro
lzb	=	Linienzugbeeinflussung (een vorm van automatische treinbeïnvloeding)
MRDH	=	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
pvr	=	profiel van vrije ruimte
RETCAL	=	RET Calamiteitenplan
vhp-metro	=	veiligheidspersoon metro
vop	=	voldoend onderricht person
VVW-Metro	=	Voorschrift Veilig Werken Metro (railAlert)
wbi	=	werkplekbeveiligingsinstructie
wzs-gebied	=	werkzoneschakelaargebied
zub	=	Zugbeeinflussung (een vorm van automatische treinbeïnvloeding)

1 Communicatierichtlijn verkeersleidingen

September 2017

Bestemd voor: cvl-bedienaars

A. Communicatie tussen verkeersleiding HTM en RET

De cvl-bedienaar HTM en de cvl-bedienaar RET moeten bij de hieronder genoemde gebeurtenissen de vermelde communicatie-acties uitvoeren.

Hoofdcategorie	Gebeurtenis	Communicatie-actie
Energie-voorziening	Uitschakelen van voedingssectie op hogevloer- en samenlooptraject.	Direct informeren.
	Inschakelen van voedingssectie die cvl-bediengrens doorsnijdt.	Vooraf toestemming vragen.
	Inschakelen van andere voedingssecties op hogevloer- en samenlooptraject.	Vooraf informeren.
Exploitatie	Vertraging van meer dan 3 minuten op laatste station voor het binnenrijden van het samenloopdeel.	Informeren en overleggen over maatregelen/ consequenties.
	Railvoertuig vertrekt te vroeg.	Informeren en overleg over maatregelen/ consequenties.
Materieel (hogevloer)	Materieelprobleem dat consequenties heeft voor de exploitatie en buiten de richtlijnen van de RET valt hoe om te gaan met uitval van exploitatiematerieel.	Informeren en overleggen over consequenties voor materieelinzet.

Hoofdcategorie	Gebeurtenis	Communicatie-actie
	Wijziging van de samenstelling van een wagen dienst (ten opzichte van dienstregeling) door onder andere omfilmen, doorfilmen, koppelen, ontkoppelen.	Informereren ten behoeve van kilometerregistratie (RET) en inrukstaat.
Infrastructuur	Storingen die exploitatie beïnvloeden.	Informereren en overleggen over consequenties.
Werkzaamheden	Alle buiten dienst stellingen op het hogevloertraject ten noorden van km 8,3 op de Hofpleinlijn.	Informereren (bij aanvang en bij einde).
	Indien er sprake kan zijn van beïnvloeding van de andere cvl. Ook indien vooraf overeengekomen.	Informereren (bij aanvang en bij einde).
Sociale veiligheid	Zaken die cvl-bediengrens overschrijden, bijvoorbeeld vanwege incident in rijdend railvoertuig.	Informereren.
Noodoproep portofoon HTM-bediengebied	Cvl RET ontvangt portofoon noodoproep van een RET-bestuurder die zich bevindt in het cvl-bediengebied van de HTM.	Cvl RET informeert direct cvl HTM en onderneemt geen zelfstandige acties.

B. Communicatie tussen verkeersleiding ProRail en RET

De cvl-bedienaar ProRail en de cvl-bedienaar RET moeten bij de hieronder genoemde gebeurtenissen de vermelde communicatie-actie uitvoeren.

Hoofdcategorie	Gebeurtenis	Communicatie-actie
Exploitatie	Vertraging van goederenmaterieel.	Informereren en overleggen over maatregelen/consequenties.
Infrastructuur	Technische onregelmatigheden bij het goederenoverdrachtspoor. Onbevoegden bij het goederenoverdrachtspoor.	Informereren en overleggen over maatregelen/consequenties.
Werkzaamheden	Alle buiten dienst stellingen op het goederenoverdrachtspoor.	Informereren (bij aanvang en bij einde).
Noodoproep GSM-R	Noodoproep GSM-R in ProRail-bediengebied wordt door RET ontvangen.	Informereren en overleggen over maatregelen/consequenties.

2 Opheffen van verkeerd ingestelde rijweg

December 2016

Bestemd voor: cvl-bedienaar en bestuurder

Deze procedure geldt als de verkeerde rijweg nog niet bezet is. Is de verkeerde rijweg wel al bezet, dan geldt procedure 3 'Afhandeling railvoertuig na bezetten verkeerd ingestelde rijweg'.

- 1.** De bestuurder stopt als hij een verkeerde rijweg bemerkt en hij het toeleidende sein nog niet voorbij is gereden. De bestuurder neemt contact op met de cvl-bedienaar en bevestigt dat hij stilstaat voor het sein.
- 2.** De cvl-bedienaar geeft de bestuurder opdracht om te blijven stilstaan, ondanks dat het sein beter is dan stoptonend.
- 3.** De cvl-bedienaar heft de verkeerde rijweg op, waarna het sein stoptonend wordt, en stelt een rijweg in naar het goede spoor. De cvl-bedienaar bevestigt aan de bestuurder dat de juiste rijweg is ingesteld en dat hij na seinverbetering mag verder rijden.
- 4.** De bestuurder vervolgt zijn weg.
- 5.** De cvl-bedienaar registreert het instellen van een verkeerde rijweg.

3 Afhandeling railvoertuig na bezetten verkeerd ingestelde rijweg

September 2017

Bestemd voor: cvl-bedienaar en bestuurder

A. Trajecten met zub

1. De bestuurder stopt als hij een verkeerde rijweg bemerkt en het toeleidende sein voorbij is gereden. De bestuurder neemt contact op met de cvl-bedienaar en bevestigt dat hij stilstaat.
2. De cvl-bedienaar geeft de bestuurder opdracht om indien mogelijk terug te rijden of door te rijden tot voorbij het eerstvolgende tegensein of K-bord. Doorrijden mag uitsluitend als hierdoor geen fysieke schade ontstaat aan infra of materieel.
3. De cvl-bedienaar neemt maatregelen om terug te rijden naar het oorspronkelijke spoor.
4. De bestuurder maakt kop en rijdt terug tot voorbij het oorspronkelijk toeleidende sein.
5. De cvl-bedienaar stelt een rijweg in naar het goede spoor.
6. De bestuurder maakt weer kop en vervolgt zijn weg, nu in de goede richting.
7. De cvl-bedienaar registreert het instellen van de verkeerde rijweg.

B. Trajecten met lzb

B1. Op hoofdbaan

1. De bestuurder stopt als hij een verkeerde rijweg bemerkt en hij het toeleidende sein voorbij is gereden. De bestuurder neemt contact op met de cvl-bedienaar en bevestigt dat hij stilstaat.
2. De cvl-bedienaar geeft de bestuurder opdracht om indien mogelijk terug te rijden of door te rijden tot in de sectie waar gekeerd kan worden of station.
3. De cvl-bedienaar neemt maatregelen om terug te rijden naar het oorspronkelijke spoor.
4. De bestuurder maakt kop en rijdt terug tot in de sectie waar gekeerd kan worden of station.
5. De cvl-bedienaar stelt een rijweg in naar het goede spoor.
6. De bestuurder maakt weer kop en vervolgt zijn weg, nu in de goede richting.
7. De cvl-bedienaar registreert het instellen van een verkeerde rijweg.

B2. Op emplacement

1. De bestuurder stopt als hij een verkeerde rijweg bemerkt en hij het toeleidende lichtsein voorbij is gereden. De bestuurder neemt contact op met de cvl-bedienaar en bevestigt dat hij stilstaat.
2. De bestuurder informeert de cvl-bedienaar waar hij stilstaat en benoemt het eerstvolgende wissel dat voor hem ligt en geheel vrij is.
3. De cvl-bedienaar heft de ingestelde rijweg op.
4. De cvl-bedienaar stelt een rijweg in naar het bedoelde spoor en geeft exact de ingestelde rijweg door aan de bestuurder.

5. De bestuurder herhaalt het bericht van de cvl-bedienaar.
6. De cvl-bedienaar bevestigt het bericht van de bestuurder.
7. De bestuurder rijdt op zicht verder.
8. Bij het naderen van ieder wissel controleert de bestuurder of de stand van de wissels overeenkomt met de opgegeven rijweg.
9. Bij twijfel of het niet kunnen zien, stopt de bestuurder voor het wissel en neemt hij contact op met de cvl-bedienaar.
10. Als de wisselstand goed is, berijdt de bestuurder het wissel op zicht.
11. De cvl-bedienaar registreert het instellen van een verkeerde rijweg.

4 Ten onrechte een stoptonend sein passeren

Juli 2019

Bestemd voor: cvl-bedienaar, bestuurder en leidinggevende

Let op:

Er is een verschil in procedure:

- *A geldt voor reizigersmaterieel en werkmaterieel;*
- *B geldt voor goederenmaterieel dat wordt ingezet voor het vervoer tussen Schiedam en Vulcaanhaven.*

A. Reizigersmaterieel en werkmaterieel

1. De bestuurder stopt en meldt onmiddellijk aan de cvl-bedienaar als hij een stoptonend sein (seinbord in combinatie met een cabinesein, lichtsein of handsein) gepasseerd is, *ongeacht de oorzaak*.
2. Bij wissels legt de cvl-bedienaar ter plaatse het overige railverkeer stil.
3. De cvl-bedienaar informeert of de bestuurder in staat is zijn dienst te vervolgen. Indien de bestuurder aangeeft dat hij niet in staat is verder te rijden, mag hij niet verder rijden.
4. Indien mogelijk stelt de cvl-bedienaar alsnog een rijweg in en geeft de bestuurder een lastgeving stoptonend sein voor het voorbijgereden sein. Als dit niet mogelijk is, kan de cvl-bedienaar aan de bestuurder opdracht geven om kop te maken totdat hij weer voor het eerder voorbij gereden sein staat.
5. De bestuurder volgt de instructies van de cvl-bedienaar op en vervolgt zijn weg totdat hij wordt afgelost.

6. De cvl-bedienaar zorgt voor een zo spoedig mogelijke aflossing van de bestuurder en alarmeert de aangewezen functionaris.
7. De bestuurder wordt opgevangen door de daartoe aangewezen functionaris en meldt zich daarna zo spoedig mogelijk bij zijn leidinggevende.
8. De cvl-bedienaar meldt het voorval bij zijn leidinggevende en registreert het passeren van het stoptonend sein.
9. De formulieren MBV (melding bijzonder voorval) en de checklist ststreindienstleider worden door de cvl-bedienaar ingevuld. De checklist ststvervoerder wordt door de leidinggevende van de bestuurder ingevuld.
10. De directie stelt een onderzoek in naar de oorzaken van het voorval overeenkomstig het veiligheidsbeheerssysteem.

B. Goederenmaterieel

1. De bestuurder stopt en meldt onmiddellijk aan de cvl-bedienaar als hij een stoptonend sein gepasseerd is, *ongeacht de oorzaak*.
2. Bij wissels legt de cvl-bedienaar ter plaatse het overige railverkeer stil.
3. De cvl-bedienaar informeert of de bestuurder in staat is zijn dienst te vervolgen. Indien de bestuurder aangeeft dat hij niet in staat is verder te rijden, mag hij niet verder rijden.
4. De passage stoptonend sein wordt afgehandeld als een calamiteit onder verantwoordelijkheid van de calco.
5. De cvl-bedienaar meldt het voorval bij zijn leidinggevende en registreert het passeren van het stoptonend sein.

6. De formulieren MBV (melding bijzonder voorval), checklist stst-treindienstleider en checklist stst-vervoerder worden ingevuld door de verantwoordelijke.
7. De directie stelt een onderzoek in naar de oorzaken van het voorval overeenkomstig het veiligheidsbeheerssysteem.

5 Lastgeving stoptonend sein

April 2013

Bestemd voor: cvl-bedienaar en bestuurder

1. De bestuurder neemt contact op met de cvl-bedienaar bij een onverwacht stoptonend sein.
2. De cvl-bedienaar controleert waarom het sein stoptonend is.
3. Als op de normale manier geen rijweg in te stellen is en de cvl-bedienaar geborgd heeft dat passage van het sein veilig kan plaatsvinden, geeft hij aan de bestuurder een lastgeving stoptonend sein af voor het betreffende sein. Ook geeft de cvl-bedienaar de exact ingestelde rijweg door.
4. De bestuurder herhaalt de inhoud van de lastgeving stoptonend sein, inclusief de ingestelde rijweg.
5. De cvl-bedienaar bevestigt het bericht van de bestuurder.
6. De bestuurder rijdt verder op zicht. Na seinverbetering volgt de bestuurder dit sein op.
7. Bij het naderen van ieder wissel controleert de bestuurder of de stand van het wissel overeenkomt met de opgegeven rijweg.
8. Bij twijfel of het niet kunnen zien, stopt de bestuurder voor het wissel en neemt hij contact op met de cvl-bedienaar.
9. Als de wisselstand goed is, berijdt de bestuurder het wissel op zicht.
10. De cvl-bedienaar registreert het afgeven van een lastgeving stoptonend sein.

6 Lastgeving voorzichtig rijden

Juni 2017

Bestemd voor: cvl-bedienaar en bestuurder

Let op:

De lastgeving voorzichtig rijden kan gegeven worden door de cvl-bedienaar (A) of schriftelijk (zie formulierenboek) door een namens de cvl aangewezen functionaris (B).

A. Uitvoering door cvl-bedienaar

- 1.** De cvl-bedienaar neemt maatregelen zodat geen rijweg ingesteld staat naar het gevaarpunt toe.
- 2.** De bestuurder neemt bij het stoptonende sein contact op met de cvl-bedienaar.
- 3.** De cvl-bedienaar geeft aan de bestuurder de lastgeving voorzichtig rijden af met vermelding van het baanvak en de toegestane snelheid.
- 4.** De bestuurder herhaalt de inhoud van de lastgeving voorzichtig rijden.
- 5.** De cvl-bedienaar bevestigt het bericht van de bestuurder en stelt een rijweg in.
- 6.** De bestuurder voert de lastgeving voorzichtig rijden uit.
- 7.** De cvl-bedienaar registreert het afgeven van een lastgeving voorzichtig rijden.

Deze procedure wordt herhaald voor ieder railvoertuig dat het gevaarpunt passeert.

B. Uitvoering door aangewezen functionaris

- 1.** De cvl-bedienaar geeft aan de aangewezen functionaris de opdracht om een schriftelijke lastgeving voorzichtig rijden af te geven aan iedere bestuurder die stopt op het voorafgaand gelegen station of beginlocatie. Voor geplande doorgaande railvoertuigen, zie procedure 6A.
- 2.** De functionaris geeft indien nodig een handsein om de bestuurder te laten stoppen.
- 3.** De functionaris geeft de lastgeving voorzichtig rijden aan de bestuurder af.
- 4.** De bestuurder tekent voor de lastgeving en ontvangt het origineel.
- 5.** De functionaris geeft opdracht om te mogen vertrekken in de juiste richting.
- 6.** De functionaris meldt afwijkingen direct aan de cvl-bedienaar.
- 7.** De bestuurder voert de lastgeving voorzichtig rijden uit.
- 8.** De functionaris die namens de cvl-bedienaar de lastgevingen heeft afgegeven, stuurt de doorslagen naar zijn leidinggevende.
- 9.** De leidinggevende archiveert de doorslagen.

Deze procedure wordt herhaald voor ieder railvoertuig dat het gevaarpunt passeert.

7 Lastgeving overweg

Maart 2019

Bestemd voor: cvl-bedienaar, bestuurder, verkeersregelaar en aangewezen functionaris

Let op:

De lastgeving overweg kan gegeven worden door de cvl-bedienaar (A) of schriftelijk (zie formulierenboek) door een namens de cvl aangewezen functionaris (B).

Op het trajectdeel tussen Capelsebrug – Binnenhof / De Tochten is op de overwegen het RVV van toepassing. In geval van een storing op dit trajectdeel waarbij de overwegbomen niet sluiten, dient de bestuurder de aanwijzingen op te volgen van de verkeersregelaar. Indien het cabinesein stoptonend is, informeert de bestuurder de cvl-bedienaar.

A. Uitvoering door cvl-bedienaar

- 1.** De cvl-bedienaar herroept zo nodig de toeleidende rijwegen naar de betrokken overweg.
- 2.** De cvl-bedienaar geeft de bestuurder van elk railvoertuig die de overweg moet passeren een lastgeving overweg af.
- 3.** De bestuurder herhaalt de inhoud van de lastgeving overweg.
- 4.** De cvl-bedienaar verricht zo nodig de noodzakelijke bedieningshandelingen en geeft de bestuurder opdracht om te rijden.
- 5.** De bestuurder rijdt op zicht de middensectie van de overweg aan.
- 6.** Als de overweg alsnog sluit, stopt de bestuurder tot de overweg dicht is en passeert hij de overweg.

7. Als de overweg niet sluit, passeert de bestuurder de overweg op zicht en stopt hij als de veiligheid van het verkeer dat vereist.
8. De bestuurder mag de snelheid hernemen als de eerste as van het railvoertuig over de overweg is. Indien de overweg alsnog sluit mag de bestuurder de snelheid hernemen als de overweg geheel gesloten is.
9. De cvl-bedienaar registreert het afgeven van een lastgeving overweg.

B. Uitvoering door aangewezen functionaris

1. De cvl-bedienaar geeft aan de aangewezen functionaris de opdracht om een schriftelijke lastgeving overweg af te geven aan iedere bestuurder die stopt op het voorafgaand gelegen station of beginlocatie. Voor geplande doorgaande railvoertuigen, zie procedure 7A.
2. De functionaris geeft indien nodig een handsein om de bestuurder te laten stoppen.
3. De functionaris geeft de lastgeving overweg aan de bestuurder af.
4. De bestuurder tekent voor de lastgeving en ontvangt het origineel.
5. De functionaris geeft opdracht om te mogen vertrekken in de juiste richting.
6. De functionaris meldt afwijkingen direct aan de cvl-bedienaar.
7. De bestuurder voert de lastgeving overweg uit.
8. De functionaris die namens de cvl-bedienaar de lastgevingen heeft afgegeven, stuurt de doorslagen naar zijn leidinggevende.
9. De leidinggevende archiveert de doorslagen.

Deze procedure wordt herhaald voor ieder railvoertuig dat het gevaarpunt passeert.

8 Toepassing tijdelijke snelheidsborden

Juni 2013

Bestemd voor: cvl-bedienaar, infrabeheerder en lwb-metro

Voor snelheidsbeperkingen ten behoeve van geplande werkzaamheden kunnen de stappen 2, 3 en 6 van onderstaande procedure overgeslagen worden. Zie voor een nadere toelichting en werkinstructie het Normblad Tijdelijke Snelheids-beperkingen.

- 1.** De infrabeheerder bepaalt of er tijdelijke snelheidsborden geplaatst moeten worden.
- 2.** De infrabeheerder geeft opdracht aan de cvl-bedienaar voor het afgeven van een lastgeving voorzichtig rijden tot de tijdelijke snelheidsborden zijn geplaatst.
- 3.** De cvl-bedienaar geeft een lastgeving voorzichtig rijden af.
- 4.** De lwb-metro plaatst de borden conform het Normblad Tijdelijke Snelheidsbeperkingen.
- 5.** De lwb-metro meldt aan de cvl-bedienaar dat de tijdelijke snelheidsborden voor beide rijrichtingen zijn geplaatst. Als de tijdelijke snelheidsborden voor één rijrichting zijn geplaatst, meldt de lwb-metro dit expliciet aan de cvl-bedienaar.
- 6.** De cvl-bedienaar registreert waar de L-, A- en E-borden geplaatst zijn en staakt het afgeven van lastgevingen voorzichtig rijden.

9 Spoor van in dienst naar buiten dienst stellen

April 2017

Bestemd voor: cvl-bedienaar, lwb-metro, vop, calco en werkverantwoordelijke

Als we spreken over een vop bedoelen we ook functionarissen met een ruimere bevoegdheid. In het EVH is geregeld in welke gevallen één of twee vop's nodig zijn of dat een functionaris met een ruimere bevoegdheid vereist is.

Op spanningrailtrajecten geldt:

- *Calco en vop of lwb-metro en vop zijn in de praktijk vaak één en dezelfde persoon.*
- *Sommige vop's zijn bevoegd om zelf te schakelen of om direct via de bedieningsdeskundige te laten schakelen; zij moeten dit dan wel met de cvl-bedienaar afstemmen.*
- *Bij calamiteiten worden alle schakelhandelingen via de cvl-bedienaar aangevraagd.*
- *Voor geplande werkzaamheden mogen de schakelhandelingen direct bij de bedieningsdeskundige worden aangevraagd als dit in de wbi is geregeld.*

Op bovenleidingtrajecten geldt:

- *Calco en vop zijn in de praktijk vaak één en dezelfde persoon.*
- *Schakelhandelingen ten behoeve van werkzaamheden worden uitgevoerd door tenminste een vakbekwaam persoon.*

Status spoor	Toestand spoor	Verantwoordelijke	Spanning	Railverkeer mogelijk?
in bedrijf	in dienst	cvl-bedienaar	ja	ja
in bedrijf	buiten dienst	lwb-metro of calco	afhankelijk van aard van werkzaamheden	beperkt (werk-materieel)

A. Zonder spanningloosstelling

1. De lwb-metro of de calco (bij calamiteiten) verzoekt de cvl-bedienaar het spoor buiten dienst te stellen.
2. In geval van geplande werkzaamheden controleert de cvl-bedienaar of een wbi is afgegeven.
3. De cvl-bedienaar stelt het spoor buiten dienst (bij geplande werkzaamheden conform de wbi) en draagt het buiten dienst gestelde spoor over aan de lwb-metro of calco.
4. De lwb-metro treft de werkplekbeveiligingsmaatregelen die in de wbi vermeld staan.
5. De cvl-bedienaar en de lwb-metro registreren beiden het buiten dienst stellen van het spoor.

B. Met spanningloosstelling

1. De lwb-metro of calco (bij calamiteiten) verzoekt de cvl-bedienaar het spoor buiten dienst te stellen en meldt welke groepen spanningloos gaan.
2. In geval van geplande werkzaamheden controleert de cvl-bedienaar of een wbi is afgegeven.
3. In geval van een calamiteit informeert de cvl-bedienaar direct de werkverantwoordelijke (wachtdienst energievoorziening).

4. De cvl-bedienaar neemt het spoor buiten dienst (bij geplande werkzaamheden conform de wbi) en draagt het buiten dienst gestelde spoor over aan de lwb-metro of calco.
5. De lwb-metro treft de werkplekbeveiligingsmaatregelen die in de wbi vermeld staan. Daarnaast vraagt de lwb-metro of calco aan de vop om het spoor elektrotechnisch veilig te stellen.
6. De vop vraagt aan de cvl-bedienaar om de spanning te laten uitschakelen.
7. De cvl-bedienaar verzoekt de bedieningskundige betreffende spanningsgroepen uit te schakelen en wacht op bevestiging.
8. De cvl-bedienaar meldt aan de vop dat de spanning is geschakeld.
9. De vop treft de elektrotechnische veiligheidsmaatregelen. Vervolgens meldt de vop aan de lwb-metro of calco dat de elektrotechnische veiligheidsmaatregelen zijn getroffen.
10. De lwb-metro of calco meldt aan de cvl-bedienaar welke groepen spanningloos zijn en dat hij begint met de werkzaamheden.
11. De cvl-bedienaar en de lwb-metro registreren beiden het buiten dienst stellen van het spoor en de spanningloosstelling.

10 Spoor van buiten dienst naar in dienst stellen

Mei 2013

Bestemd voor: cvl-bedienaar, bedieningsdeskundige, lwb-metro, vop, calco en werkverantwoordelijke

Als we spreken over een vop bedoelen we ook functionarissen met een ruimere bevoegdheid. In het EVH is geregeld in welke gevallen één of twee vop's nodig zijn of dat een functionaris met een ruimere bevoegdheid vereist is.

Op spanningrailtrajecten geldt:

- *Calco en vop of lwb-metro en vop zijn in de praktijk vaak één en dezelfde persoon.*
- *Sommige vop's zijn bevoegd om zelf te schakelen of om direct via de bedieningsdeskundige te laten schakelen; zij moeten dit dan wel met de cvl-bedienaar afstemmen.*
- *Bij calamiteiten worden alle schakelhandelingen via de cvl-bedienaar aangevraagd.*
- *Voor geplande werkzaamheden mogen de schakelhandelingen direct bij de bedieningsdeskundige worden aangevraagd als dit in de wbi is geregeld.*

Op bovenleidingtrajecten geldt:

- *Calco en vop zijn in de praktijk vaak één en dezelfde persoon.*
- *Schakelhandelingen ten behoeve van werkzaamheden worden uitgevoerd door tenminste een vakbekwaam persoon.*

Status spoor	Toestand spoor	Verantwoordelijke	Spanning	Railverkeer mogelijk?
in bedrijf	buiten dienst	lwb-metro of calco	afhankelijk van aard van werkzaamheden	beperkt (werk-materieel)
in bedrijf	in dienst	cvl-bedienaar	ja	ja

A. Zonder spanningloosstelling

1. De lwb-metro laat de technische vrijgave van de werkzaamheden vaststellen door de aangewezen verantwoordelijke.
2. De lwb-metro of calco draagt er zorg voor dat het spoor binnen de gevarenzone vrij is van mensen en materiaal en dat de looppaden begaanbaar zijn.
3. De lwb-metro heft de werkplekbeveiligingsmaatregelen op.
4. De lwb-metro of calco draagt het buiten dienst gestelde spoor over aan de cvl-bedienaar.
5. De cvl-bedienaar stelt het spoor weer in dienst en laat zonodig een veegrit uitvoeren.
6. De cvl-bedienaar en de lwb-metro registreren beiden het in dienst stellen van het spoor.

B. Met spanningloosstelling na werkzaamheden

1. De lwb-metro laat de technische vrijgave van de werkzaamheden vaststellen door de aangewezen verantwoordelijke.
2. De lwb-metro draagt er zorg voor dat het spoor binnen de gevarenzone vrij is van mensen en materiaal en dat de looppaden begaanbaar zijn.

3. De lwb-metro vraagt aan de vop om de elektrotechnische veiligheidsmaatregelen op te heffen.
4. De vop heft de elektrotechnische veiligheidsmaatregelen op en vraagt aan de cvl-bedienaar om de spanning te laten inschakelen.
5. De cvl-bedienaar verzoekt de bedieningskundige betreffende spanningsgroepen in te schakelen en wacht op bevestiging.
6. De cvl-bedienaar meldt aan de vop dat:
 - de spanning is ingeschakeld in de betreffende spanningsgroepen, óf
 - met inschakelen wordt gewacht op aanvang exploitatie (na werkzaamheden aan de elektrotechnische installatie kan de werkverantwoordelijke in dit geval een proefinschakeling verlangen).
7. De lwb-metro heft de werkplekbeveiligingsmaatregelen op en draagt het buiten dienst gestelde spoor over aan de cvl-bedienaar.
8. De cvl-bedienaar stelt het spoor weer in dienst en laat zonodig een veegrit uitvoeren.
9. De cvl-bedienaar en de lwb-metro registreren beiden het in dienst stellen van het spoor.

C. Met spanningloosstelling na calamiteit

1. De calco draagt er zorg voor dat het spoor binnen de gevarenzone vrij is van mensen en materiaal en dat de looppaden begaanbaar zijn.
2. De calco vraagt aan de vop om de elektrotechnische veiligheidsmaatregelen op te heffen.
3. De vop vraagt via de cvl-bedienaar aan de werkverantwoordelijke van energievoorziening toestemming om de elektrotechnische veiligheidsmaatregelen op te heffen en weer in te schakelen.

4. Als de werkverantwoordelijke geen toestemming verleent dan komt de wachtdienst energievoorziening zelf ter plaatse en neemt de procedure over.
5. Na toestemming van de werkverantwoordelijke heft de vop de elektrotechnische veiligheidsmaatregelen op en vraagt aan de cvl-bedienaar om de spanning te laten inschakelen.
6. De cvl-bedienaar verzoekt de bedieningsdeskundige betreffende spanningsgroepen in te schakelen en wacht op bevestiging.
7. De cvl-bedienaar meldt aan de vop dat spanning is ingeschakeld in de betreffende spanningsgroepen.
8. De calco draagt het buiten dienst gestelde spoor over aan de cvl-bedienaar.
9. De cvl-bedienaar stelt het spoor weer in dienst en laat zonodig een veegrit uitvoeren.
10. De cvl-bedienaar registreert het in dienst stellen van het spoor.

11 Spoor van in dienst naar buiten bedrijf stellen

April 2010

Bestemd voor: cvl-bedienaar, lwb-metro, vop en projectverantwoordelijke

Status spoor	Toestand spoor	Verantwoordelijke	Spanning	Railverkeer mogelijk?	Vrijgaveformulier vereist?
in bedrijf	in dienst	cvl-bedienaar	ja	ja	nee
in bedrijf	buiten dienst	lwb-metro	nee	beperkt (werk-materieel)	nee
buiten bedrijf	'bouwput'	project-verantwoordelijke	nee	nee	deel 1

1. Op verzoek van de lwb-metro stelt de cvl-bedienaar het spoor volgens procedure 9B (met spanningsloosstelling) buiten dienst.
2. De lwb-metro neemt maatregelen om het railverkeer fysiek onmogelijk te maken op het buiten dienst gestelde spoor en draagt de verantwoordelijkheid over het werkgebied over aan de projectverantwoordelijke.
3. De projectverantwoordelijke en de lwb-metro ondertekenen beiden deel 1 van het vrijgaveformulier (Formulierenboek: Vrijgaveformulier met test-bedrijf).

12 Spoor van buiten bedrijf via buiten dienst naar in dienst stellen

Mei 2013

Bestemd voor: cvl-bedienaar, bedieningsdeskundige, lwb-metro, vop en projectverantwoordelijke

Als we spreken over een vop bedoelen we ook functionarissen met een ruimere bevoegdheid. In het EVH is geregeld in welke gevallen één of twee vop's nodig zijn of dat een functionaris met een ruimere bevoegdheid vereist is.

Op spanningrailtrajecten geldt:

- *Calco en vop of lwb-metro en vop zijn in de praktijk vaak één en dezelfde persoon.*
- *Sommige vop's zijn bevoegd om zelf te schakelen of om direct via de bedieningsdeskundige te laten schakelen; zij moeten dit dan wel met de cvl-bedienaar afstemmen.*
- *Bij calamiteiten worden alle schakelhandelingen via de cvl-bedienaar aangevraagd.*
- *Voor geplande werkzaamheden mogen de schakelhandelingen direct bij de bedieningsdeskundige worden aangevraagd als dit in de wbi is geregeld.*

Op bovenleidingtrajecten geldt:

- *Calco en vop zijn in de praktijk vaak één en dezelfde persoon.*
- *Schakelhandelingen ten behoeve van werkzaamheden worden uitgevoerd door tenminste een vakbekwaam persoon.*

Status spoor	Toestand spoor	Verantwoordelijke	Spanning?	Railverkeer mogelijk?	Vrijgave-formulier vereist?
buiten bedrijf	“bouwput”	project-verantwoordelijke	nee	nee	deel 1
in bedrijf	buiten dienst met testbedrijf	lwb-metro	ja	beperkt (werk-materieel en testritten)	deel 2
in bedrijf	in dienst	cvl-bedienaar	ja	ja	deel 3

1. De projectverantwoordelijke verklaart dat het buiten bedrijf gestelde spoor in bedrijf, maar buiten dienst, kan worden gesteld voor het uitvoeren van testritten en draagt de verantwoordelijkheid van het werkgebied over aan de lwb-metro.
2. De projectverantwoordelijke en de lwb-metro ondertekenen beiden deel 2 van het vrijgaveformulier.
3. De lwb-metro zorgt ervoor dat het spoor binnen de gevarezone vrij is van mensen en materiaal en dat de looppaden begaanbaar zijn. Daarna heft de lwb-metro de verhinderende maatregelen voor het railverkeer op.
4. De lwb-metro vraagt aan de vop om de elektrotechnische veiligheidsmaatregelen op te heffen.
5. De vop heft de elektrotechnische veiligheidsmaatregelen op en vraagt aan de cvl-bedienaar om de spanning te laten inschakelen voor het testbedrijf.
6. De cvl-bedienaar verzoekt de bedieningskundige betreffende spanningsgroepen in te schakelen en wacht op bevestiging.
7. De cvl-bedienaar meldt aan de vop dat de spanning is ingeschakeld.

- 8.** De lwb-metro verwijdert de werkplekbeveiligingsmaatregelen en verzoekt de cvl-bedienaar het testbedrijf mogelijk te maken.
- 9.** De cvl-bedienaar werkt mee aan het testbedrijf.
- 10.** De lwb-metro ziet tijdens het uitvoeren van de testritten toe op de veiligheid.
- 11.** Na het welslagen van de testritten ondertekenen de projectverantwoordelijke en de relevante technische deskundigen deel 3 van het vrijgaveformulier.
- 12.** De lwb-metro ondertekent deel 3 van het vrijgaveformulier en heft de eventueel resterende werkplekbeveiligingsmaatregelen op. Daarna geeft de lwb-metro het spoor terug aan de cvl-bedienaar.
- 13.** De cvl-bedienaar stelt het spoor weer in dienst.
- 14.** De cvl-bedienaar en de lwb-metro registreren beiden het in dienst stellen van het spoor.

13 Overweg buiten dienst en in dienst stellen

April 2019

Bestemd voor: cvl-bedienaar en lwb-metro

Geldt uitsluitend voor overwegen met een overweschakelaar

De overweg buiten dienst stellen voor werkzaamheden of voor in- en uitsporen van railvoertuigen geschiedt alleen door daartoe opgeleid personeel, en vindt per spoor plaats. Als op beide sporen de overweg buiten dienst moet worden gesteld dient de procedure zowel voor het ene als het andere spoor te worden doorlopen.

Bij een overweg met overweschakelaar is een AHOB geven en nemen kast opgesteld waarmee de aansturing van de overweg vanuit de beveiliging uitgeschakeld kan worden. De overweginstallatie zelf blijft in werking maar zal vanuit de beveiliging geen commando meer krijgen om te sluiten.

A. Overweg buiten dienst stellen

- 1.** De lwb-metro vraagt toestemming aan de cvl-bedienaar om de overweg buiten dienst te stellen.
- 2.** De cvl-bedienaar blokkeert de toeleidende seinen voor de overweg en controleert of er geen railvoertuigen in het aankondigingsgebied rijden.
- 3.** De cvl-bedienaar geeft de overweg door middel van een bedienopdracht over aan de lwb-metro, waarna de lamp in de AHOB-geven en nemen kast begint te knipperen.
- 4.** De lwb-metro stelt de overweg buiten dienst door de schakelaar in de AHOB-geven en nemen kast te bedienen. De lamp zal daardoor continu oplichten: de overweg is voor het betreffende spoor buiten dienst gesteld.

5. De lwb-metro neemt bij het passeren van werkmaterieel maatregelen overeenkomstig het RVV 1990, zodat passage van de overweg veilig kan plaatsvinden.

B. Overweg in dienst stellen

1. De lwb-metro geeft de overweg pas terug nadat de overweg vrij is van materieel en obstakels en informeert de cvl-bedienaar hierover.
2. De cvl-bedienaar controleert of er geen sectiestoringen in het aankondigingsgebied zijn opgetreden.
3. Als er sectiestoringen (door assenteller) zijn, kan de lwb-metro nogmaals de knop in de AHOB-geven en nemen kast bedienen. De lamp in de kast zal dan weer oplichten. In dat geval kan de cvl-bedienaar een veegtrein laten komen. In overleg met de bestuurder en de lwb-metro geeft de cvl-bedienaar een lastgeving overweg af en kiest hij het juiste moment voor teruggave van de overweg.
4. De cvl-bedienaar neemt de overweg terug, waarna de lamp in de AHOB-geven en nemen kast dooft, en heft de versperring van de toeleidende rijwegen op.
5. De cvl-bedienaar verleent toestemming aan de lwb-metro om de overweglocatie te verlaten.

Let op:

Als op één spoor de overweg buiten dienst is gesteld terwijl de overweg op het andere spoor in dienst is, kunnen toch de overwegbomen sluiten door de aankondiging van het in dienst gestelde spoor.

14 In- en uitsporen van railvoertuigen op inspoorplaatsen

April 2013

Bestemd voor: cvl-bedienaar en lwb-metro

In onbeveiligd gebied geldt deze procedure niet. Dan regelt de bedienaar van het railvoertuig het in- en uitsporen.

A. Insporen van railvoertuigen op inspoorplaatsen

1. Op verzoek van de lwb-metro stelt de cvl-bedienaar het spoor buiten dienst.
2. De lwb-metro geeft toestemming om het materieel in te sporen.
3. De lwb-metro meldt aan de cvl-bedienaar dat het materieel is ingespoord.

B. Uitsporen van railvoertuigen op inspoorplaatsen

1. Op verzoek van de lwb-metro stelt de cvl-bedienaar het spoor buiten dienst.
2. De lwb-metro geeft toestemming om het materieel uit te sporen.
3. De lwb-metro meldt aan de cvl-bedienaar dat het materieel is uitgespoord en volgt de procedure in dienst stellen van sporen.

15 In- en uitsporen van railvoertuigen op overwegen

Augustus 2017 [Voor de Hoekselijn is deze procedure voorlopig]

Bestemd voor: cvl-bedienaar en lwb-metro

Let op:

Er is een verschil tussen in- en uitsporen op overwegen op het traject CPB-TTN/BNH (B) en op alle andere overwegen (A).

A. Insporen op overwegen op het traject RCS - GVC en SDC - HHS

A1. Insporen

- 1.** Op verzoek van de lwb-metro stelt de cvl-bedienaar de overweg buiten dienst (Procedure 13A).
- 2.** De lwb-metro geeft toestemming om het materieel in te sporen. Nadat het materieel is ingespoord moet het materieel verplaatst worden naar het spoorgedeelte buiten het aankondigingsgebied, tenzij de overweg buiten dienst blijft.
- 3.** De lwb-metro meldt aan de cvl-bedienaar dat het materieel is ingespoord en op de juiste plaats staat en volgt de procedure overweg in dienst stellen (Procedure 13B).

A2. Uitsporen

- 1.** De lwb-metro geeft toestemming om het materieel te verplaatsen naar het spoorgedeelte voor het aankondigingsgebied van de overweg.

2. Op verzoek van de lwb-metro stelt de cvl-bedienaar de overweg buiten dienst (Procedure 13A).
3. De lwb-metro geeft toestemming om het materieel op de overweg te plaatsen.
4. De lwb-metro geeft toestemming om het materieel uit te sporen.
5. De lwb-metro meldt aan de cvl-bedienaar dat het materieel is uitgespoord en volgt de procedure overweg in dienst stellen (Procedure 13B).

B. Insporen op overwegen op het traject CPB-TTN/BNH

B1. Insporen

1. Op verzoek van de lwb-metro stelt de cvl-bedienaar het spoor buiten dienst.
2. De lwb-metro geeft toestemming om het materieel in te sporen. Nadat het materieel is ingespoord moet het materieel verplaatst worden naar het spoorgedeelte buiten het aankondigingsgebied.
3. De lwb-metro meldt aan de cvl-bedienaar dat het materieel is ingespoord.

B2. Uitsporen

1. De lwb-metro geeft toestemming om het materieel te verplaatsen naar het spoorgedeelte voor het aankondigingsgebied van de overweg.
2. De lwb-metro geeft toestemming om het materieel op de overweg te plaatsen.
3. De lwb-metro geeft toestemming om het materieel uit te sporen.
4. De lwb-metro meldt aan de cvl-bedienaar dat het materieel is uitgespoord.

16 Konvooi rijden

Februari 2011

Bestemd voor: lwb-metro, cvl-bedienaar, pilot, bedienaar van werkmaterieel

Een konvooi bestaat uit ongekoppelde railvoertuigen die zich als één trein verplaatsen alsof zij wel gekoppeld zijn. Doel van de procedure is om het mogelijk te maken om werkmaterieel dat niet kan worden gekoppeld toch als één trein naar de werkplek te kunnen rijden. De noodzaak vervalt hiermee om elk railvoertuig afzonderlijk en onder begeleiding van een pilot naar de werkplek te laten rijden.

Aan de volgende voorwaarden moet voldaan worden:

- *Konvooi rijden mag alleen op sporen die door de cvl-bedienaar buiten dienst zijn gesteld. Het konvooi rijden moet in de wbi zijn vermeld.*
- *De afstand tussen de railvoertuigen in het konvooi is afhankelijk van de snelheid en wordt bepaald door een veilige minimale afstand om tijdig te kunnen stoppen als de voorligger dat doet. De maximale afstand mag in geen geval groter zijn dan 50 meter.*
- *Elk railvoertuig moet bediend worden door een functionaris met materieelbevoegdheid. Als de bedienaar van het voorste railvoertuig geen baanbevoegdheid heeft, moet er een pilot in het railvoertuig aanwezig zijn.*

- 1.** De lwb-metro stelt het konvooi samen zoals in de wbi beschreven.
- 2.** De lwb-metro instrueert alle bedienaars en de pilot over de te volgen procedure en de te rijden rijweg.
- 3.** De lwb-metro overtuigt zich ervan dat alle bedienaars en de pilot beschikken over werkende communicatieverbindingen met elkaar.
- 4.** De lwb-metro meldt het konvooi gereed aan de bestuurder of pilot van het voorste railvoertuig.

- 5.** De bestuurder of de pilot vraagt aan de cvl-bedienaar een rijweg voor het konvooi.
- 6.** De cvl-bedienaar stelt het spoor buiten dienst, stelt de rijweg in en geeft de bestuurder of de pilot toestemming te vertrekken.
- 7.** De bestuurder of de pilot rijdt met maximaal 25 km/uur naar de opgegeven bestemming.
- 8.** De overige bedienaars volgen hun voorligger op een veilige afstand en houden zicht met het railvoertuig achter hen. Als dit niet mogelijk is, moet de bedienaar iemand aanwijzen die dit voor hem doet.
- 9.** Zodra het zicht op een achterligger verbroken wordt, stopt de bedienaar van het voorliggende railvoertuig en waarschuwt hij zijn (eventuele) voorligger.
- 10.** Het konvooi mag pas weer vertrekken als de lwb-metro heeft vastgesteld dat alle railvoertuigen weer bij elkaar zijn.
- 11.** Als het gehele konvooi de eindbestemming heeft bereikt, meldt de bedienaar van het voorste railvoertuig of de pilot dit aan de cvl-bedienaar en de lwb-metro.
- 12.** De lwb-metro beveiligd de werkplek en ontbindt het konvooi.

17 Resetten assentellers per blok of opheffen valse (logische) bezetmeldingen

September 2017

Bestemd voor: cvl-bedienaar

A. Resetten assentellers per blok (zub)

Let op:

- *Bij IXL-uitval, zie procedure 35 'Uitgevallen IXL-gebied vrij maken van railvoertuigen';*
 - *Deze procedure beschrijft niet de handelingen van de cvl-bedienaar bij het technisch herstel van de gestoorde en/of defecte assenteller-systemen.*
1. De cvl-bedienaar overtuigt zich ervan dat er in het blok, waarin het gestoorde spoorgedeelte ligt, geen railvoertuigen zijn.
 2. De cvl-bedienaar overtuigt zich ervan dat er geen rijwegen zijn ingesteld naar het gestoorde blok, of ingesteld kunnen worden.
 3. De cvl-bedienaar voert de bediening instructie resetten assentellers uit.
 4. De cvl-bedienaar laat een railvoertuig met een lastgeving stop tonend sein over het gestoorde blok rijden.
 5. De cvl-bedienaar registreert het resetten van de assentellers.

B. Opheffen valse (logische) bezetmeldingen (Izb)

- 1.** De cvl-bedienaar overtuigt zich ervan dat zich geen railvoertuigen bevinden in het gebied van de spoorbeveiligingsinstallatie waar valse (logische) bezetmeldingen zijn.
- 2.** De cvl-bedienaar zorgt ervoor dat er geen rijwegen zijn ingesteld naar dit gebied en dat er geen railvoertuigen naar dit gebied onderweg zijn.
- 3.** De cvl-bedienaar voert de bedieningsinstructie opheffen valse (logische) bezetmeldingen uit.
- 4.** De cvl-bedienaar laat een railvoertuig op zicht rijden over het gestoorde gebied.
- 5.** De cvl-bedienaar registreert het opheffen van de valse (logische) bezetmeldingen.

18 Omleggen opengereden wissel

Juli 2013

Bestemd voor: cvl-bedienaar en bestuurder

A. Melding van bestuurder

1. De bestuurder neemt contact op met de cvl-bedienaar direct nadat hij een wissel heeft opengereden.
2. De cvl-bedienaar informeert de infrabeheerder en vraagt een gekwalificeerd functionaris ter plaatse te gaan.
3. De cvl-bedienaar mag het opengereden wissel volgens bedieningsinstructie uitsluitend omleggen als de gekwalificeerde functionaris ter plaatse is.
4. De bestuurder mag een opengereden wissel uitsluitend berijden als de gekwalificeerde functionaris hiervoor toestemming heeft gegeven. De communicatie hiervoor verloopt via de cvl-bedienaar.
5. De cvl-bedienaar registreert het handmatig omleggen van een open-gereden wissel.

B. Melding bij cvl-bedienaar zonder railvoertuig

1. De cvl-bedienaar overtuigt zich er van dat de melding 'opengereden wissel' (MOW), niet veroorzaakt kan zijn door een railvoertuig.
2. De cvl-bedienaar mag het wissel geforceerd bedienen (om laten lopen naar de andere stand en weer terug). Indien het wissel de eindstand heeft bereikt en het wissel weer onder controle is, mag het wissel weer bereden worden.

3. Indien het wissel niet de eindstand heeft bereikt moet gehandeld worden overeenkomstig procedure 18A vanaf punt 2.
4. De cvl-bedienaar registreert de melding van het opengereeden wissel.

19 Wissel krukken

April 2010

Bestemd voor: cvl-bedienaar en functionaris die is gekwalificeerd om te mogen krukken

- 1.** De cvl-bedienaar spert seinen (zub) of heft alle rijwegen op (lzb) naar het betrokken wissel en geeft toestemming om het wissel te krukken.
- 2.** De functionaris die bevoegd is om wissels te krukken, krukt het wissel (tongen en eventueel het beweegbaar puntstuk).
- 3.** Na het krukken meldt de functionaris aan de cvl-bedienaar het wisselnummer en de stand waarin het wissel (tongen en het eventuele puntstuk) is gekrukt (links- of rechtsleidend).
- 4.** Nadat de functionaris het wissel heeft vrijgegeven, mag het wissel weer worden bereden.

20 Wissel klemmen

April 2010

Bestemd voor: cvl-bedienaar en functionaris die is gekwalificeerd om te mogen klemmen.

- 1.** De cvl-bedienaar spert seinen (zub) of heft alle rijwegen op (lzb) naar het betrokken wissel en geeft toestemming om het wissel te klemmen.
- 2.** De functionaris die bevoegd is om wissels te klemmen, klemt het wissel en meldt aan de cvl-bedienaar het wisselnummer en de stand waarin het wissel (tongen en het eventuele puntstuk) geklemd is.
- 3.** De cvl-bedienaar registreert het klemmen van het wissel.

21 Halteren en vertrekken

April 2010

Bestemd voor: bestuurder en cvl-bedienaar

1. De bestuurder stopt het railvoertuig in het station bij het halteringsbord.
2. De bestuurder opent/ontgrendelt de deuren aan de zijde van het perron.
3. Nadat de reizigers zijn uit- en ingestapt, kijkt de bestuurder of hij de deuren veilig kan sluiten.
4. De bestuurder kijkt of het sein geen beperkingen geeft en het spoor vrij is.
5. De bestuurder sluit de deuren en controleert of de 'groene lamp' oplicht. Na het oplichten van de groene lamp kijkt de bestuurder of er geen reizigers zijn ingeklemd tussen de deuren (denk ook aan tashengsels, jassen, enzovoort).
6. De bestuurder zet daarna de rij-/remhendel in de rijstand en vertrekt. Terwijl hij vertrekt kijkt hij totdat het beeld, dat zicht op de deuren geeft, wegvalt. In het geval dat achter het station een overweg ligt, verdeelt hij zijn aandacht over deuren en overweg.
7. De bestuurder meldt afwijkingen aan het instapbeveiligingssysteem (spiegel, camera of monitor) aan de cvl-bedienaar.

22 Bediening safe haven-knop

November 2015

Bestemd voor: bestuurder en cvl-bedienaar

Het (R)SG3 materieel van RET is voorzien van een safe haven-knop.

Deze safe haven-knop mag alleen gebruikt worden in een direct levensbedreigende situatie als andere mogelijkheden om door te rijden niet meer werken.

Deze safe haven-knop mag alleen bediend worden op spanningrail-trajecten om te kunnen rijden naar de dichtbijzijnde veilige stopplaats of aangemerkte safe haven-locatie om daar te kunnen ontruimen.

- 1.** De bestuurder bedient de safe haven-knop. De bestuurder moet zich bewust zijn dat hierdoor alle veiligheidssystemen in het raivoertuig zijn overbrugd, behalve de atb/zub.
- 2.** De bestuurder informeert de cvl-bedienaar met een nood-/prioriteits-oproep dat hij de safe haven-knop heeft bediend, met vermelding van spoornummer, locatie en reden.
- 3.** De bestuurder mag alleen (indien noodzakelijk) zonder tussenkomst van de cvl-bedienaar de atb/zub overbruggen bij een safe haven-rijweg in de Statenwegtunnel tussen Sint Franciscus Driehoek en Rotterdam Centraal v.v. In alle andere gevallen alleen na overleg met de cvl-bedienaar, zie procedure 23.
- 4.** De bestuurder rijdt naar een veilige stopplaats.
- 5.** De cvl-bedienaar zet het calamiteitenplan in werking.
- 6.** De bestuurder informeert de reizigers in het voertuig over de calamiteit, ter voorbereiding op de ontruiming.

- 7.** De cvl-bedienaar neemt de nodige maatregelen om een veilige ontruiming mogelijk te maken. (De maatregelen kunnen onder andere bestaan uit: waarschuwen van de calco, stellen van rijwegen, staken overig treinverkeer, ontruimen van het station, laten schakelen van de tractiespanning enz.).
- 8.** De cvl-bedienaar ondersteunt de bestuurder bij te nemen maatregelen in het railvoertuig.
- 9.** De bestuurder stopt op een veilige stopplaats en meldt dit bij de cvl-bedienaar.
- 10.** De cvl-bedienaar schakelt de betreffende spanningsgroep(en) uit.
- 11.** De bestuurder ontruimt (eventueel in samenwerking met het gealarmeerde bevoegd personeel en/of calco) het railvoertuig.
- 12.** De cvl-bedienaar registreert de melding van het gebruik van de safe haven-knop.
- 13.** De bestuurder rapporteert het gebruik van de safe haven-knop aan zijn leidinggevende.

23 Uitschakelen/overbruggen atb-systeem in railvoertuig

Juli 2019

Bestemd voor: cvl-bedienaar en bestuurder

A. HTM-materieel

1. De bestuurder overtuigt zich ervan dat het atb-systeem (zub) de oorzaak is van het niet verder kunnen rijden.
2. De bestuurder vraagt toestemming aan de cvl-bedienaar om het atb-systeem in het railvoertuig uit te schakelen.
3. Na toestemming van de cvl-bedienaar schakelt de bestuurder het atb-systeem uit door de verzegeling te verbreken en de schakelaar 'Storing ZUB' om te zetten.
4. De bestuurder hervat zijn rit. Bij het eerstvolgende eindpunt wordt het railvoertuig uit dienst genomen.
5. De cvl-bedienaar meldt het uitschakelen van het atb-systeem in het railvoertuig aan Railmaterieel en registreert het uitschakelen.

B. RET-materieel

1. De bestuurder overtuigt zich ervan dat het atb-systeem (lzb/zub) de oorzaak is van het niet verder kunnen rijden.
2. De bestuurder vraagt toestemming aan de cvl-bedienaar om het atb-systeem in het railvoertuig te overbruggen.

3. Na toestemming van de cvl-bedienaar overbrugt de bestuurder het atb-systeem door het bedienen van de sleutelvergrendelingsknop 'Overbruggen ATB+ZUB'. Vanaf nu geldt een maximum snelheid van 20 km/uur die door het railvoertuig wordt afgedwongen.
4. De cvl-bedienaar stelt het te berijden spoor buiten dienst en geeft de bestuurder toestemming om op zicht te rijden naar het eerstvolgende station.
5. De cvl-bedienaar registreert het overbruggen van het atb-systeem.
6. Bij het eerstvolgende station laat de bestuurder de reizigers het railvoertuig verlaten.

C. Goederenmaterieel

1. De bestuurder overtuigt zich ervan dat het atb-systeem de oorzaak is van het niet verder kunnen rijden.
2. De bestuurder vraagt toestemming aan de cvl-bedienaar om het atb-systeem in het railvoertuig te overbruggen.
3. Na toestemming van de cvl-bedienaar zet de bestuurder het atb-systeem buitenbedrijf door de SG-schakelaar te ontzegelen.
4. De cvl-bedienaar stelt het te berijden spoor buiten dienst en geeft de bestuurder toestemming om op zicht te rijden naar het eerstvolgende sein.
5. De cvl-bedienaar registreert het overbruggen van het atb-systeem.

24 Vrijgave rangers

November 2017

Bestemd voor: cvl-bedienaar en bestuurder

Emplacementen die uitgevoerd zijn met de functionaliteit 'vrijgave rangers' (vr), geven de bestuurder de mogelijkheid om ter plaatse wissels te bedienen zonder tussenkomst van de cvl-bedienaar. Rangers op deze sporen is na het nemen van de vrijgave rangers door de bestuurder de verantwoordelijkheid van de bestuurder.

A. Van cvl-bediening naar vrijgave rangers

- 1.** De bestuurder plaatst het materieel bij het betreffende seinbord of lichtsein voor de transitie van cvl-bediening naar vrijgave rangers.
- 2.** De bestuurder verzoekt de cvl-bedienaar om toestemming te verlenen voor vrijgave rangers onder vermelding van naam en spoornummer.
- 3.** De cvl-bedienaar geeft door een bedienopdracht in het bediensysteem het vr-gebied vrij.
- 4.** De bestuurder neemt door een bedienopdracht in het vr-kastje het gebied over voor lokale bediening.
- 5.** Nadat de witte lamp oplicht is de bestuurder verantwoordelijk voor de bediening van de wissels in vr-gebied.

B. Van vrijgave rangers naar cvl-bediening

- 1.** De bestuurder plaatst het materieel bij het betreffende seinbord of lichtsein voor de transitie van vrijgave rangers naar cvl-bediening.
- 2.** De bestuurder verzoekt de cvl-bedienaar om het vrijgave rangers op te heffen en geeft door een bedienopdracht in het vr-kastje het vr-gebied terug aan de cvl-bedienaar.
- 3.** De bestuurder controleert of de witte lamp dooft in het vr-kastje na overname door de cvl-bedienaar.

25 Rijden goederenmaterieel

Juli 2019

Bestemd voor: cvl-bedienaar en bestuurder goederenmaterieel

Goederenmaterieel kan het metronetwerk op- en afrijden op twee locaties:

- *van en naar het hoofdrailnet bij het overdrachtspoor AF nabij Schiedam Centrum;*
- *van en naar het raccordement bij spoor 501 op emplacement Vulcaanhaven.*

Het goederenmaterieel rijdt met ingeschakelde atb, met maximaal 40 km/uur op atb-code 0.

Let op:

In afwachting van een technische oplossing is, in aanvulling op procedure 25A en 25B, tot nader order ook altijd procedure 25C 'Rijden goederenmaterieel/Roestrijden' van toepassing.

A. Goederenmaterieel vanaf ProRail naar Vulcaanhaven

- 1.** De bestuurder brengt het goederenmaterieel tot stilstand voor het facultatief stopbord dat toegang geeft tot het overdrachtspoor AF, meldt zich met de GSM-R bij de cvl-bedienaar en geeft zijn gsm-nummer door.
- 2.** De cvl-bedienaar verifieert dat een geldige wagenlijst voor het goederenmaterieel beschikbaar is. Is er geen geldige wagenlijst beschikbaar, dan mag het goederenmaterieel niet vertrekken.
- 3.** De cvl-bedienaar informeert de bestuurder dat de procedure 'Roestrijden' van toepassing is en geeft de bestuurder toestemming het facultatief stopbord te passeren.
- 4.** De cvl-bedienaar stelt een integrale goederenrijweg in vanaf het overdrachtspoor AF naar spoor 501 Vulcaanhaven.

5. De bestuurder volgt de seinbeelden op en rijdt naar spoor 501 Vulcaanhaven.

B. Goederenmaterieel vanaf Vulcaanhaven naar ProRail

1. De bestuurder meldt met de GSM-R aan de cvl-bedienaar dat het goederenmaterieel gereed is voor vertrek en geeft zijn gsm-nummer door.
2. De cvl-bedienaar informeert de bestuurder dat de procedure 'Roestrijden' van toepassing is.
3. De cvl-bedienaar verifieert dat een geldige wagenlijst voor het goederenmaterieel beschikbaar is. Is er geen geldige wagenlijst beschikbaar, dan mag het goederenmaterieel niet vertrekken.
4. De cvl-bedienaar stelt een integrale goederenrijweg in vanaf spoor 501 Vulcaanhaven naar het overdrachtspoor AF.
5. De bestuurder volgt de seinbeelden op en rijdt naar het overdrachtspoor AF.

C. Roestrijden

Deze procedure is een tijdelijke aanvulling op de procedures 25A en 25B.

1. De cvl-bedienaar informeert de bestuurder dat de procedure 'Roestrijden' van toepassing is.
2. De cvl-bedienaar zorgt dat er geen metrorijwegen meer ingesteld worden tussen VDO1 en SDC over spoor 2 en geen metrorijwegen meer over SDN3 op spoor 1.
3. De cvl-bedienaar stelt een N-rijweg voor het goederenmaterieel.
4. De cvl-bedienaar volgt de beweging van het goederenmaterieel visueel op het vkl-scherm.

5. De bestuurder stopt:
 - a) voor het facultatief stopbord op spoor 501 (richting Vulcaanhaven) of
 - b) voor lichtsein 50 op het overdrachtspoor AF (richting ProRail).

6. De bestuurder meldt aan de cvl-bedienaar de exacte aankomstlocatie van het goederenmaterieel en dat:
 - a) richting Vulcaanhaven: lichtsein 706 op spoor 501 geheel is vrijgereden of
 - b) richting ProRail: lichtsein 701 op het overdrachtspoor AF geheel is vrijgereden. Na vertrek naar ProRail meldt de bestuurder ook het geheel vrij rijden van lichtsein 50.

7. De cvl-bedienaar geeft de bedienopdracht 'restrijweg vrijmaken'.

26 Toegestane communicatiemiddelen

April 2018

Bestemd voor: alle functionarissen

Privé-communicatie en privé-gebruik van elektronische middelen (zoals gsm, smartphone en tablet-pc) is tijdens de uitvoering van de veiligheidstaak niet toegestaan.

Gebruik van elektronische middelen (zoals gsm, smartphone en tablet-pc) tijdens de uitvoering van de veiligheidstaak is alleen toegestaan als dit voor het uitvoeren van de veiligheidstaak noodzakelijk is.

A. Communicatiemiddelen

Uitsluitend de communicatiemiddelen die in onderstaande lijst zijn opgenomen, mogen voor het voeren van veiligheidscommunicatie met de cvl-bedienaar gebruikt worden.

1. Mobilfoon (railvoertuig)
2. Portofoon
3. GSM-R (mobiele telefoon voor railverkeer)
4. Gsm (mobiele telefoon, met een Nederlands nummer)
5. Baantelefoon
6. Bedrijfstelefoon

B. Communicatie met de cvl

In onderstaand schema is weergegeven welke (veiligheids)functionaris vanaf de baan welke communicatiemiddelen mag gebruiken voor de communicatie met de cvl-bedienaar.

Voor communicatie op andere locaties dan op de baan of in het railvoertuig heeft het gebruik van de bedrijfstelefoon de voorkeur.

Wie	Waar	Mobilo-foon	Porto-foon	GSM-R	Gsm ¹	Baan-telefoon
bestuurder (niet van goederenmaterieel Hoekselijn)	in railvoertuig	JA	JA	-	NEE ²	-
	buiten rail-voertuig op de baan	-	JA	-	NEE ²	JA
bestuurder van goederenmaterieel Hoekselijn	in railvoertuig	-	-	JA	NEE ²	-
	buiten rail-voertuig op de baan	-	-	JA ⁶	JA ³	JA
bzb-metro	op de baan	-	JA	-	JA	JA
lwb-metro	op de baan buiten gevarezone	-	JA	-	JA	JA
	op de baan binnen gevarezone	-	JA	-	HTM ⁴ : JA RET ⁴ :NEE ⁵	NEE
calco	in railvoertuig	-	JA	-	JA	-
	op de baan	-	JA	-	JA	JA

¹ Het bereik van de gsm is in tunnels niet overal gegarandeerd. Als er geen bereik is moet er een ander middel gekozen worden.

² Tenzij andere communicatiemiddelen zijn uitgevallen.

³ Mits de gsm bij de cvl-bedienaar is aangemeld zodat de bestuurder bereikbaar is.

⁴ Bedoeld zijn HTM en RET als infrabeheerder. De beheergrens ligt bij de overweg Klapwijkse laantje, km 8,3 op de Hofpleinlijn.

- 5 Als werkzaamheden plaatsvinden binnen de gevarenzone bij RET communiceert de lwb-metro per portofoon. De gsm mag in dit geval alleen gebruikt worden als de portofoon defect raakt. Met het oog op een directe bereikbaarheid van de lwb dient deze gsm vrijgehouden te worden.
- 6 Mits de GSM-R een mobiele versie betreft.

27 Beperkingen toegang gevarenzone

Juni 2019

Bestemd voor: alle functionarissen

Vanwege slecht zicht, onvoldoende ruimte of onvoldoende mogelijkheid om ongehinderd het spoor te verlaten, mag op onderstaande locaties de gevarenzone niet betreden worden van een in dienst gesteld spoor. Eventuele looppaden ter plaatse mogen wel betreden worden.

Op overige locaties bepaalt de Iwb-metro of de gevarenzone van een in dienst gesteld spoor veilig betreden kan worden.

A. Algemeen

- Sporen ter hoogte van perrons en lange bordessen voor hoge-vloermaterieel.
- Sporen voorzien van geluidschermen binnen de gevarenzone*.

B. Hofpleinlijn

- Loolaan ter hoogte van sein R1 127, spoor 1, tussen hectometer 20,5 en 20,7.
- Leidschendam ter hoogte van sein R3 160, spoor 2, tussen hectometer 17,6 en 17,7.
- Melanchthonweg tussen de overweg Kleiweg en station Melanchthonweg, beide sporen tussen hectometer 2,5 en 2,8.
- Kleiweg, geluidswallen nabij de overweg Kleiweg richting Rotterdam beide sporen, tussen hectometer 2,4 en 2,5.
- Sint Franciscusdriehoek bij het rood gemarkeerde deel bij de tunnelmond, beide sporen, nabij hectometer 2,3.
- Sint Franciscusdriehoek - Rotterdam Centraal, beide sporen.

C. Zoetermeerlijn

- Leidschenveen, onderdoorgang van de Hofpleinlijn, spoor 2, tussen hectometer 0,2 en 0,5.

D. Erasmuslijn

- Rotterdam Centraal - Wilhelminaplein, beide sporen.
- Rijnhaven - Wilhelminaplein spoor 2, tussen hectometer 103,4 en 103,0. Het hier aanwezige looppad mag ook niet betreden worden.
- Slinge 2, spoor 1 en 3, tussen hectometer 107,1 en 107, 2 (ter hoogte van de 'Leeuwenkooi').
- Slinge 2, spoor 3 en 4.
- Waalhaven, spoor 148, tunneltje/onderdoorgang van spoor 1 en 2.

E. Calandlijn

- 's-Gravenweg, spoor 352, tunneltje/onderdoorgang van spoor 1 en 3.
- Marconiplein - Tussenwater, beide sporen.
- Viaduct Nesselande - De Tochten, beide sporen.

F. Hoekslijn

- Maassluis draaibrug, spoor 2.

* Op de Hoekslijn betreft dit onder andere de volgende locaties (hectometer en spoor):

500,8 – 501,1 spoor 2
501,2 – 501,3 spoor 2
501,6 – 501,8 spoor 2
502,4 – 502,6 spoor 2
502,7 – 502,9 spoor 1
504,8 – 504,9 spoor 2
505,0 – 505,2 spoor 1
512,9 – 513,3 spoor 1
513,0 – 513,3 spoor 2
513,4 – 513,5 spoor 1
514,1 – 514,3 spoor 1

28 Bedienen noodrukker spanningrail

September 2011

Bestemd voor: functionaris op de baan en cvl-bedienaar op trajecten met spanningrail

A. Bedienen noodrukker spanningrail

1. Vóór aanvang werkzaamheden op baan of perron kijkt de functionaris waar de dichtstbijzijnde noodrukkers zich bevinden.
2. De functionaris bedient de noodrukker in geval van (dreigend) gevaar van elektrocutie. Bij twijfel bedient de functionaris de noodrukkers van alle ter plaatse aanwezige spanningrailgroepen.
3. De functionaris meldt onmiddellijk aan de cvl-bedienaar dat hij een noodrukker heeft bediend met de reden, het nummer van de spanningrailgroep, het spoornummer en de locatie.
4. De cvl-bedienaar staakt ter plaatse het railverkeer en stelt het spoor buiten dienst.
5. De functionaris volgt de opdracht van de cvl-bedienaar op.
6. De cvl-bedienaar instrueert de werkverantwoordelijke van de afdeling Energievoorziening of de calco ter plaatse te gaan.
7. Indien noodzakelijk stelt de werkverantwoordelijke of calco de spanningrailgroep elektrotechnisch veilig.
8. Na afhandeling van het incident wordt het spoor weer in dienst gesteld middels procedure 10C uit het Procedureboek Metro.

9. De werkverantwoordelijke van Energievoorziening of de calco, na toestemming van de werkverantwoordelijke, ontgrendelt de bediende nood-drukker. De werkverantwoordelijke laat in overleg met de cvl-bedienaar de spanningrailgroep weer inschakelen.

B. Onterecht of ongemeld bedienen van nooddrukker spanningrail

1. De cvl-bedienaar staakt het railverkeer en stelt het spoor buiten dienst als hij bemerkt dat een nooddrukker bediend is, terwijl niemand zich heeft gemeld dat hij de nooddrukker heeft bediend.
2. De cvl-bedienaar licht direct de werkverantwoordelijke in en instrueert de calco ter plaatse te gaan om een baanschouw uit te voeren met als doel te kijken of er daadwerkelijk een calamiteit is of dat de nooddrukker ten onrechte is bediend.
3. Als de nooddrukker terecht is bediend, dan treedt procedure 28A in werking vanaf punt 7.
4. Als de nooddrukker onterecht bediend is, en de calco stelt vast dat het spoor vrij is van onbevoegden en personeel, ontgrendelt de calco na toestemming van de werkverantwoordelijke Energievoorziening de bediende nooddrukker.
5. De cvl-bedienaar laat de spanningrailgroep na toestemming van de werkverantwoordelijke Energievoorziening weer inschakelen.
6. De cvl-bedienaar stelt het spoor weer in dienst.

29 Uitval walmonitor

April 2013

Bestemd voor: cvl-bedienaar en bestuurder

Voor een veilig vertrek moet de bestuurder zicht hebben op de deuren van zijn railvoertuig (zie procedure 21 Halteren en vertrekken). Als dit zicht niet gerealiseerd wordt, onder andere door uitval van de trein-tv in combinatie met het uitvallen van de walmonitor, geldt de volgende procedure.

A. Eerste bestuurder die onvoldoende zicht heeft op deuren

- 1.** Bestuurder constateert dat hij onvoldoende zicht heeft op de deuren om veilig te kunnen vertrekken.
- 2.** Bestuurder informeert de cvl-bedienaar over de aard van het probleem.
- 3.** Bestuurder sluit de deuren.
- 4.** Bestuurder verlaat zijn voertuig vanuit de cabine en controleert vanaf het perron of de deuren gesloten zijn (en er geen inklemmingen zijn) en hij veilig kan vertrekken.
- 5.** Bestuurder vertrekt.
- 6.** Cvl-bedienaar informeert de overige bestuurders dat er tijdelijk niet gehalteerd wordt aan het betreffende perron.
- 7.** Cvl-bedienaar informeert de wachtdienst Techniek.
- 8.** Cvl-bedienaar informeert een functionaris om ter plaatse te gaan en het vertrekproces te begeleiden. De functionaris moet bevoegd zijn tot het

begeleiden van het vertrekproces. Bevoegd hiertoe zijn bestuurders en speciaal daartoe geïnstrueerde personen.

B. Volgende bestuurders

- 1.** Bestuurder ontvangt bericht van cvl-bedienaar dat er niet gehalteerd wordt.
- 2.** Bestuurder informeert reizigers dat er niet gehalteerd wordt en adviseert hen een station verder te reizen en vanaf aldaar terug te reizen.
- 3.** Bestuurder passeert station zonder te halteren.

C. Begeleider vertrekproces

- 1.** Functionaris krijgt verzoek van cvl-bedienaar om ter plaatse te gaan.
- 2.** Functionaris stelt zich op op het perron en meldt dit aan de cvl-bedienaar.
- 3.** CVL-bedienaar informeert de bestuurders dat er weer gehalteerd kan worden en dat het vertrekproces begeleid wordt door een functionaris op het perron.
- 4.** De functionaris ondersteunt de bestuurder bij het vertrekproces. De functionaris controleert visueel of de deuren gesloten zijn (en er geen inklemmingen zijn) en meldt dit mondeling (door het geopende venster) aan de bestuurder. Gebaren zijn niet toegestaan.
- 5.** Bestuurder vertrekt.

Bovenstaande procedure wordt uitgevoerd totdat de storingsdienstmedewerker de technische storing heeft verholpen en het zicht weer gegarandeerd is.

30 Buiten dienst en in dienst stellen spoor met werkzoneschakelaar

November 2015

Bestemd voor: cvl-bedienaar, lwb-metro en calco

Een spoor buiten dienst stellen met behulp van de werkzoneschakelaar 'buiten dienst en in dienst stellen spoor' kan alleen met die spoorbeveiligingsinstallaties die uitgerust zijn met deze functionaliteit. Deze procedure is aanvullend op de procedures 9 en 10 voor het buiten dienst stellen en in dienst stellen van sporen. Elke werkzoneschakelaar beveiligt een eigen werkzoneschakelaargebied (wzs-gebied). Voor geplande werkzaamheden wordt in de wbi vermeld welk wzs-gebied beveiligt moet worden en waar de betreffende werkzoneschakelaar zich bevindt.

A. Bediening werkzoneschakelaar bij buiten dienst stellen spoor

1. Na het buiten dienst stellen van het spoor (procedure 9, punt 3) draagt de cvl-bedienaar het spoor door een bedienopdracht over aan de lwb-metro of calco. Hiermee wordt de werkzonesleutelschakelaar in het hulppaneel (op het perron) vrijgegeven voor bediening door de lwb-metro of calco.
2. De lwb-metro of calco draait de sleutel in de werkzoneschakelaar een kwartslag linksom en neemt de sleutel uit het slot. Hiermee neemt de lwb-metro of calco het buiten dienst gestelde spoor over van de cvl-bedienaar.
3. De lwb-metro of calco vervolgt procedure 9 bij punt 4.

B. Bediening werkzoneschakelaar bij in dienst stellen spoor

1. De lwb-metro of calco beëindigt de werkzaamheden conform procedure 10.
2. De lwb-metro of calco informeert de cvl-bedienaar dat hij het buiten dienst gestelde spoor wil overdragen.

3. De cvl-bedienaar geeft een bedienopdracht voor terugname van het buiten dienst gestelde spoor.
4. De lwb-metro of calco plaatst de sleutel in het slot en draait deze een kwartslag rechtsom, hiermee krijgt de cvl-bedienaar het buiten dienst gestelde spoor terug.

31 Elektrisch veiligstellen van wissel met werkschakelaar

Februari 2011

Bestemd voor: cvl-bedienaar, lwb-metro en functionaris die is gekwalificeerd om reparaties uit te voeren aan een wissel

Bij wissels die uitgerust zijn met een wisselaansluitkast dient het wissel elektrisch uitgeschakeld te worden bij werkzaamheden.

A. Bediening werkschakelaar wisselaansluitkast (uitschakelen)

1. De cvl-bedienaar stelt het spoor buiten dienst en geeft toestemming om het wissel elektrisch veilig te stellen.
2. De functionaris die hiervoor is gekwalificeerd, schakelt het wissel uit met de werkschakelaar.
3. De lwb-metro informeert de cvl-bedienaar over het wisselnummer.
4. De cvl-bedienaar registreert het veilig stellen van het wissel met de werkschakelaar.

B. Bediening werkschakelaar wisselaansluitkast (inschakelen)

1. De functionaris die hiervoor is gekwalificeerd, zorgt ervoor dat het wissel weer in de oorspronkelijke stand ligt.
2. De lwb-metro informeert de cvl-bedienaar dat de werkschakelaar in de wisselaansluitkast weer in de stand 'IN' staat.
3. De cvl-bedienaar controleert in overleg met de lwb-metro of het wissel elektrisch bedienbaar is.

32 Overdracht bediening spoorbeveiliging

Juli 2019

Bestemd voor: cvl-bedienaar en bedienaar lokaal controlepaneel/vkl (lcp-bedienaar/lokale vkl-bedienaar)

Let op:

Deze procedure geldt uitsluitend voor lzb-trajecten.

Onderstaande procedure beschrijft de overdracht van de bediening van de spoorbeveiliging van de cvl-bedienaar naar de bedienaar van het lokaal controlepaneel/vkl (lcp-bedienaar/lokale vkl-bedienaar).

A. Overdracht van de cvl-bedienaar naar de lcp-bedienaar/lokale vkl-bedienaar

- 1.** De lcp-bedienaar/lokale vkl-bedienaar meldt zich bij de cvl-bedienaar dat hij gereed is om het lokaal controlepaneel/het lokale vkl-systeem in te schakelen. Hij vermeldt zijn naam, de locatie waar hij zich bevindt en hoe hij bereikbaar is.
- 2.** De cvl-bedienaar informeert de lcp-bedienaar/lokale vkl-bedienaar over de status en eventuele bijzonderheden en geeft toestemming om het lokaal controlepaneel/het lokale vkl-systeem in te schakelen.
- 3.** De lcp-bedienaar/lokale vkl-bedienaar schakelt het lokaal controlepaneel in/het lokale vkl-systeem en bedient het lokaal controlepaneel/het lokale vkl-systeem in opdracht van de cvl-bedienaar.
- 4.** De cvl-bedienaar en de lcp-bedienaar/lokale vkl-bedienaar registreren het inschakelen en de eventuele bijzonderheden.

5. De cvl-bedienaar en de lcp-bedienaar/lokale vkl-bedienaar informeren elkaar voortdurend over meldingen van bestuurders en afwijkingen.

B. Overdracht van de lcp-bedienaar/lokale vkl-bedienaar naar de cvl-bedienaar

1. De lcp-bedienaar/lokale vkl-bedienaar meldt zich bij de cvl-bedienaar dat hij gereed is om de bediening terug te geven aan de cvl-bedienaar.
2. De cvl-bedienaar neemt maatregelen voor de overdracht van de bediening.
3. De lcp-bedienaar/lokale vkl-bedienaar informeert de cvl-bedienaar over de status en eventuele bijzonderheden.
4. De cvl-bedienaar geeft toestemming om de bediening terug te geven.
5. De lcp-bedienaar/lokale vkl-bedienaar schakelt het lokaal controlepaneel/het lokale vkl-systeem uit.
6. De cvl-bedienaar controleert of de afstandbesturing correct werkt en informeert de lcp-bedienaar/lokale vkl-bedienaar hierover.
7. De cvl-bedienaar en de lcp-bedienaar/lokale vkl-bedienaar registreren de overdracht van de bediening.
8. De lcp-bedienaar/lokale vkl-bedienaar meldt zich af bij de cvl-bedienaar.

33 Rijden vanuit een tussencabine of hulpstuurstand

Februari 2011

Bestemd voor: bestuurder en cvl-bedienaar

Let op:

Deze procedure geldt uitsluitend voor SG2/1 en MG2/1 op lzb-trajecten.

1. De bestuurder overtuigt zich ervan dat de storing in het railvoertuig de oorzaak is van het niet verder kunnen rijden vanuit de kopcabine.
2. De bestuurder verzoekt de cvl-bedienaar om een tweede bestuurder te laten komen om als uitkijk te fungeren en stelt in overleg met de cvl-bedienaar het railvoertuig buiten dienst. Het railvoertuig wordt uiterlijk op het eerstvolgende station buiten dienst gesteld.
3. De tweede bestuurder meldt zich als uitkijk bij de bestuurder en neemt plaats in de kopcabine. De bestuurder neemt plaats in de tussencabine of hulpstuurstand.
4. De bestuurders controleren of de communicatie tussen de kopcabine en de tussencabine werkt.
5. De bestuurder in de tussencabine controleert de rijvoorwaarden en of de atb-installatie correct werkt en volgt het cabinesein daar op.
6. De bestuurder in de kopcabine geeft de bestuurder in de tussencabine aanwijzingen via het communicatiesysteem over de situatie op de baan (nadering lichtseinen, seinborden, stations of personeel langs het spoor enzovoort).

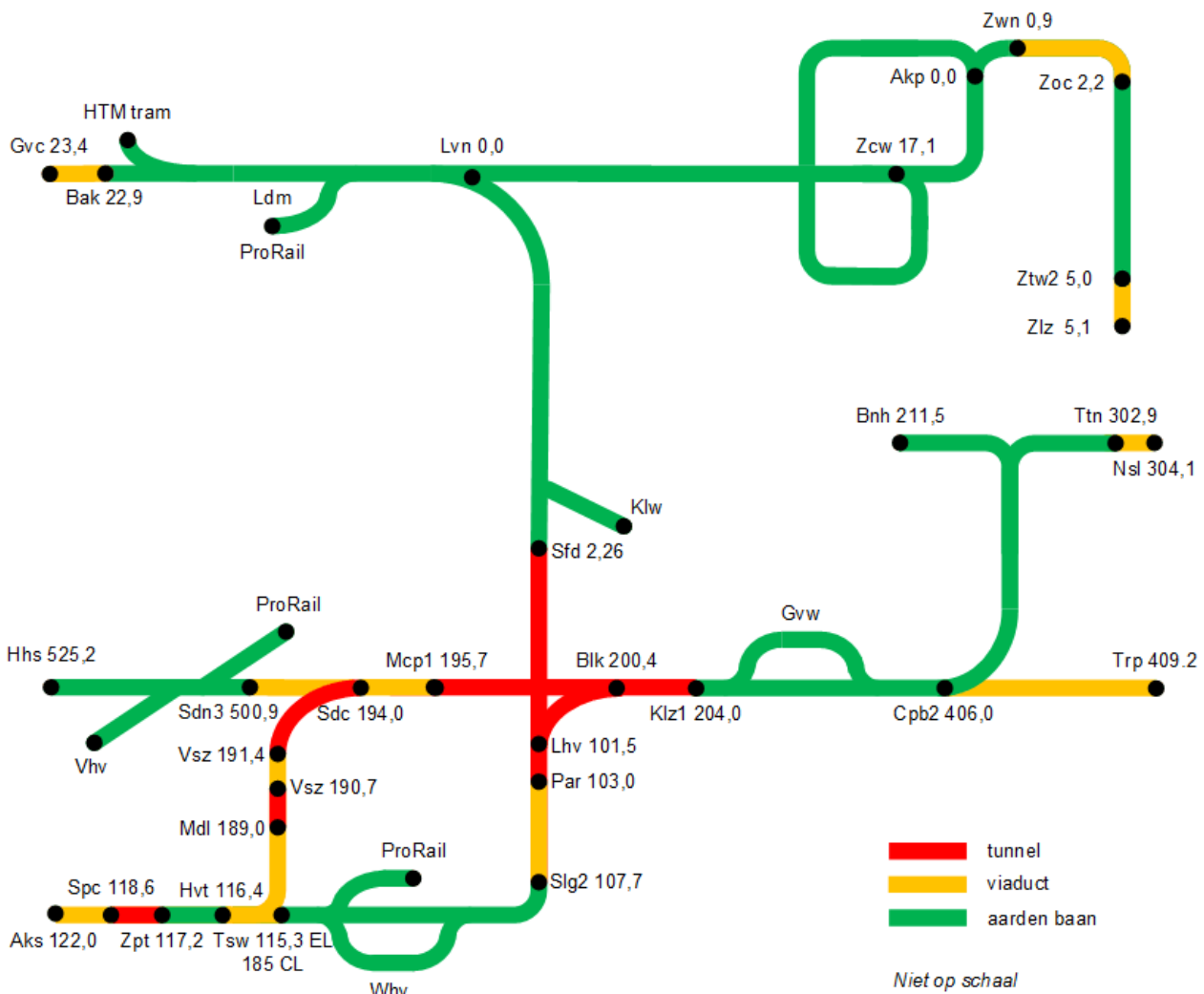
7. Om gevaar af te wenden gebruikt de bestuurder in de kopcabine de tyfoon en indien nodig de noodschakelaar.
8. De bestuurder in de tussencabine meldt de cvl-bedienaar dat hij gereed is om te gaan rijden met het railvoertuig.
9. De cvl-bedienaar verleent toestemming aan de bestuurder om met het railvoertuig te gaan rijden.

34 Lijst met aangewezen tunnels en viaducten

Juni 2017

Bestemd voor: alle functionarissen

In onderstaande tabel is aangegeven welke trajectdelen van het metro-netwerk zijn aangewezen als tunnel of viaduct. Hiervoor gelden aanvullende gedragsregels. De overige trajectdelen worden in dit overzicht als aarden baan aangeduid. Een aarden baan is een baan in ballast of een onderheide baan.



Schematische weergave trajectdelen.

Overzicht van trajectdelen met tunnels en viaducten

Baanvak	Locatie	Kilometer	Status (voor bzb)
Hofpleinlijn	GVC - BAK	23,4 - 22,9	viaduct
	BAK - SFD	22,9 - 2,26	aarden baan
	SFD - RCS	2,26 - 99,5	tunnel
	Emplacement LDM		aarden baan
	Emplacement KLW		aarden baan
Zoetermeerlijn	LVN - ZCW	0,0 - 17,1	aarden baan
	AKP - ZWN	0,0 - 0,9	aarden baan
	ZWN - ZOC	0,9 - 2,2	viaduct
	ZOC - ZTW	2,2 - 5,0	aarden baan
	ZTW - ZLZ	5,0 - 5,1	viaduct
Erasmuslijn	RCS - PAR	99,5 - 103,0	tunnel
	PAR - SLG2	103,0 - 107,7	viaduct
	SLG2 - TSW	107,7 - 115,3	aarden baan
	TSW - HVT	115,3 - 116,4	viaduct
	HVT - ZPT	116,4 - 117,2	aarden baan
	ZPT - SPC	117,2 - 118,6	tunnel
	SPC - AKS	118,6 - 122,0	viaduct
	WHV: spoor 101, viaduct over spoor 1 en 2		viaduct
	WHV: overige sporen		aarden baan

Calandlijn	BNH - KLZ1	211,5 - 204,0	aarden baan
	NSL - TTN	304,1 - 302,9	viaduct
	TTN - ALD2	302,9 - 300,0	aarden baan
	TRP - CPB2	409,2 - 406,0	viaduct
	KLZ1 - MCP1	204,0 - 195,7	tunnel
	MCP1 - SDC	195,7 - 194,0	viaduct
	SDC - VSZ	194,0 - 191,4	tunnel
	VSZ	191,4 - 190,7	viaduct
	VSZ - MDL	190,7 - 189,0	tunnel
	MDL - TSW	189,0 - 185,0	viaduct
	GVW: spoor 301, viaduct over spoor 302, 1, 5 en 2		viaduct
	GVW: overige sporen		aarden baan
Hoekselijn	SDC1 - SDN3	500,0 - 500,9	viaduct
	SDN3 - HHS	500,9 - 525,2	aarden baan
	Overdrachtsspoor		aarden baan
	VDO -VHV		aarden baan
Verbindingsboog	BLK - LHV	tunnel	

35 Uitgevallen IXL-gebied vrij maken van railvoertuigen

April 2014

Bestemd voor: cvl-bedienaar

Let op:

Deze procedure geldt uitsluitend voor sub-trajecten.

1. De cvl-bedienaar overtuigt zich ervan dat er geen rijwegen zijn ingesteld naar het gestoorde IXL-gebied.
2. De cvl-bedienaar maakt een overzicht van de railvoertuigen die stilstaan in het gestoorde IXL-gebied.
3. De cvl-bedienaar zorgt ervoor dat alle railvoertuigen volgens procedure het gestoorde gebied verlaten.
4. Als de IXL hersteld is voert de cvl-bedienaar procedure 17 (Resetten assentellers per blok) uit.

36 Melding wissel uit controle

November 2017

Bestemd voor: cvl-bedienaar en bestuurder

Let op:

Deze procedure geldt uitsluitend voor zub-trajecten.

Procedure toe te passen bij de volgende meldingen van wissels:

- *geen bewaking;*
- *aansturings-/leidingfout;*
- *zware omloop;*
- *komt niet in controle/eindstand.*

- 1.** De cvl-bedienaar verhindert het wissel tegen bedienen.
- 2.** De cvl-bedienaar geeft aan de bestuurder van elk railvoertuig, dat het wissel moet passeren, een lastgeving sts af.
- 3.** Bij het naderen van het wissel controleert de bestuurder de stand van tongen en eventueel het beweegbaar puntstuk.
- 4.** Als de tongen en het puntstuk in de juiste stand liggen, passeert de bestuurder het wissel op zicht.
- 5.** De bestuurder mag de snelheid hernemen als de laatste as van het railvoertuig het wissel is gepasseerd.

37 Bedienen werkzoneschakelaar ten behoeve van testritten op spoor 338 GVW

September 2016

Bestemd voor: cvl-bedienaar en testleider

Let op:

Deze procedure is van kracht voor het uitvoeren van testritten op testspoor 338 op de GVW, waarbij om operationele redenen is afgesproken dat hierbij de werkzoneschakelaars bediend moeten worden.

In verband met de vereiste beschikbaarheid van de testlocatie is het aan te raden om de testritten aan te melden bij de Coördinatie Werkzaamheden Metrobaan. Als bij de testrit geen werkzaamheden aan de buitenzijde van het railvoertuig plaatsvinden is de inzet van een lwb-metro niet nodig.

Het bedienen van de werkzoneschakelaar mag alleen gebeuren door een functionaris die daartoe bevoegd is. Als de testleider zelf niet bevoegd is kan hij de procedure ook laten uitvoeren door een functionaris die wel bevoegd is.

A. Bediening werkzoneschakelaar vóór aanvang testritten

- 1.** Na positionering van het testvoertuig op testspoor 338 draagt de cvl-bedienaar het spoor door een bedienopdracht over aan de testleider. Hiermee wordt de werkzonesleutelschakelaar vrijgegeven voor bediening door de testleider.
- 2.** De testleider draait de werkzonesleutel in de werkzoneschakelaar een kwartslag linksom en neemt de werkzonesleutel uit het slot. Hiermee neemt de testleider het spoor over van de cvl-bedienaar.
- 3.** De testleider laat de test aanvangen.

B. Bediening werkzoneschakelaar na afloop testritten

- 1.** De testleider beëindigt de test.
- 2.** De testleider informeert de cvl-bedienaar dat hij het spoor wil overdragen.
- 3.** De cvl-bedienaar geeft een bedienopdracht voor terugname van het spoor.
- 4.** De testleider plaatst de werkzonesleutel in het slot en draait deze een kwartslag rechtsom, hiermee krijgt de cvl-bedienaar het spoor terug.
- 5.** In overleg met de cvl-bedienaar mag het testvoertuig het testspoor verlaten.

38 In- en uitrijden buiten dienst gesteld gebied

[Concept, nog niet van kracht]

Bestemd voor: cvl-bedienaar, lwb-metro en bestuurder

Let op:

Deze procedure geldt niet voor voertuigbewegingen dóór een buiten dienst gesteld gebied heen. Zie daarvoor procedure 39 'Doorrijden van een buiten dienst gesteld gebied'.

A. Inrijden van buiten dienst gesteld gebied

- 1.** De bestuurder vraagt aan de cvl-bedienaar een rijweg naar de grens van het buiten dienst gestelde gebied.
- 2.** De cvl-bedienaar stelt rijweg en geeft toestemming te rijden.
- 3.** De bestuurder rijdt naar de grens van het buiten dienst gestelde gebied en stopt.
- 4.** De bestuurder vraagt de cvl-bedienaar toestemming het buiten dienst gestelde gebied in te rijden.
- 5.** De cvl-bedienaar vraagt de lwb-metro toestemming om een rijweg in te leggen en het railvoertuig het buiten dienst gestelde gebied in te laten rijden.
- 6.** De lwb-metro treft maatregelen zodat het railvoertuig veilig het buiten dienst gestelde gebied kan inrijden en heft indien nodig de werkplek-beveiligingsmaatregelen op.
- 7.** De lwb-metro geeft de cvl-bedienaar toestemming om de bestuurder het buiten dienst gestelde gebied in te laten rijden naar de werkplek.

8. De cvl-bedienaar geeft de bestuurder toestemming het buiten dienst gestelde gebied binnen te rijden.
9. De bestuurder rijdt het buiten dienst gestelde gebied binnen en meldt zijn aankomst bij de lwb-metro.
10. De lwb-metro treft indien nodig weer werkplekbeveiligingsmaatregelen.

B. Uitrijden van buiten dienst gesteld gebied

1. De bestuurder vraagt de lwb-metro de werkplek en het buiten dienst gestelde gebied te verlaten.
2. De lwb-metro treft maatregelen zodat het railvoertuig veilig het buiten dienst gestelde gebied kan uitrijden en heft indien nodig de werkplekbeveiligingsmaatregelen op.
3. De lwb-metro geeft de bestuurder toestemming het buiten dienst gestelde gebied te verlaten.
4. De bestuurder vraagt de cvl-bedienaar een rijweg te stellen naar buiten het buiten dienst gestelde gebied.
5. De cvl-bedienaar overlegt met de lwb-metro of het railvoertuig veilig het buiten dienst gestelde gebied kan verlaten.
6. De cvl-bedienaar stelt een rijweg van de werkplek naar buiten het buiten dienst gestelde gebied.
7. De cvl-bedienaar geeft de bestuurder toestemming het buiten dienst gestelde gebied uit te rijden.
8. De bestuurder rijdt het buiten dienst gestelde gebied uit.

9. De lwb-metro treft indien nodig weer werkplekbeveiligingsmaatregelen.

39 Doorrijden buiten dienst gesteld gebied

[Concept, nog niet van kracht]

Bestemd voor: cvl-bedienaar, lwb-metro en bestuurder

Let op:

Deze procedure geldt alleen voor voertuigbewegingen dóór een buiten dienst gesteld gebied heen. Zie voor voertuigbewegingen naar en van een buiten dienst gesteld gebied procedure 38 In- en uitrijden buiten dienst gesteld gebied.

1. De bestuurder vraagt aan de cvl-bedienaar een rijweg door het buiten dienst gestelde gebied.
2. De cvl-bedienaar vraagt de lwb-metro toestemming om een rijweg in te leggen en het railvoertuig het buiten dienst gestelde gebied te laten passeren.
3. De lwb-metro treft maatregelen zodat het railvoertuig veilig het buiten dienst gestelde gebied kan passeren en heft indien nodig de werkplekbeveiligingsmaatregelen op.
4. De lwb-metro geeft de cvl-bedienaar toestemming om de bestuurder het buiten dienst gestelde gebied te laten passeren.
5. De cvl-bedienaar geeft de bestuurder toestemming het buiten dienst gestelde te passeren.
6. De bestuurder rijdt het buiten dienst gestelde gebied door en meldt zijn doorkomst aan de cvl-bedienaar.
7. De cvl-bedienaar meldt aan de lwb-metro dat het railvoertuig het buiten dienst gestelde gebied heeft verlaten.
8. De lwb-metro treft indien nodig weer werkplekbeveiligingsmaatregelen.

40 Schouwen

November 2017 [Voorlopig]

Bestemd voor: lwb-metro en cvl-bedienaar

Deze procedure beschrijft het uitvoeren van een railtechnische baanschouw op een spoor dat in dienst is. Als dit niet veilig kan, laat de lwb-metro het spoor buiten dienst nemen of hij staakt de werkzaamheden.

1. De lwb-metro meldt de cvl-bedienaar welk trajectdeel hij op welk spoor in welke richting gaat schouwen.
2. De cvl-bedienaar treft indien mogelijk maatregelen om het instellen van enkelspoorbedrijf op het te schouwen trajectdeel te verhinderen.
3. De lwb-metro laat de schouw aanvangen. Hierbij geldt het volgende:
 - de lwb-metro beveiligd de werkplek met de maatregel 'persoonlijke waarneming';
 - er wordt één spoor per keer geschouwd;
 - er wordt geschouwd tussen twee aangrenzende wisselcomplexen. Bij elk wisselcomplex overlegt de lwb-metro met de cvl-bedienaar over het volgende te schouwen trajectdeel;
 - de schouwploeg verplaatst zich tijdens de schouw tegen de rijrichting in;
 - de schouwer mag in het te schouwen spoor lopen.
4. Als er geen communicatie met de lwb-metro mogelijk blijkt, mag de cvl-bedienaar onder de volgende voorwaarden toch enkelspoor instellen:
 - de cvl-bedienaar geeft een lastgeving voorzichtig rijden af aan de bestuurder die het schouwgebied moet passeren;
 - de cvl-bedienaar vraagt aan de bestuurder de lwb-metro te melden dat hij niet bereikbaar is en dat hij contact moet opnemen met de cvl-bedienaar;
 - de bestuurder meldt de cvl-bedienaar dat hij contact heeft gehad met de lwb-metro.

- de cvl-bedienaar geeft lastgevingen voorzichtig rijden af tot hij contact heeft gehad met de lwb-metro.
5. De lwb-metro meldt aan de cvl-bedienaar dat de schouw is voltooid of wordt beëindigd.
 6. De cvl-bedienaar heft de maatregelen tegen het instellen van enkel-spoorbedrijf op.

41 Overbrengen railvoertuigen RCS – KLW en V.V.

Juli 2019

Bestemd voor: cvl-bedienaar, technisch specialist en bestuurder

Deze procedure beschrijft de overbrenging van railvoertuigen die niet uitgerust zijn met een zub atb-installatie van Rotterdam Centraal naar het emplacement Kleiweg en v.v. op een spoor dat buiten dienst is gesteld (zie procedure 9). Voor railvoertuigen die wel over een zub atb-installatie beschikken is geen aparte overbrengingsprocedure van kracht.

A. Overbrenging van Rotterdam Centraal naar Melanchthonweg

1. De bestuurder informeert de cvl-bedienaar dat hij railvoertuigen wil gaan overbrengen van Rotterdam Centraal naar het emplacement Kleiweg via station Melanchthonweg.
2. De cvl-bedienaar stelt de sporen tussen Rotterdam Centraal en station Melanchthonweg buiten dienst en informeert de bestuurder dat de sporen buiten dienst gesteld zijn.
3. De bestuurder vraagt een rijweg aan van Rotterdam Centraal spoor 1 naar Melanchthonweg spoor 1 tot lichtsein R1 361.
4. De cvl-bedienaar stelt de rijweg in van Rotterdam Centraal naar lichtsein R1 361 en bevestigt de ingestelde rijweg aan de bestuurder.
5. De bestuurder vertrekt en stopt voorbij de eerste ES-las na lichtsein R1 389.
6. De technisch specialist sluit de 'ROZ-kast Overbrengingsritten' in het railvoertuig aan en activeert het 'rijden op zicht' cabinesein.

7. De technisch specialist verwijdert de 'ROZ-kast Overbrengingsritten' en sluit de lzb-installatie weer aan in de oorspronkelijke toestand.
8. De bestuurder bevestigt het cabinesein 'rijden op zicht' (Reg M sein 1.03) aan de cvl-bedienaar.
9. De bestuurder volgt de seingeping op en rijdt naar station Melanchthonweg spoor 1 en stopt voor lichtsein R1 361.

B. Overbrenging van Melanchthonweg naar het emplacement Kleiweg

1. De technisch specialist sluit de 'ROZ-kast Overbrengingsritten' in het railvoertuig aan en activeert het 'rijden op zicht' cabinesein.
2. De technisch specialist verwijdert de 'ROZ-kast Overbrengingsritten' en sluit de lzb-installatie weer aan in de oorspronkelijke toestand.
3. De bestuurder bevestigt het cabinesein 'rijden op zicht' aan de cvl-bedienaar en vraagt de rijweg aan van lichtsein R1 363 naar het emplacement Kleiweg.
4. De cvl-bedienaar stelt de rijweg in van lichtsein R1 363 naar het emplacement Kleiweg en bevestigt de ingestelde rijweg aan de bestuurder.
5. De bestuurder volgt de seingeping op en rijdt naar het emplacement Kleiweg.

C. Overbrenging van het emplacement Kleiweg naar Melanchthonweg

1. De bestuurder rijdt op naar lichtsein R3 379 en stopt voor dit lichtsein.
2. De bestuurder informeert de cvl-bedienaar dat hij railvoertuigen wil gaan overbrengen van het emplacement Kleiweg naar Rotterdam Centraal via station Melanchthonweg.
3. De cvl-bedienaar stelt de sporen tussen Melanchthonweg en Rotterdam Centraal buiten dienst.
4. De technisch specialist sluit de 'ROZ-kast Overbrengingsritten' in het railvoertuig aan en activeert het 'rijden op zicht' cabinesein.
5. De technisch specialist verwijdert de 'ROZ-kast Overbrengingsritten' en sluit de lzb-installatie weer aan in de oorspronkelijke toestand.
6. De bestuurder bevestigt het cabinesein 'rijden op zicht' aan de cvl-bedienaar en vraagt de rijweg aan van lichtsein R3 379 naar lichtsein R1 361 (Melanchthonweg perronspoor 1).
7. De cvl-bedienaar stelt de rijweg in van lichtsein R3 379 naar lichtsein R1 361 en bevestigt de ingestelde rijweg aan de bestuurder.
8. De bestuurder volgt de seingeving op en rijdt naar station Melanchthonweg spoor 1 en stopt voor lichtsein R1 361.

D. Overbrenging van Melanchthonweg naar Rotterdam Centraal

1. De technisch specialist sluit de 'ROZ-kast Overbrengingsritten' in het railvoertuig aan en activeert het 'rijden op zicht' cabinesein.
2. De technisch specialist verwijdert de 'ROZ-kast Overbrengingsritten' en sluit de lzb-installatie weer aan in de oorspronkelijke toestand.
3. De bestuurder bevestigt het cabinesein 'rijden op zicht' aan de cvl-bedienaar en vraagt de rijweg aan van lichtsein R1 363 naar station Rotterdam Centraal spoor 2 (sectie 102).
4. De cvl-bedienaar stelt de rijweg in van lichtsein R1 363 naar station Rotterdam Centraal spoor 2 (sectie 102) en bevestigt de ingestelde rijweg aan de bestuurder.
5. De bestuurder volgt de seingeving op en rijdt naar station Rotterdam Centraal spoor 2 en stopt.
6. De bestuurder bevestigt aan de cvl-bedienaar dat het cabinesein 'rijden op zicht' *niet* meer getoond wordt en meldt het getoonde cabinesein.
7. De bestuurder volgt de cabineseingeving op.

42 Overweg geforceerd openen

Juli 2019

Bestemd voor: cvl-bedienaar en bestuurder

Let op:

Deze procedure geldt uitsluitend voor de Hoekselijn en mag alleen worden toegepast bij calamiteiten.

Deze procedure beschrijft het geforceerd openen van een gesloten overweg of overpad. Hierbij wordt het railverkeer op de overweg stilgelegd ten gunste van het wegverkeer.

A. Uitvoeren van de bedienopdracht geforceerd openen

- 1.** De cvl-bedienaar informeert de bestuurders dat de overweg (met naam overweg en hectometeraanduiding) geforceerd geopend gaat worden.
- 2.** De cvl-bedienaar staakt het railverkeer van en naar de overweg.
- 3.** De cvl-bedienaar geeft de bedienopdracht 'geforceerd openen' van de overweg.
- 4.** De bestuurder herhaalt het bericht en volgt het cabinesein op en stopt voor het S-bord voor de overweg.
- 5.** De cvl-bedienaar registreert het geforceerd openen van de overweg.

B. Opheffen van de bedienopdracht geforceerd openen

- 1.** De cvl-bedienaar informeert de bestuurder die voor het s-bord bij de overweg staat dat de overweg weer voor het railverkeer beschikbaar komt.
- 2.** De bestuurder herhaalt het bericht.
- 3.** De cvl-bedienaar geeft de bedienopdracht 'geforceerd openen ongedaan maken' van de overweg en stelt zo nodig rijwegen in.
- 4.** De bestuurder volgt het cabinesein op.

43 Testen safe haven functionaliteit

Juli 2019

Bestemd voor: cvl-bedienaar, bestuurder en testleider materieel

Om zeker te stellen dat de safe haven-functie in het materieel correct werkt, moet deze functionaliteit periodiek getest worden. Deze safe haven-testen mogen alleen op de emplacementen Waalhaven en 's Gravenweg uitgevoerd worden op de volgende sporen:

- *Waalhaven sporen 143 via 131 naar 104 v.v.*
- *'s Gravenweg sporen 301/303 via 338 naar 351 v.v.*

Bij de uitvoering van de test wordt de safe haven-knop bediend. Hierna rijdt de bestuurder alleen nog op de lichtseinen die zich op het emplacement bevinden. Om dit veilig te laten gebeuren communiceren bestuurder en cvl-bedienaar over iedere rijweg apart.

- 1.** De testleider materieel verzoekt de cvl-bedienaar het testen van de safe haven-functionaliteit te faciliteren.
- 2.** De cvl-bedienaar informeert de testleider materieel wanneer de test veilig kan plaatsvinden.
- 3.** De bestuurder meldt zich met het railvoertuig gereed bij de cvl-bedienaar op het betreffende spoor voor aanvang van de test.
- 4.** De cvl-bedienaar stelt de gevraagde rijweg(en) in.
- 5.** De testleider materieel verzoekt de bestuurder om de safe haven knop te bedienen bij de uitvoering van de testen.
- 6.** De cvl-bedienaar informeert de bestuurder nadat de technische systemen op de cvl melding maken van het bedienen van de safe haven functionaliteit.

7. De bestuurder rijdt de gevraagde rijweg.
8. De bestuurder meldt de cvl-bedienaar wanneer de testen zijn afgerond en het bedienen van de safe-haven knop ongedaan zijn gemaakt.

Colofon

Beheercommissie : Peter Scheepmaker (HTM)
Hans de Lange (RET)
Maarten van Ravels (RET)

Tekeningen : Hans de Lange (RET)
Maarten van Ravels (RET)