	Algemeen SpoorBedieningsProtocol	STANDIC EXPERTS IN TANK STORAGE

STANDIC wenst, als terminal operator ('TO') in de haven van Antwerpen, afspraken te maken in functie van een goede en transparante samenwerking met spoorwegondernemingen ('SO') die gebruik willen maken van de spoorweginfrastructuur op haar terreinen ('Dienstvoorziening STANDIC').
Op deze Dienstvoorziening kunnen de door SO aangeleverde wagons geladen of gelost worden van hun (liquide) goederen. Activiteiten die gedefinieerd worden als zijnde 'basisdiensten' conform vigerende wetgeving[1]

Aangezien:

- De *Spoorwegonderneming* (SO) vervoersovereenkomsten met derden heeft afgesloten voor het vervoer van lading dewelke via de dienstvoorziening getransporteerd/behandeld zal worden.
- De *Spoorwegonderneming* (SO) de dienstvoorziening dient te betreden en invloed heeft op de operaties van de dienstvoorziening.

Het protocol is voor onbepaalde duur geldig, en kan aan diverse wijzigingen waarvan de laatste versie ten allen tijde raadpleegbaar is op www.standic.com . Elke ingrijpende wijziging zal tevens per email aan de relevante actoren worden meegedeeld. Elke spoorondernemingen die opereert op de terminal van Standic verklaart hierbij door enkel het betreden van de Terminal in regel te zijn met dit protocol.

Dit Bedieningsprotocol vervangt alle eerdere, schriftelijke of mondelinge, overeenkomsten en afspraken tussen partijen. Aanvullingen/aanpassingen op dit Bedieningsprotocol kunnen enkel en alleen schriftelijk worden overeengekomen.

In geval van nietigheid van één of meerdere van de clausules van dit Bedieningsprotocol (met inbegrip van de bijlagen), zal dit Bedieningsprotocol opgevat en uitgevoerd worden zonder rekening te houden met deze clausule. Alle niet door de ongeldigheid of onuitvoerbaarheid aangetaste bepalingen zullen van kracht blijven. Elke ongeldige of onuitvoerbare bepaling zal vervangen worden door een geldige of uitvoerbare bepaling die zoveel mogelijk de doelstellingen van de ongeldige of onuitvoerbare bepalingen verwezenlijkt. -

[1] Zie: Artikel 3 van de uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot de dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten; Punt 2 Bijlage II Richtlijn 2021/34/EU van het Europees Parlement en de raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte

I. Tabel van de bijwerkingen

Versie	Onderwerp	Datum
1	In voege treding	01.02.2022
2	revisie	22.03.2023

II. # Contents

I. 2

II. 3

III. 5

1. 5
2. 5
3. 7
4. 8
5. **Error! Bookmark not defined.**
6. 10
7. 12

7.1 Spooraansluiting 8

7.2 Beschikbare sporen 8

7.3 Maximum codificatie voor gecombineerd vervoer 9

7.4 Bochtstralen kleiner dan 150m 9

7.5 Steile hellingen 9

7.6 Beveiligingsapparatuur op de sporen 9

7.7 Tussenspoorbreedte 9

7.8 Indringing in het vrijeruimteprofiel 9

7.9 Bevoorrading van voertuigen 9

7.10 Plaats voor in- en uit spoor rijden van weg-spoorvoertuigen 9

7.11 Interactie met terminalverkeer – kranen 9

IV. 16

1. 16

1.1 Verschillende soorten slots 10

1.2 Coördinatieprocedure in geval van conflicten 11

1.3 Criteria voor toekennen van een slot 12

1.4 Vormvereisten voor slotaanvragen 12

2. 18

2.1 Toegang 11

2.2 Annulatie – niet respecteren slot 12

2.3 Aangeboden diensten 12

2.4 Andere diensten 13

2.5 Aanpassing van tarieven en kortingen 13

V. 20

1. 20

1.1 Aanmelden 14

2. 21
2.1 Afmelden 15

3. 21
4. 22
4.1 Wegvoertuigen 16

4.2 Spoorvoertuigen 16

5. 22
6. **Error! Bookmark not defined.**
7. 22
8. 22
9. 22
10. 23
11. 23
12. 23
13. 23

VI. 25

1. 25
2. 25
3. 25
4. 26
5. 26
5.1 Toestand sporen en omgeving 19

5.2 Noodsignalen 19

5.3 Evacuatie 19

6. 26
6.1 Informatie 19

Aansprakelijkheid 20

VII. 28

1. 28
2. 29
3. 30
4. 35
5. 37
6. 38
7. 39

III. Algemeen

1. Doel van het protocol

Het doel van dit SBP is het maken van afspraken voor een goede en transparante samenwerking op operationeel, commercieel, veiligheids- en beveiligingsgebied.

STANDIC heeft dit Protocol opgesteld overeenkomstig de uitvoeringsverordening 2017/2177 van de Europese Commissie. Dit beslaat deel III en IV van dit document.

Deel V beschrijft de operationele bedieningsvoorschriften. Deel VI Beschrijft de spoor-specifieke veiligheidsvoorschriften.

Dit SBP is gepubliceerd op 05-05-2022 en maakt ondeelbaar deel uit van elke mogelijke contractuele overeenkomst met een spoorwegonderneming.

Laatste versie beschikbaar en te downloaden via: https://www.standic.com/transport-information/antwerp/

2. Toegangsvoorwaarden

De Spoorwegonderneming is op de hoogte van en stemt in met alle bepalingen uit dit SBP.

Ondertekend protocol incl. engagement van het doorgeven van de betrokken informatie aan de individuele werknemers die met spoorvoertuigen de site betreden of aanwezig zijn om ondersteunende diensten te verlenen.

Het gebruik door de Spoorwegonderneming van de spoorinfrastructuur van de Dienstvoorziening "STANDIC" is onderworpen aan het naleven van verschillende wetten en reglementen, zoals:

- Verordeningen, richtlijnen en gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen (met name de Technische Specificaties van Interoperabiliteit (TSI))

  Europees recht: eur-lex.europa.eu/nl/index.htm

- Wetten, Koninklijke Besluiten (KB) en Ministeriële Besluiten (MB)

  Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer: www.mobilit.belgium.be

  Belgisch Staatsblad: www.just.fgov.be

- Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID)

  Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer: mobilit.belgium.be/nl/spoorwegverkeer/gevaarlijke_goederen/wetgeving

- Verordening beveiliging van haventerminal

  Verordening (EC) 725/2004 betreffende de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS)

- Fiches Union Internationale des Chemins de fer (UIC)

  Union Internationale des Chemins de fer: www.uic.org

Toegang wordt slechts verleend aan personen in het bezit van een geldig toegangsbewijs (Alfapass, toegangsbadge of ander geldig toegangsbewijs) of via vooraf online aanmelding; https://standic.b4tmm.nl/antwerpen/ . In geval van uitlening of vervalsing wordt onmiddellijk de toegang ontzegd en kan er rechtsvervolging worden ingesteld.

Enkel vooraf geregistreerde werknemers van spoorwegonderneming (hierna 'WNvSO' genoemd) kunnen toegang verkrijgen.

3. Exploitant van de dienstvoorziening

De dienstvoorziening waarop dit SBP van toepassing is, wordt uitgebaar door de vennootschap gekend onder de handelsnaam "Standic" die als hoofdactiviteit het behandelen en opslaan van liquide goederen heeft.

Gelieve u voor alle praktische zaken te richten tot de bevoegde operationele medewerkers, zie bijlage

Naam terminal/spooraansluiting: Standic Terminal Antwerpen

Adres: Beliweg 3 -2030 – Antwerpen – Haven 321

Contactgegevens Dienstvoorziening

Naam - functie - dienst	Tel – GSM - Fax	E-mail
Ronald Ooms – CEO – Directie	+31 6 20 95 57 79	ooms@standic.com
Bert van Holst - Managing Director – Directie	+31 6 13 73 18 94	holst@standic.com
Bas van Gool –Operations Manager – Lokaal Management	+31 6 36 43 35 05	gool@standic.com
Marijn de Ronde – Assistent Operations manager	+32 492 27 21 97	ronde@standic.com
Werner Philips – Assistent Operations manager	+32 494 35 16 94	philips@standic.com
Te contacteren bij incident/noodnummer:		
Wachtchef (24/7/365) – Operations	+32 496 28 26 49	PLANNING-Antwerpen@standic.com
Controlekamer - Operations	+32 3 361 5000	PLANNING-Antwerpen@standic.com
Te contacteren bij vaststelling schade:		
CS Antwerpen - Operations	+32 3 361 5004	cse-antwerpen@standic.com

Alvorens de dienstvoorziening van STANDIC de eerste keer te betreden wordt er een kennismakingsoverleg ingepland en dient de spoorwegonderneming zijn relevante contactgegevens te verstrekken aan de exploitant van de dienstvoorziening van STANDIC via het formulier in bijlage 7.

4. Toegang

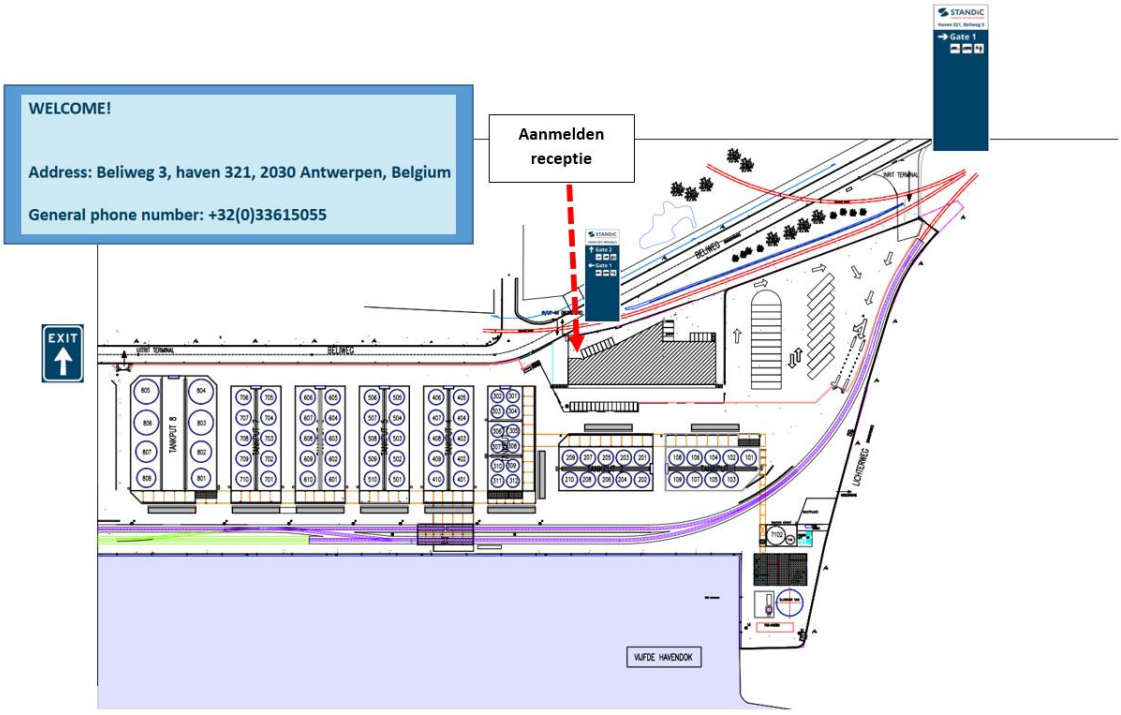
Toegang via de openbare weg

Adres: Beliweg 3, 2030 Antwerpen

Gps-coördinaten: 51.24976, 4.36842

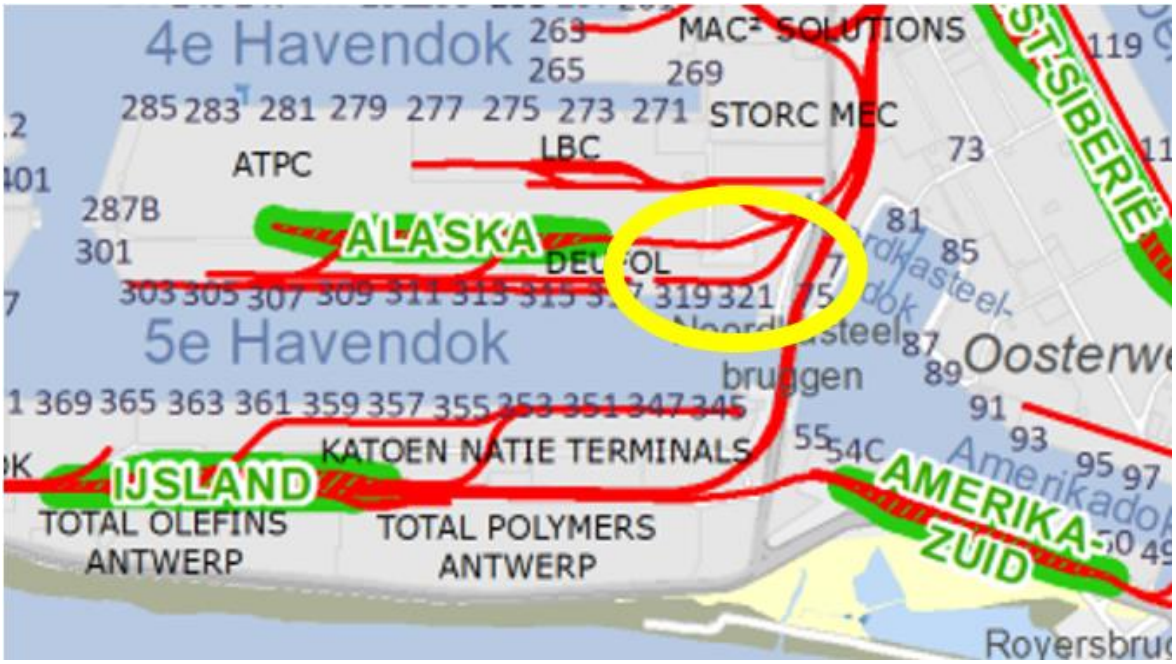
Gate 1: Truckparking

Gate 2: Bezoekers Kantoor en Terminal



Toegang via het spoor:

De dienstvoorziening heeft 1 aansluiting op spoorlijn 221, spoor 159, gelegen in de actiezone van bundel Groenland.



Een algemeen overzicht van de installatie is te vinden in bijlage X

Openingsuren

Administratieve openingsuren	maandag tot vrijdag 08.00 tot 18.00u
Operationele bedieningstijden via het spoor	24/24 7/7 bereikbaar via het spoor
Zon- en feestdagen	niet voorzien
Uitzonderlijke sluitingsdagen	worden meegedeeld bij aanvraag

Er is 24/24 bediening mogelijk van de dienstvoorziening. Bedieningsvoorschriften buiten de operationele openingsuren zijn opgenomen in deel III.

STANDIC stelt in geval van geplande onderhouds- of reparatiewerkzaamheden, die invloed hebben op de bediening, de spoorwegonderneming hiervan minimaal 2 weken van tevoren schriftelijk in kennis. De dienstvoorziening spant zich in een mogelijk negatieve invloed van de wijzigingen zo gering mogelijk te houden.

5. Afspraken/procedure m.b.t. toegangsbadge

Algemene bepalingen

In het kader van het vlotte verloop van plaatsen/ophalen van wagons op de terminal van STANDIC kan een toegangsbadge overhandigd geactiveerd worden, waarmee de werknemers van de

spoorwegonderneming (WNvSO) de spoorpoorten kunnen openen en toegang tot de terminal kunnen verkrijgen.

Momenteel is het gebruik van een toegangsbadge niet voorzien.
Door het ontbreken van een badgelezer aan de toegangspoort zal de SO minstens 20' voor aankomst en uiterlijk bij het vertrek op de bundel, de wachtchef contacteren. Hierop stuurt deze meteen een Standic-medewerker naar de toegangspoort om deze te openen om te voorkomen dat de overwegen op de openbare weg langdurig bezet blijven. Deze medewerker zal fungeren als "poortwachter".

Bewaren van de badge

De toegangsbadge voor een SO dient steeds bewaard te worden op het bureel van de verantwoordelijke van de spoorwegonderneming (SO).

In het kader van de ISPS-reglementering is het zo steeds mogelijk om controles uit te voeren, door de Havenautoriteiten of de verantwoordelijken van STANDIC.

Indien afgeweken wordt van hogervermelde procedure zal toegang van WNvSO worden ontzegd. Eventuele (bewezen directe) kosten en gevolgen ten nadele van STANDIC vallen ten laste van SO.

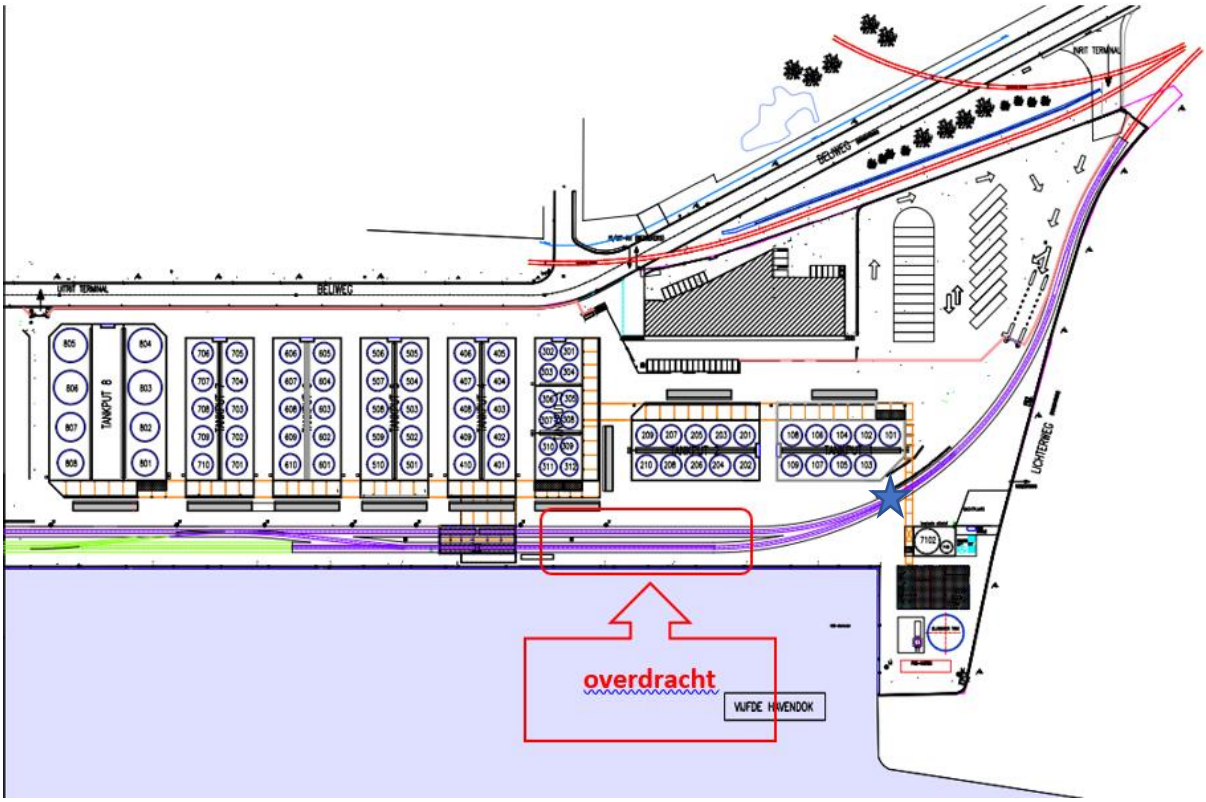
- 7. Beschrijving van de installatie

7.1. Spooraansluiting

De dienstvoorziening heeft 1 aansluiting op spoorlijn 221, spoor 159, gelegen in de actiezone van bundel Groenland.

Ingang via spoorpoort Standic:

Het overdrachtspunt bevindt zich aan oostzijde van ligplaats 1



7.2. Beschikbare sporen

Spoor	Geëlektrificeerd	Lengte RTC	Helling	Doodspoor
Nr.	Nee		Waterpas	
1 In	nee		ja	nee
2 Zuid	nee		ja	ja
3 Noord	nee		ja	je

7.3. Aangeboden diensten aan SO's

1. **Binnenrijden en rangeren en ter plaatse brengen van wagons**
    a. De SO rijdt de wagons binnen tot aan het overdracht punt (momenteel voorzien net voor de 1e wissel aangegeven met een ster op de plattegrond), ontkoppelt en ruimt plaats voor de locomotief van STANDIC.
    b. STANDIC garandeert de SO de rangeeractiviteiten uit te voeren met gecertificeerd materieel en opgeleid personeel
    c. STANDIC levert de gevulde/geloste wagons af op de plaats waar de SO ze binnen de terreinen heeft afgezet
2. **Laden en lossen van bulk vloeistof op/van wagons**
    a. STANDIC-personeel zorgt voor vulling/lossen en weging van de wagons
3. **Andere dienstverlening door STANDIC: GEEN**
    a. Geen rangering toegestaan
    b. Geen herstellingen aan wagons/locomotieven toegestaan
    c. Geen mogelijkheid tot tanken of bijvullen

7.4. Maximum codificatie voor gecombineerd vervoer : klasse 3-5-6-7-8

➔ codificatie gaat over de grootte van (tank)containers : dat moet iets zijn als C70-P400 naargelang de dimensies op de terminal : heeft te maken met vrije ruimte profiel

7.5. Bochtstralen kleiner dan 150m : niet van toepassing

7.6. Beveiligingsapparatuur op de sporen: niet van toepassing

7.7. Tussenspoorbreedte:

7.8. Indringing in het vrijeruimteprofiel (gabariet) :

- Elk maneuver van een trein/locomotief dient te worden voorafgegaan door de controle at er zich niemand in of tussen of onder of binnen een perimeter van 1,5 meter van de sporen bevindt. Gezien de minimale snelheid toegelaten op het bedrijfsterrein is er geen risico op aanzuigkracht.
- Elke beweging van (gemotoriseerde) voertuigen is verboden in een zone rond het spoorvoertuig en zijn wagons zolang het (rangeer)maneuver niet is beëindigd

7.9. Bevoorrading van voertuigen: niet toegestaan

IV. Capaciteit / Kosten

1. Capaciteitscoördinatie & -toewijzing

De dienstvoorziening zal transparant communiceren over (beschikbare) capaciteit[2], tijdelijke capaciteitsbeperkingen en de impact van geplande werkzaamheden die een grote impact kunnen hebben op de exploitatie van de dienstvoorziening op vraag van de SO.

De dienstvoorziening zal steeds niet discriminatoir omgaan met de aanvragen tot slots volgens de volgende principes.

1.1 Verschillende soorten slots

Drie[3] verschillende soorten slots worden onderscheiden:

1) Vaste slots /reeks[4] aangevraagd voor een volledig "treinpadjaar". Hier worden dezelfde deadlines voor aanvragen gehanteerd als bij de aanvragen van een treinpad voor volledig treinpadjaar X+1 zoals voorgeschreven door Infrabel (april jaar X-1). cfr. New path requests Infrabel
2) Vaste slots/reeks aangevraagd voor een volledig "treinpadjaar", los van de deadline van de jaartreinpaden (mogelijk op elk moment in het jaar, geldend tot ingaan van nieuwe jaartreinpaden). cfr. Late path requests Infrabel
3) Spot aanvragen

Vaste slots voor een volledig jaar met in acht name van de jaartreinpaden, hebben voorrang op vaste slots zonder jaartreinpaden. Deze laatste hebben dan wel weer voorrang op spot aanvragen. Spot aanvragen worden behandeld op basis van first come, first serve. Cfr. Ad hoc requests Infrabel.

1.2 Coördinatieprocedure in geval van conflicten

Indien twee of meerdere partijen eenzelfde slot hebben aangevraagd voor eenzelfde klant, zal dit slot voorbehouden worden voor de gemeenschappelijke klant, maar toegekend aan de partij die uiteindelijk een contract kan voorleggen.

Indien er slots aangevraagd worden voor hetzelfde tijdstip/periode voor verschillende klanten wordt de volgende procedure gehanteerd:

1. De exploitant van de dienstvoorziening zal onderhandelingen opstarten om een goed oplossing te vinden voor alle partijen door alternatieven voor te stellen. Indien er geen oplossing gevonden kan worden, geldt de volgende regel.
2. Op basis van de hoogdringendheid van de goederen
3. De slotaanvraag voor vaste slots/reeks die de hoogste jaarlijkse omzet voor de behandelaar garandeert (# treinen * TEU of wagons / trein * prijs / TEU of wagons) zal de slots bekomen. Er zal dan ook een minimale omzet gegarandeerd moeten worden voor deze vaste slots/reeks. Dit mechanisme zal worden bewaakt door middel van een penalty-systeem dat billijk wordt overeengekomen tussen de SO en de exploitant van de dienstvoorziening.

---

[2] De beschikbare capaciteit kan gedefinieerd worden op verschillende manieren afhankelijk van het type terminal. Bv. Vaste tijdsslots voor shuttles bij containerterminals of maximale aantal wagons on site bij tankopslag.

[3] Het is wenselijk bij de aanvraag van slot voor plaatsing, eveneens het afhaalslot vast te leggen.

[4] Vaste slots/reeks is een reeks frequente slots per week tussen de dienstvoorziening en eenzelfde bestemming

Aan de hand van de plaatsingsnota zal toegewezen worden hoeveel wagons op welk spoor zullen worden geplaatst.

Wanneer geen levensvatbaar alternatief beschikbaar is en het op basis van een aangetoonde behoefte onmogelijk is aan alle verzoeken om capaciteit voor de betrokken voorziening tegemoet te komen, kan de verzoeker een klacht indienen bij het toezichthoudende orgaan die zich over de zaak buigt en, voor zover nodig, maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat een passend deel van de capaciteit wordt gegund aan de betrokken verzoeker.

1.3 Criteria voor toekennen van slot indien van toepassing (fase1 niet van toepassing)

1.3.1 enkel scheepsgebonden cargo of cargo voor klanten van de terminal

1.3.2 slot maximum 8 uur (schouwing inbegrepen)

1.3.3 maximalisatie ration visit en volume (hooste ratio krijgt voorrang)

1.3.4 reeds toegewezen of gereserveerde slots/afspraak

1.3.5 Beschikbaarheid van alle informatie die de Dienstvoorziening nodig heeft om de treinen te kunnen laden/lossen dient elektronisch te worden verstuurd door de SO

1.4 Vormvereisten voor slotaanvragen

1.4.1 Regelmatige slots

Een slot op de dienstvoorziening dient aangevraagd te worden door de SO rechtstreeks bij de terminal. Hierbij richt de spoorwegonderneming (SO) zich via mail/telefoon/RTS tot de dienstvoorziening. Minimale inhoud van de aanvraag bestaat uit aankomstuur, gepland vertrekuur (incl. schouwing), treinnummer, lengte, gewicht, (gepland) aantal wagons & naam en telefoon van de bestuurder/wagenmeester/rangeerder.

Indien bepaalde informatie nog niet voorhanden is of gedetailleerde informatie ontbreekt, is het aan de SO om dit zo snel mogelijk door te geven via mail/telefoon/RTS aan de dienstvoorziening ten laatste 24u voor het begin van het slot.

1.4.2 Spot aanvragen

Een slot op de dienstvoorziening dient minimaal 48 uur op voorhand te worden aangevraagd. Hierbij richt de spoorwegonderneming (SO) zich via mail/telefoon/RTS tot de dienstvoorziening. Minimale inhoud van de aanvraag bestaat uit aankomstuur, gepland vertrekuur (incl. schouwing), treinnummer, lengte, gewicht, aantal wagons & naam en telefoon van de bestuurder/wagenmeester/rangeerder.

Bij ontvangst van de slotaanvraag zal de dienstvoorziening het ontvangst bevestigen per kerende mail. De dienstvoorziening engageert zich bij spotaanvragen om binnen de 12u vanaf het punt van aanvraag, de aanvraag te beantwoorden.

De terminal zal na lossing/lading van de wagons deze melding afhandeling terugkoppelen aan de SO ter finale terugkoppeling einde handeling TO.

2. Fees :

zo lang we nog werken in een pilot-fase waarbij er niet wordt gewerkt met vaste slots maar eerder met bedieningsdagen is alle onderstaande niet van toepassing.

2.1 Toegang

De spoorwegonderneming (SO) moet voor elke trein die op de dienstvoorziening geplaatst wordt een toegang fee betalen.

Dienst	Kost	Opmerking	Mogelijke korting
Toegang fee	0 EUR/inkomende set	Enkel verrekend als set wordt binnengebracht	Nvt

Toegang fee wordt op 0 € gehouden zolang aan de concessiehouder geen fee verrekend wordt voor het operationeel houden van de spooraansluiting tussen terminal en spoorbundel.

2.2 Annulatie – niet respecteren slot

2.2.1 Plaatsing

Een slot kan kosteloos geannuleerd worden ten laatste 24 uur voor aanvang van het betrokken slot..

Indien een slot laattijdig of niet wordt geannuleerd wordt een forfaitaire kost gefactureerd - zie tabel in bijlage (op te maken) van € 500 per laattijdig geplaatst uur met een maximum van € 3500.

Indien een plaatsing zich verlaat na het toekenningsmoment van het slot, is de SO verplicht de verdere planning en eventuele plaatsing af te stemmen met de dienstvoorziening. De dienstvoorziening behoudt zich het recht om het slot te annuleren om daaropvolgende slots of dienstvoorzieningswerkzaamheden niet in gevaar te brengen.

In geval van een vertraging van meer dan 2u wordt een uur kost van € 500 aangerekend.

Dienst	Kost	Opmerking
Annulatie binnen de 24u of vertragingskost	€ 500/uur met een max van € 3500	Enkel verrekend als indien annulatie tijdstip <24u op voorhand
Vertraging bij plaatsing >2u	€ 500/uur met een max van € 3500	Per vertraagd uur zoals afgesproken bij slotaanvraag

2.2.2 Afhaling

Indien een SO verhinderd is om een treinstel op te halen op het aangegeven moment, dient de dienstvoorziening zo snel mogelijk op de hoogte te worden gebracht. Op vraag kan de dienstvoorziening dan meedelen welke SO het volgende slot heeft, dit om eventueel gezamenlijk een oplossing te vinden en zo kosten te vermijden.

Indien de afhaling later dan volgens afspraak na het aflopen van het slot gebeurt, zal er eveneens een kost - zie tabel - uur kost van € 500 aangerekend worden aan de SO indien geen oplossing kan gevonden worden om volgende slotaanvraag te realiseren.

In dit geval heeft de volgende SO de mogelijkheid de set tot op een dichtstbijzijnde bundel te trekken na goedkeuring tussen beide partijen.

Het ophaal- en brengmoment is voorzien voor dinsdag en donderdag. Deze dagen zijn in samenspraak nog te wijzigen en optimaliseren adhv van wijzigende volumes.

2.3 **Aanpassing van tarieven en kortingen**

De dienstvoorziening behoudt zich het recht de tarieven aan te passen en zal hiervoor zijn bestaande klanten op de hoogte brengen minimaal 1 maand voor het ingaan van de tarief- of korting aanpassing.

Verder zal een jaarlijks indexaanpassing gebeuren bij de jaarwisseling.

V. Bedieningsvoorschriften

1. Toegang tot de installatie

1.1 Aanmelden

Alle informatie die de Dienstvoorziening nodig heeft om het lossen en laden van de treinen te kunnen uitvoeren dient elektronisch (FORMAT opgeven) te worden verstuurd door de SO en dit voor het tijdstip zoals hieronder aangegeven:

Type informatie nodig:

- Vooruitzicht van de treinen voor de volgende week op vrijdag 12 u voorgaande week
- Lossing: FORMAT opgeven (sjabloon met nodige gegevens in bijlage toevoegen)
- Lading: FORMAT opgeven (sjabloon met nodige gegevens in bijlage toevoegen)
- Treincompositie - aantal wagons, type, inhoud lengtes wagons, …
    - Treinnummer en de nummers van de beschikbare wagens
    - De stand leeg of beladen
    - Volume/inhoud van de wagens
    - Aanduiding en markering op wagens die eventueel NIET mogen geladen worden (wegens gereserveerd, niet gereinigd, …)

Ten laatste om 24u op de voorafgaande normale werkdag wordt een lijst doorgestuurd met de te plaatsen/ af te halen wagons. Bij het telefonisch gesprek 20 minuten op voorhand van vertrek op de bundel wordt er meteen ook gemeld wie er op site zal komen. Deze personen dienen bijgevolg dan ook op de vooraf overgemaakte lijst met medewerkers te staan. Dit zal dan ook gecontroleerd worden bij toegang van de terminal door de poortwachter. Indien deze personen niet vermeld staan op de lijst wordt de toegang ontzegt. Mogelijke kosten en vertragingen die hieruit voortvloeien zijn ten laste voor de SO.

Het tijdstip van aanlevering van de informatie is gerelateerd aan de shift waarin de behandeling van de trein wordt uitgevoerd.

Definiëring van de shift-uren:

1° shift: 06u – 14u

2° shift: 14u – 22u

3° shift: 22u - 06u

Ongeveer 1 uur (rekening houdende met de shift-uren) voor bediening zal de spoorwegonderneming contact opnemen met de Wachtchef van STANDIC om na te gaan of dat, indien nodig, het aankomstspoor vrij is voor plaatsing en ter indicatie van moment openen spoorpoorten.

Minstens 20’ voor aankomst en uiterlijk bij het vertrek op bundel Groenland zal de SO contact opnemen met de wachtchef voor het openen van de poorten. Na dit telefoontje stelt de wachtchef een poortwachter aan. Deze zal meteen de poorten openen en blijft ter plekke totdat de poorten weer gesloten zijn.
Bij het passeren van de poortwachter zal deze 2 ex-portofoons aanreiken. Deze zullen tijdens het verblijf op de terminal gebruikt worden om te rangeren, communiceren alsook voor noodgevallen.

Deze portofoons staan ingesteld op een exclusief kanaal, namelijk “wagons”.

Er dient in acht genomen te worden dat de namen van de werknemers van de spoorwegonderneming (WNvSO) steeds gekend zijn bij de controlekamer.

Via het spoor

Het geschatte aankomstuur wordt meegedeeld aan de Dienstvoorziening (spoorafdeling)

Er dient een vooraanmelding te gebeuren bij de Wachtchef van Standic, en dit minstens 4 uur op voorhand (deze moet wel nominatief en met telefoonnummer en e-mailadres vermeld worden).

In het geval van single wagons met buffer in bundel Groenland is er een standaard afgesproken bedieningsvenster. Deze bediening zal wekelijks gebeuren op dinsdag en donderdag. Daags voordien wordt er afgesproken wat er geleverd en opgehaald zal worden door de SO. Ook wordt er een tijdsindicatie meegegeven wanneer dit zal gebeuren. Op de dag van levering/ophaling zal er minstens 20min voor aankomst op de terminal telefonisch contact gehouden worden met de wachtchef/controlekamer.

Ook treinschouwers kunnen de Terminal enkel bereden via aanmelding bij de Wachtchef.

2. Vertrek uit de installatie

2.1 Afmelden

Afmelden bij de poortwachter van STANDIC, zij sluiten de spoorpoort opnieuw of controleren of poort gesloten wordt. Hierbij worden ook de 2 portofoons weer overhandigd.

Indien de poortwachter niet werd verwittigd of er wordt vertrokken zonder bijzijn van deze en spoorpoorten blijven openstaan nadat treinbestuurder is vertrokken zal dit automatisch leiden tot intrekken van toegangsrechten. Eventuele (bewezen directe) kosten en gevolgen ten nadele van STANDIC ten laste van SO.

2.1.1 Via het spoor

Afmelding bij de contactpersoon van Standic: poort wordt geopend om buiten te rijden.

Voor het buitenrijden van de terminal geeft de SO door aan Infrabel dat de trein klaar is voor vertrek. Als alles in orde is opdat de trein het openbaar net kan betreden geeft Infrabel de vrijgave van het spoor vervolgens aan door een sein. Pas als de signalisatie oplicht mag de trein verder rijden.

Na het beëindigen van de bediening sluit medewerker van Standic van de Dienstvoorziening de spoorpoorten.

3. Toegelaten rangeringen

Rangeringen gebeuren door STANDIC-personeel. Het is verboden om wagons af te stoten of vrij te laten lopen op het aansluitspoor.

STANDIC beschikt hiervoor over eigen weg-spoorvoertuigen om rangeringen uit te voeren en opgeleid personeel.

4. Snelheden van toepassing

4.1 Wegvoertuigen

Op de terminal is de snelheid van de wegvoertuigen beperkt tot 20 km/h.

4.2 Spoorvoertuigen

Zowel in getrokken als in opgeduwde beweging is de maximumsnelheid 10 km/h.

5. Beschadigde voertuigen

Er moet steeds gewaarborgd worden dat alle wagons die toekomen op de dienstvoorziening ook reglementair kunnen vertrekken. Wagons uitrangeren/afstellen/herstellen is in geen geval mogelijk.

6. Overschrijden van rijwegen

Beschrijving procedure om rijwegen te kruisen

Rijwegen die vrij moeten gehouden worden zijn gemarkeerd. Alle rijwegen die beschikbaar zijn moeten vrij gehouden worden tussen de gele markeringen die aangebracht zijn naast het spoor. Elk wegverkeer en de bewegingen van (gemotoriseerde) voertuigen rondom het rangeergebied n de treinstellen in beweging is VERBODEN. Dit zal steeds gebeuren onder toezicht van de reeds aanwezige poortwachter die ook in contact staat met de spoormensen via portofoon.

7. Immobilisatie van voertuigen

Voertuigen worden luchtgeremd achtergelaten, STANDIC voert de nodige handelingen uit m.b.t. de verdere immobilisatie.

Er mogen door de spoorwegonderneming nooit handremmen vastgedraaid of remschoenen geplaatst worden.

Standic zal na de behandeling van de wagons ook alle immobilisatiemiddelen verwijderen en eventuele aangedraaide schroefremmen lossen. De wagons zullen onder lucht geïmmobiliseerd staan en klaar om opgepikt te worden door de SO.

8. Schouwing van voertuigen

De spoorwegonderneming controleert naar best vermogen, volgens de geldende richtlijnen, de wagens bij het plaatsen op de dienstvoorziening op gebreken en schade. Overzicht van de beschadigde wagens en tanks worden door de SO gecommuniceerd aan de dispatching Spoor van STANDIC. De wagens worden duidelijk gemerkt en kunnen noch geladen, noch gelost worden, noch in de nabijheid gebracht van de tanks van de terminal.

Wanneer bij het afhalen van de wagens door medewerkers van de spoorwegonderneming schade wordt vastgesteld aan de lading of aan de wagens wordt deze schade tegensprekelijk onderzocht door beide partijen om vast te tellen of het om recente schade gaat die mogelijk tijdens de bewegingen op de terminal kan zijn ontstaan

Etiketten die kunnen voorkomen op de voertuigen zijn opgenomen in bijlage.

STANDIC garandeert dat op het overdrachtspunt de technische wagoncontrole uitgevoerd kan worden aan beide zijden van het spoor middels toegankelijke looppaden.

9. Herstellen van voertuigen

Het herstellen van voertuigen is slechts toegelaten na overleg met de dienstverlener.

10. Communicatiemiddelen

Volgende Ex-proof communicatiemiddelen zijn toegelaten:

- Ex VHF Radio
- Ex Smartphone/tablet

11. Overgave van de voertuigen

Wagens worden standaard op het "aankomstspoor" geplaatst. Indien er al wagons op het spoor staan worden de buffers tegen elkaar geplaatst maar worden de wagons niet onderling gekoppeld. De wagons worden afgezet op de plaats aangeven met een ster op het grondplan. Dit zal zijn voor de 1e wissel die de SO tegen komt. Standic zal steeds op 1 van beide sporen ongeveer 40 meter vrije ruimte voorzien zodat de locomotief van de SO kan afkoppelen en uitwijken. Het Standic-personeel zal vervolgens de wagons doortrekken zodat de SO vervolgens de terminal via het spoor kan verlaten.

12. Veroorzaken van schade

12.1 Elke partij is aansprakelijk voor de schade die zij zelf veroorzaakt. De schade zal schriftelijk gemeld worden aan de tegenpartij.

12.2 De spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor de schade aan de infrastructuur van de Dienstvoorziening en de vervoerde wagens, ontstaan of veroorzaakt tijdens de bediening, tenzij de spoorwegonderneming kan aantonen dat de schade niet door haar toedoen is veroorzaakt.

12.3 Onrechtstreekse schade, zoals de financiële of commerciële verliezen, winstderving, de verhoging van algemene kosten, het verstoren van de planning, het verlies van verhoopte winst, cliënteel of besparingen, kan in geen geval aanleiding geven tot schadeloosstelling, behoudens ingeval van bedrog of opzet.

12.4 Indien de SO handelt in strijd met de voorschriften van toepassing op de toegang tot de spooraansluiting, met de van toepassing zijnde veiligheidsvoorschriften of de bepalingen van onderhavig Bedieningsprotocol en wanneer dit tot gevolg heeft dat Infrabel de spooraansluiting van de Dienstvoorziening afsluit, zal de SO aansprakelijk ziijn en de Dienstvoorziening vrijwaren voor alle schade die de Dienstvoorziening hierdoor oploopt.

12.5 Alle SO die van de spooraansluiting van de Dienstvoorziening gebruik maken dienen te beschikken over een aangepaste verzekeringsdekking met inbegrip van onder meer milieuschade. Een verzekeringsattest wordt overgemaakt op eerste verzoek. Door de kennisname van het Bedieningsprotocol verklaart de SO over een dergelijk verzekeringsdekking te beschikken.

12.6 STANDIC is aansprakelijk voor welke schade dan ook, toegebracht aan medewerkers en/of materiaal van de spoorwegonderneming, welke direct of indirect voortvloeit uit het niet of onvoldoende nakomen van de bepalingen van dit bedieningsprotocol.

12.7 STANDIC is niet gerechtigd schade aan één of meerdere wagens, op eigen initiatief te herstellen, doch is verplicht daarvan melding te doen aan de spoorwegonderneming, en de kosten van herstel, naar de opgave van de spoorwegonderneming te voldoen. Tevens dient STANDIC de medewerkers van de spoorwegonderneming toegang te verlenen om de wagen(s) te herstellen.

12.8 De Dienstvoorziening is niet verantwoordelijk voor eventuele schade/kosten die ontstaan bij de SO door het feit dat een slot niet of later beschikbaar is doordat voorafgaande SO's hun slot niet tijdig hebben verlaten, om welke reden dan ook.

VI. Veiligheidsvoorschriften

1. Principes

Beide partijen verbinden er zich toe om de geldende veiligheidsvoorschriften te allen tijde strikt na te leven en indien nodig actief deel te nemen aan de coördinatie van de activiteiten met betrekking tot de veiligheid en gezondheid.

Het personeel van de SO wordt verondersteld door de SO geïnformeerd te zijn over de op de Dienstvoorziening geldende veiligheidsvoorschriften m.i.v. verbod op roken, EX apparatuur, …. Het Noodplan end e evacuatiesignalen worden verondersteld door de SO aan haar personeel te zijn toegelicht.

STANDIC garandeert de goede en veilige berijd- en bereikbaarheid van de dienstverlening.

2. Persoonlijke beschermingsmiddelen

De te gebruiken PBM's zijn opgenomen in de veiligheidsfolder. Deze is opgenomen in bijlage YY.

3. Verbodsbepalingen

VI.3.1. Algemene verbodsbepalingen

De algemene verbodsbepalingen zijn opgenomen in het document "Veiligheidsregels op terminal en plattegrond verkeersstromen".

Zoals:

- Algemeen alcohol-, drugs- en rookverbod.
- Algemeen verbod op gebruik van niet EX-materiaal (gsm, radio, …)
- Het nemen van foto's of bewegende beelden van de terminal, de laad-en losinrichting, activiteiten of personen is strikt verboden en kan enkel mits overleg en schriftelijke goedkeuring van Standic.
- Verboden u te begeven is alle ruimtes waar u niet bevoegd voor bent.
- Verbod om in operationele zones te komen zonder toestemming.
- Sluikstorten is verboden, afval dient door MWvSO te worden meegenomen of hier dient een schriftelijk akkoord te zijn gemaakt.
- Voor het spoorpersoneel wordt een uitzondering gemaakt omtrent het gebruik van niet EX-telefoons. Wel te verstaan dat deze enkel gebruikt mogen worden in de locomotief.
  Ook dient niet- Ex materieel steeds aanwezig te blijven in het voertuig. Indien om eender welke reden dan ook een toestel gebruikt dient te worden buitenom het voertuig, kan de SO een EX-toestel opvragen in de controlekamer voor bv het nemen van foto's, …

VI.3.2. Specifieke verbodsbepalingen

Voor het plaatsen/afhalen van wagons zijn er bijkomende specifieke verbodsbepalingen:

- Verboden poorten te openen zonder toestemming van de terminal.
- Verboden wagons zonder begeleider te plaatsen of af te halen. In het geval van solo-bediening zal de poortwachter fungeren als begeleider
- Verboden te lopen tussen wagons als er nog operationele werkzaamheden bezig zijn en/ of zonder dat Foreman van operationeel team op de hoogte is gesteld.
- …

4. Bedrijfsgebonden eisen m.b.t. toegang

VI.4.1. Persoonlijke gegevens

De spoorwegonderneming bezorgt STANDIC een lijst met alle medewerkers. Elke aanpassing in haar personeelsbestand, m.b.t. personeel dat tussenkomst op de Dienstvoorziening, zal de spoorwegonderneming meedelen aan STANDIC. Aangezien standic voldoet aan de geldende ISPS-regels dient de SO steeds een actuele lijst van medewerkers te voorzien via het e-mailadres ISPS-Antwerpen@standic.com.

VI.4.2. Veiligheidsfilm

Al het personeel van de spoorwegonderneming dat actief is op STANDIC zal jaarlijks een veiligheidsfilm bekijken op STANDIC. Het is de taak van de spoorwegonderneming om erover te waken dat haar personeel deze verplichting nakomt.

5. Beveiliging van werknemers

5.1 Toestand sporen en omgeving

Omwille van een veilige bediening houdt STANDIC de Dienstvoorziening – daaronder begrepen de sporen en de omgeving daarvan, inclusief looppaden – schoon en vrij van obstakels en enige hindernis in welke vorm ook, en zorgt voor adequate verlichting op en rond de spooraansluiting.

Op verzoek kan STANDIC een schouwrapport van de Dienstvoorziening voorleggen.

5.2 Noodsignalen

Deze zijn opgenomen in de veiligheidsbrochure, opgenomen in bijlage.

5.3 Evacuatie

De voorschriften zijn opgenomen in de veiligheidsbrochure, opgenomen in bijlage.

6. Informatie, coördinatie en aansprakelijkheid

6.1 Informatie

De partijen zijn verplicht om elkaar onderling te informeren over elke schade (ongeval of incident) zodra één van de partijen weet heeft van de schade en deze opgetreden is tijdens het uitvoeren van de verrichtingen zoals beschreven in dit Bedieningsprotocol of indien de schade wordt ontdekt na het uitvoeren van de bediening.

Een e-mail met de vaststellingen aangevuld met digitale foto's van het beschadigde materieel en infrastructuur wordt opgesteld en doorgestuurd door de partij die de schade opmerkt. Er wordt steeds een kopie verstuurd aan de afdeling "Schade/Claims" van de betrokken partijen.

STANDIC zal de spoorwegonderneming inlichten over elk feit (schok, ontsporing, zijdelingse aanrijding, die de wagen of lading tijdens het verblijf in de installaties van STANDIC heeft ondergaan. De spoorwegonderneming draagt geen verantwoordelijkheid voor deze incidenten.

Bij schade aan het tractiematerieel, een ontsporing van een wagon of een aanrijding door een wagon wordt onmiddellijk een tegensprekelijke expertise ter plaatse georganiseerd tussen de spoorwegonderneming en de aangeslotene. Elke partij draagt zijn eigen lasten van deze expertise.

Elke partij heeft het recht zich te laten bijstaan door een expert.

Na de expertise ter plaatse wordt er een rapport opgesteld door de partij die schade heeft opgemerkt met een gedetailleerde beschrijving van de feiten, het betrokken materieel en infrastructuur. Dit rapport wordt ondertekend door de vertegenwoordigers van de partijen die de vaststellingen hebben gedaan.

Alle onderdelen (materiaal, infrastructuur, …) die beschadigd en/of vervangen zijn, dienen steeds ter beschikking te blijven voor de opvolging van het schadedossier, in het bijzonder voor bijkomende expertises.

Aansprakelijkheid

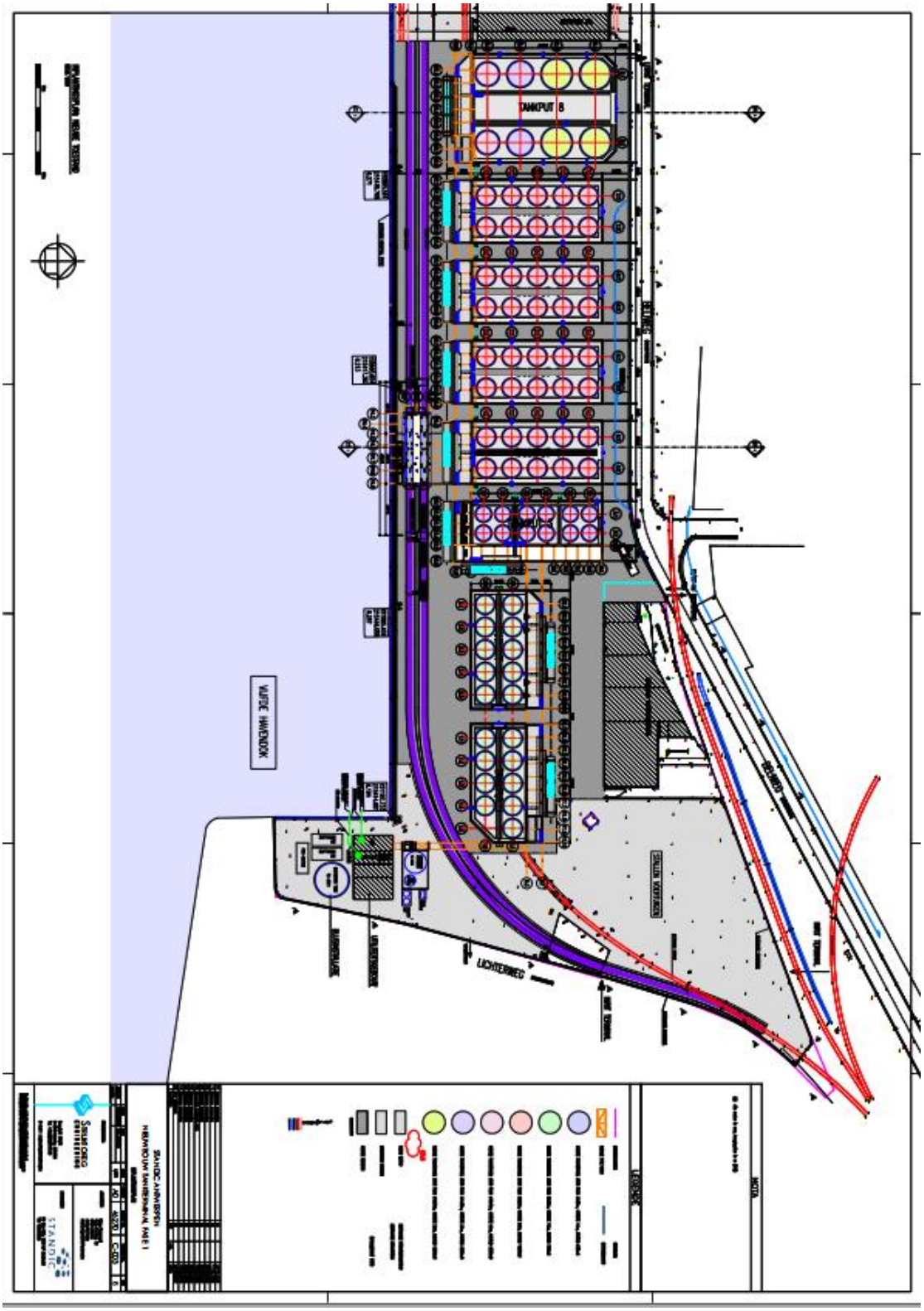
Behoudens de hiernavolgende bepalingen is elke partij aansprakelijk voor de schade veroorzaakt door haar fout of nalatigheid.

STANDIC is aansprakelijk voor alle schade aan de wagons of de goederen veroorzaakt tijdens het verblijf op de aansluiting. De wagons worden geacht in goede staat en zonder gebreken te worden afgeleverd op de aansluiting behoudens deze waar bijvoorbeeld een beschadiging etiket op werd aangebracht.

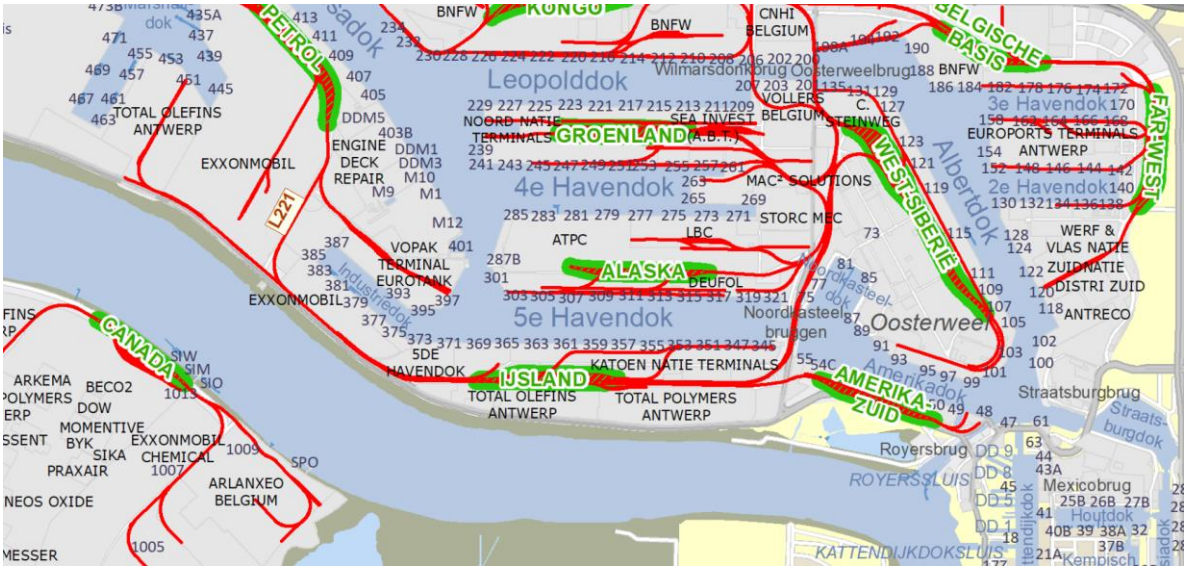
STANDIC dient de wagons te controleren alvorens deze te behandelen. Indien STANDIC-schade opmerkt dient deze de spoorwegonderneming hiervan in te lichten conform de voorschriften van onderhavig bedieningsprotocol.

VII. **Bijlage**

1. Grondplan dienstvoorziening



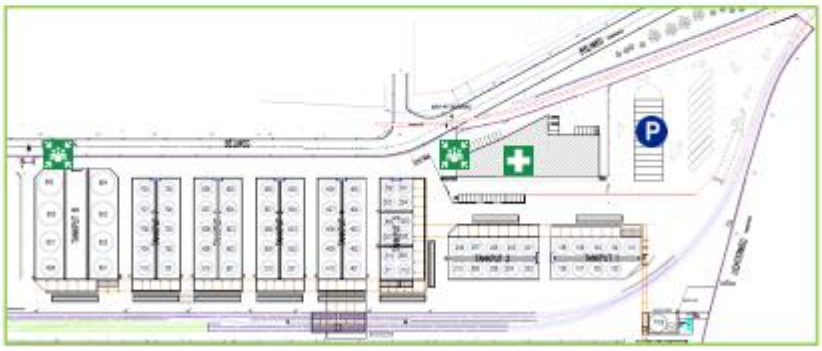
2. Sporenplan



3. Veiligheidsinstructies

STANDiC EXPERTS IN TANK STORAGE	**VeiligheidsInstructieKaart (V.I.K.)** STANDIC ANTWERPEN ONDERAANNEMER	
Opgemaakt door: Bart Slechten	Datum van opmaak: 05/05/2021	Doc.nr. V.I.K.: XXX.V 1.2

De operationele site van STANDIC ANTWERPEN mag enkel betreden worden door personen, die in het bezit zijn van de vereiste kwalificaties en instructies.



RISICO's:

Aandacht | Elektriciteit | Valgevaar trap | explosiegevaar | Chemische agentia | Brandgevaar

VERKLARING RISICO'S: verklaar de aanwezige risico's

- ✓ Risico op contact met chemische agentia tijdens verpompen voor de mens zoals jeuk, irritaties, … .
- ✓ Risico op schade door chemische agentia voor infrastructuur.
- ✓ Risico op contact met draaiende & bewegende delen (wielen, motor, …) mogelijk.
- ✓ Risico op aanrijding, gegrepen worden, knellen van vingers en andere lichaamsdelen, … .
- ✓ Risico op Spill.
- ✓ Risico op uitglijden door de aanwezigheid van producten op de werkvloer.
- ✓ Risico op lawaai tijdens werken & omgevingsgeluiden. Risico op gehoorschade.
- ✓ Risico op oneigenlijk gebruik.
- ✓ Risico op brand, brandstof truck, aanwezige stoffen,… .
- ✓ Risico op verstikking door uitlaatgassen.

Visum interne preventieadviseur: Opmaak V.I.K in samenwerking met: preventor Hiërarchische leiding geïnformeerd!

Printdatum: 5/05/2021 Versienummer: V_1.2

STANDIC EXPERTS IN TANK STORAGE	**VeiligheidsInstructieKaart (V.I.K.)** STANDIC ANTWERPEN ONDERAANNEMER	
Opgemaakt door: Bart Slechten	Datum van opmaak: 31/03/2021	Doc.nr. V.I.K.: XXX.V 1.1

PREVENTIEMAATREGELEN: verplichte PBM's

PREVENTIEMAATREGELEN: product gerelateerde PBM's

INSTRUCTIES:

Algemeen:

- ✓ De instructies competentietest dient gevolgd te worden voor toegang tot de operationele zone
- ✓ De toegangsbadge is persoonlijk en mag niet doorgegeven worden.
- ✓ Draag steeds de verplichte PBM's vanaf de parking tot terug buiten het terrein.
- ✓ Neem enkel de aangegeven route om u te begeven naar de tijdelijke bouwplaats
- ✓ Schakel je mobiele telefoon uit. Het gebruik van de mobiele telefoon is niet toegestaan op de terminal.

Verkeer:

- ✓ Verkeersregels zoals op de openbare weg
- ✓ Maximum snelheid is 15km/h
- ✓ Volg de aangegeven routes op de terminal

Tijdens aanwezigheid binnen de zone is het VERBODEN om:

- ✓ terminalafsluiters, overvulbeveiligingen en/of aardingen te manipuleren
- ✓ acties te ondernemen de niet vooraf werden gemeld aan de verantwoordelijke van de bouwplaats
- ✓ verboden te roken op de terminal (ook in de cabine van de vrachtwagen)
- ✓ alcohol, drugs en wapens zijn verboden
- ✓ open vuur is verboden

Visum interne preventieadviseur:

Printdatum: 9/09/2022

Opmaak V.I.K in samenwerking met: preventor

Hiërarchische leiding geïnformeerd!
Versienummer: V_0.1

Tijdens Fase 1 alleen werkkledij met lange mouwen/pijpen, helm, bril en handschoenen. Enkel fluo hestjes toegestaan indien deze atex-gekeurd zijn. Evaluatie alvorens naar Fase 2 te gaan: geen tussenkomst bij los/laad-activiteiten.

STANDIC
EXPERTS IN TANK STORAGE

VeiligheidsInstructieKaart (V.I.K.)

STANDIC ANTWERPEN ONDERAANNEMER

Opgemaakt door: Bart Slechten	Datum van opmaak: 31/03/2021	Doc.nr. V.I.K.: XXX.V 1.1

Tijdens aanwezigheid in de zone is het VERPLICHT om:

- ✓ enkel werken uit te voeren conform de richtlijnen
- ✓ zich enkel te verplaatsen in de vooraf gemelde zones.
- ✓ te zorgen voor de veiligheid van zichzelf en alle aanwezigen

Verhoogde risico op brand en explosie

- bepaalde producten die we opslaan hebben een verhoogd risico op brand of explosie
- deze producten bevinden zich in de ATEX-zones

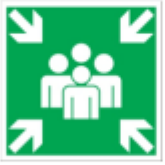
Calamiteiten op de terminal

Bij terminal alarm (akoestisch) direct alle werkzaamheden op een veilige manier stoppen:

Alarm : 4 3 4 3 4 3 **2 min.**

Einde Alarm: _____ **1 min.**

- Volg de aanwijzingen van het aanwezige STANDIC personeel op
- Begeef u naar de verzamelplaats
- Blijf op de verzamelplaats tot verdere instructies



Bij terminal alarm :

- Activiteiten beëindigen
- Voertuig aan de kant van de weg plaatsen
- Doorgaand verkeer vrijwaren
- Motor afzetten en de sleutel op het contact of in de voertuig laten
- U op een veilige manier naar het verzamelpunt begeven

Specifieke regels die gelden op de terminal

- spill / brand / ongeval a.u.b. direct melden bij operator van Standic
- gebruik van mobiele telefoons is verboden

Visum interne preventieadviseur: Opmaak V.I.K in samenwerking met: preventor Hiërarchische leiding geïnformeerd!

Printdatum: 9/09/2022 Versienummer: V_0.1

STANDiC EXPERTS IN TANK STORAGE	**VeiligheidsInstructieKaart (V.I.K.)** **STANDIC ANTWERPEN ONDERAANNEMER**	
Opgemaakt door: Bart Slechten	**Datum van opmaak: 31/03/2021**	**Doc.nr. V.I.K.: XXX.V 1.1**

- verboden om foto's/films te maken
- houd de werk omgeving proper
- eten of drinken kan enkel op de daarvoor voorzien plaatsen
- geen afval op het terrein achterlaten
- overnachten op de terminal is verboden
- personen jonger dan 18 jaar zijn niet toegestaan op de terminal

Visum interne preventieadviseur:

Printdatum: 9/09/2022

Opmaak V.I.K in samenwerking met: preventor

Hiërarchische leiding geïnformeerd!
Versienummer: V_0.1

4. Etiketten m.b.t. schouwing

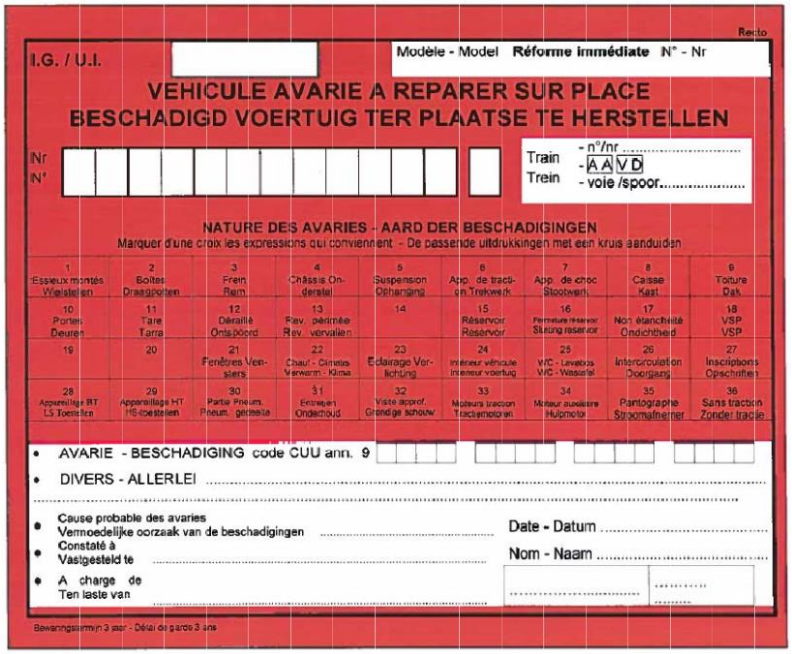
Deze worden aangebracht door de spoorwegonderneming, dichtbij of in de etikettenhouder.

a. Nationale etiketten

M10

Het voertuig en/of zijn lading is (zijn) ter plaatse te herstellen.

Indien nodig, om het herstel toe te laten, gebeurt het verplaatsen van het voertuig enkel onder voorwaarden gespecificeerd op de etiketten van onmiddellijke afkeuring.

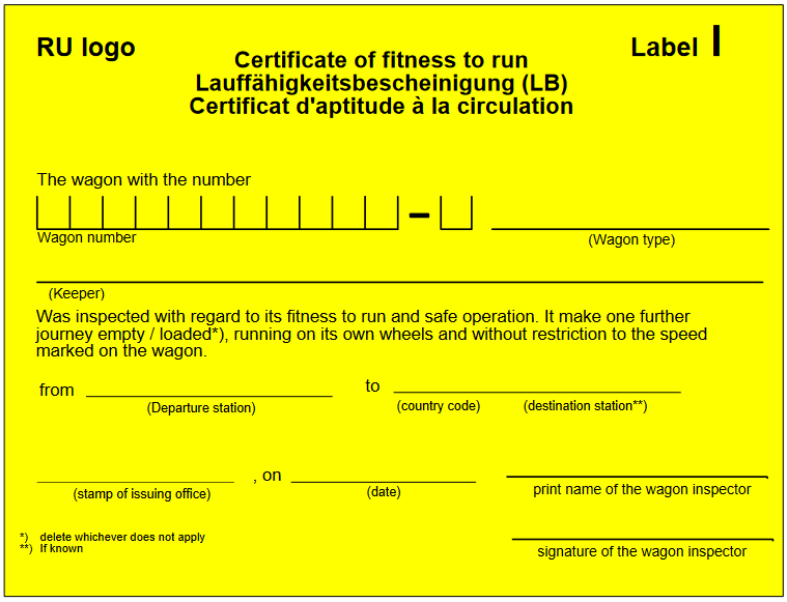


Wordt gebruikt als de manipulatie van de wagon of laadeenheid die geladen is op de wagon, gevaarlijk geworden is.

b. Internationale etiketten

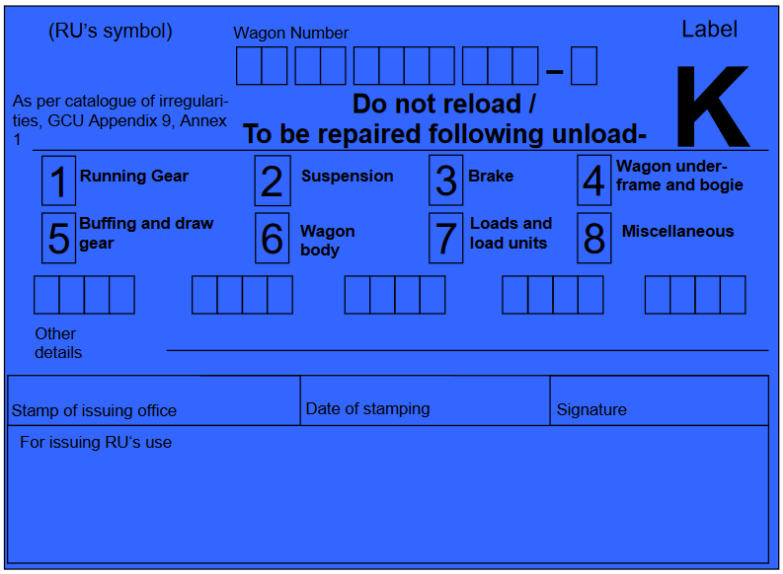
Model I

Wordt gebruikt om de staat (loopbaarheid) van een wagon aan te geven nadat deze een technisch nazicht kreeg volgens de checklist (revisiedatum overschreden).



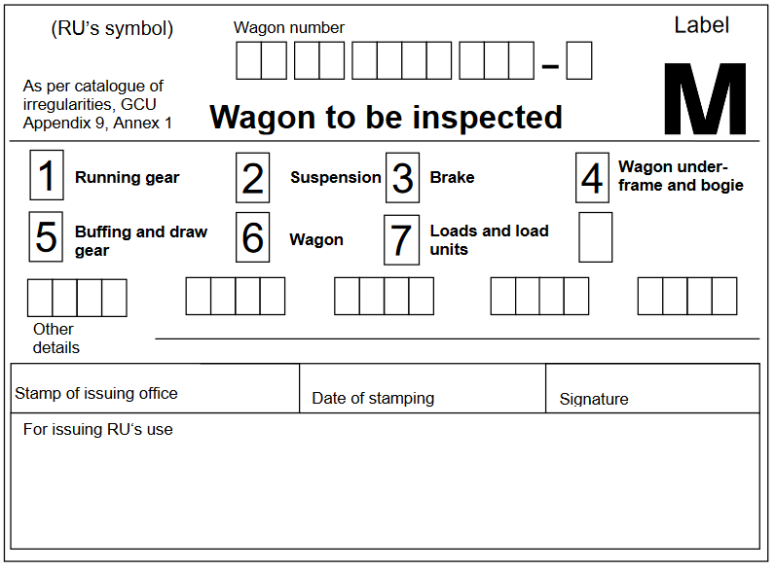
Model K

Wordt gebruikt om aan te geven dat er een probleem is met de wagen of laadeenheid, maar dat het probleem moet opgelost worden voor de wagon opnieuw beladen mag worden.



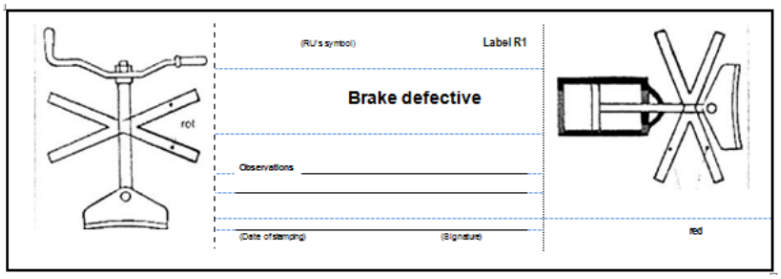
Model M

Wordt gebruikt om wagenschade te registreren die niet direct belet dat de wagen nog verder ingezet wordt. De wagen mag dus opnieuw beladen worden.



Model R1

De remuitrusting van deze wagen is defect en werd daarom buiten dienst gesteld (afgezonderd).



5. Melding schadevaststelling

Wagon Damage Report (WDR)

Ref: General Contract of Use (GCU) – article 15 & Appendix 4

1. General Information

Name of user RU | Company Code | Damage report n°

Consignment n° | Train n°

Place at which damage detected | Damage detected on

Forwarding Station | Destination Station

Date of Dispatch | Loaded State ◯ Loaded ◯ Empty

Wagon N°

Keeper's Name/VKM

Keeper's address or e-mail address

2. Description of damage

	Damage code as per GCU App. 9		Description of Damage
Damage 1	___.___.___.___	◯ New damage ◯ Old damage	
Damage 2	___.___.___.___	◯ New damage ◯ Old damage	
Damage 3	___.___.___.___	◯ New damage ◯ Old damage	

Additional Remarks

An exact description of the damage will be produced during repairs and will be sent to the keeper.

3. Labels found on wagon

Sample ☐ K ☐ M ☐ I ☐ R1 ☐ U | Date

RU that created labels found on wagon

4. Sample of Labeling

Sample ☐ K ☐ M ☐ I ☐ R1 ☐ U ☐ Wagon Detached | Dispatch to Workshop ◯ Before unloading ◯ After unloading

5. Damage detected upon acceptance

☐ GCU signatory RU ☐ Non-GCU signatory RU ☐ Connecting Railway

Name

6. Details of perpetrator of damage

☐ Wear and Tear

☐ Impact damage in course of railway operations

☐ Third Party involved | Name Third Party | Address Third Party | Third Party's Signatory

☐ Perpetrator not ascertainable

Place/Date | Contact

☐ Attachments

Version 20160129 – 2016 | Page | 1

6. Handleiding RTS

7. Infofiche spoorwegonderneming

Alvorens de dienstvoorziening te betreden dient de spoorwegonderneming onderstaande contactgegevens te verstrekken aan de exploitant van de dienstvoorziening.

Contactgegevens Spoorwegonderneming

Naam - functie - dienst	Tel – GSM - Fax	E-mail
Te contacteren bij incident/ noodnummer:		
Te contacteren bij vaststelling schade:		

8. Infofiche Dienstvoorziening STANDIC

Contactgegevens dienstvoorziening

Naam - functie - dienst	Tel – GSM - Fax	E-mail
Administratief beheerder spoor		
Operations Management	+31 6 36 43 35 05	gool@standic.com
Poortwacht/security	+32 496 28 26 49	Planning-antwerpen@standic.com
SHEQ management	+32 470 44 66 70	slechten@standic.com
Te contacteren bij incident/ noodnummer:		
Administratief beheerder spoor		
Operations Management	+31 6 36 43 35 05	gool@standic.com
Te contacteren bij vaststelling schade:		
Administratief beheerder spoor		
Operations Management	+31 6 36 43 35 05	gool@standic.com
Te contacteren voor openen poort:		
Poortwacht/security	+32 496 28 26 49	Planning-antwerpen@standic.com