



Your XXL

Buitengewone vervoeren

INFR/ABEL

www.infrabel.be



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Wat is een buitengewoon vervoer?	3
	Definitie	3
	Niet gehomologeerd materieel voor gebruik van rijpaden	4
	Afwijken van de ladingsrichtlijnen	4
	Overschrijding van het Belgisch laadprofiel	5
	Overschrijding van de maximaal toegestane last	6
	Lading op meerdere wagens	6
3.	Hoe een buitengewoon vervoer aanvragen?	7
	Aanvraagprocedure	7
	Toelating	7
	Capaciteitsaanvraag	7
4.	Hoeveel moet u betalen?	8
5.	Woordenlijst	9
6.	Bijlage	11
	Vereenvoudigd aanvraagformulier	11

1. Inleiding

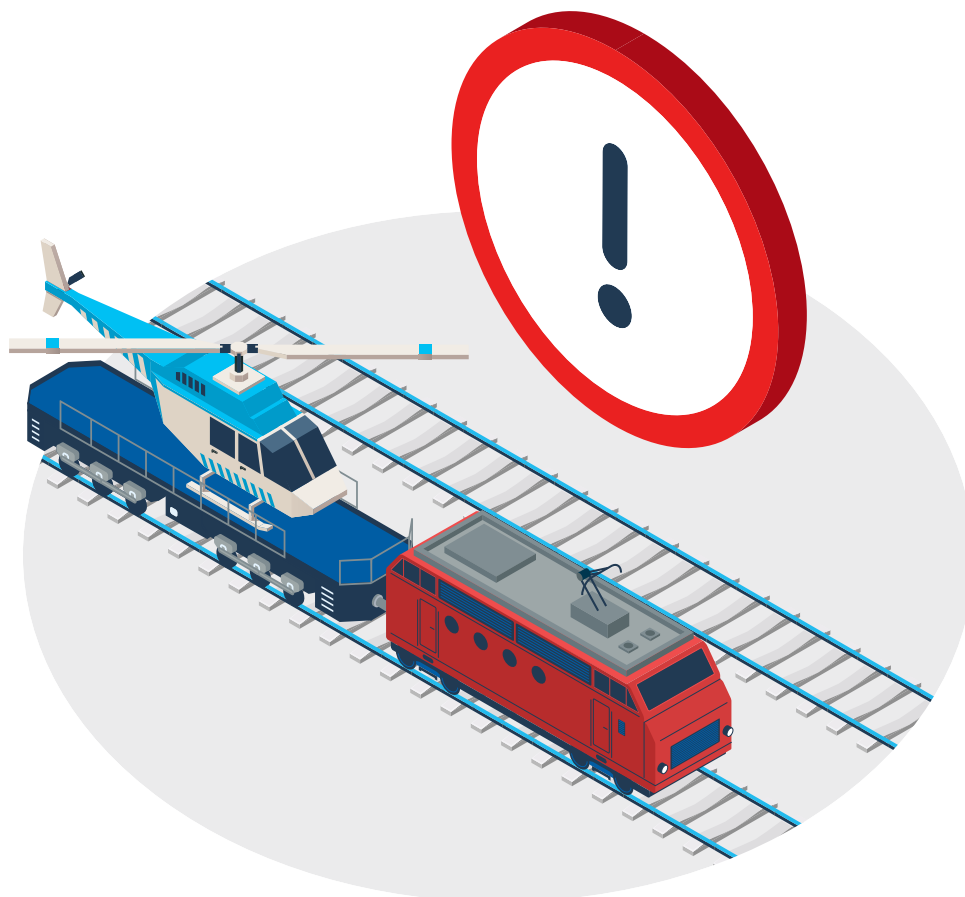
Deze brochure is gericht aan spoorwegondernemingen (SO genoemd hierna), en in voorkomend geval aan kandidaten niet-spoorwegondernemingen, die een buitengewoon vervoer wensen te organiseren op het Belgische spoorwegennetwerk. In deze brochure vindt u alle details en voorwaarden, verbonden aan deze dienst, terug.

2. Wat is een buitengewoon vervoer?

Definitie

Een “buitengewoon vervoer” (BV) is een bestudeerd gesleept vervoer waarbij:

- het rollend materieel niet gehomologeerd is voor het gebruik van rijpaden en/of;
- de lading afwijkt van de ladingsrichtlijnen gepubliceerd door het UIC en/of;
- de lading het Belgisch laadprofiel overschrijdt en/of;
- de lading de maximaal toegelaten last overschrijdt en/of;
- een lading, rekening gehouden met zijn flexibele karakteristieken, op meerdere wagons rust.



Niet gehomologeerd materieel voor gebruik van rijpaden

Volgens het “Koninklijk besluit van 6 december 2020 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden”, dient het materieel (zowel autonoom rijdend als gesleept) gehomologeerd te zijn voor het gebruik van een rijpad. Gehomologeerd materieel heeft een indienststellingsat-test ontvangen van ERA.

Wanneer materieel niet beschikt over een (materieel)toelating om gebruik te maken van een rijpad, zal een “Verklaring van loopbaarheidsgeschiktheid” gevraagd worden. Een invuldocument zal dan samen met de toelating verstuurd worden.

Opmerking: Indien materieel enkel een toelating heeft ontvangen voor het gebruik buiten rijpad (zie onze dienst YourTechnicalControl op onze [website Infrabel.be pagina Producten](https://www.infrabel.be)) en dient vervoerd te worden in rijpad (als niet gehomologeerd materieel), is bovenstaande regeling van toepassing.

Afwijken van de ladingsrichtlijnen

Alle regelgeving, met betrekking tot ladingszekering staat beschreven in:

- De ladingsrichtlijnen, gepubliceerd door het UIC (zie <https://uic.org/freight/wagon-issues/loading-rules>);
- De Europese Norm (EN)16860.

Wanneer van de ladingsrichtlijnen wordt afgeweken én er bestaat geen gele of roze fiche, moet er een BV-toelating worden aangevraagd.



Overschrijding van het Belgisch laadprofiel

Inleiding

Wanneer materieel op het spoorwagennet wenst te rijden, moet er gecontroleerd worden of dit materieel voldoet aan de maximaal toegelaten afmetingen.

Anderzijds, wanneer er nieuwe infrastructuur wordt geplaatst/gebouwd langs het spoor, moeten er ook bepaalde afmetingen gerespecteerd worden. Dit om te allen tijde te vermijden dat eender welke lading een obstakel zou raken tijdens het transport.

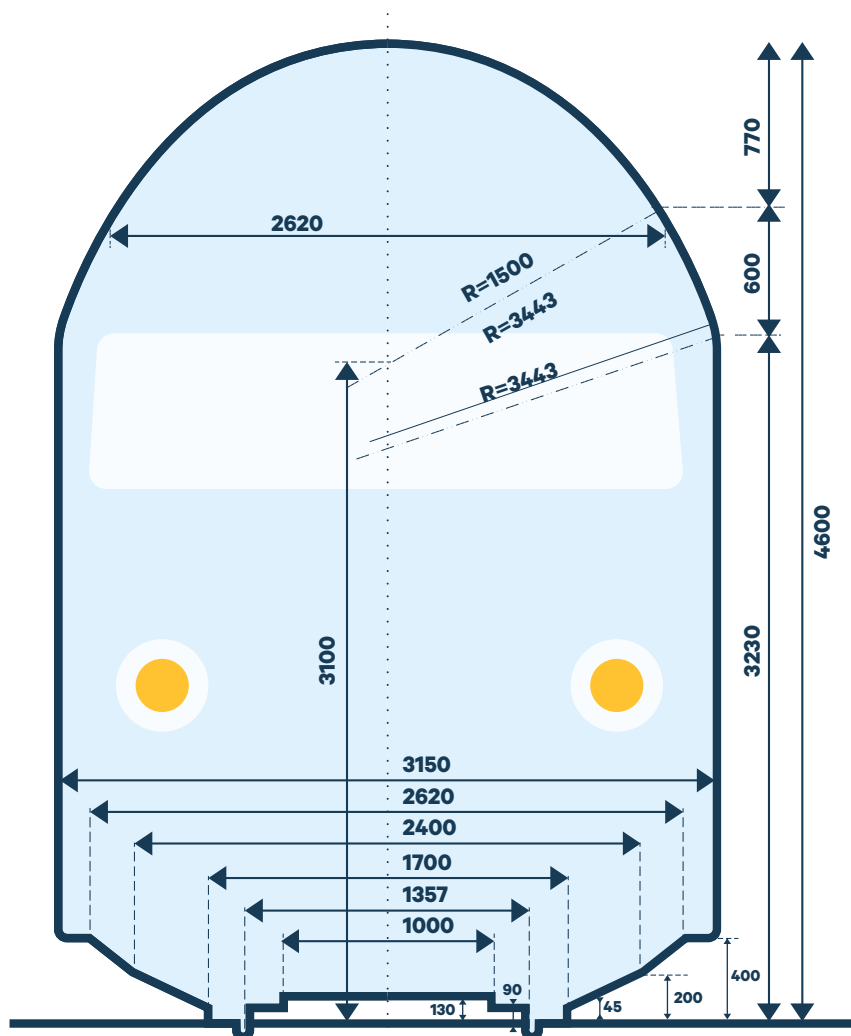
Om ervoor te zorgen, dat zowel de infrastructuurbeheerder als constructeurs van materieel zich aan deze afmetingen houden, moet er een profiel gerespecteerd worden. Dit profiel is een combinatie van een referentieomtrek en daarbij horende regels (waarden te gebruiken bij deze referentieomtrek).

Zo zijn er in de afgelopen jaren heel wat verschillende profielen ontstaan, zowel op nationaal als internationaal niveau. Met de komst van de TSI zijn er enkele interoperabele profielen ontstaan nl. G1, GA, GB en GC.

In de loop der jaren zijn er verschillende berekeningsmethodes ontwikkeld die zowel voor de infrastructuur als voor het materieel gebruikt moeten worden:

- Statische methode
- Kinematische methode
- Dynamische methode (niet van toepassing in België)

Een kinematische referentieomtrek is steeds hoger en breder dan de statische referentieomtrek.



Figuur 1:
voorbeeld van een referentieomtrek -
Belgisch laadprofiel

Opmerking

Om te controleren of een lading/materieel hierbinnen past, moeten deze afmetingen wel nog gereduceerd worden met een waarde, afhankelijk van de gebruikte wagen (als gevolg van een geometrische uitslag dit ontstaat in bocht)

De statische methode

Dit betekent niet dat een voertuig in stilstand wordt beschouwd, maar er worden forfaitaire waarden voor bepaalde materieelparameters in rekening gebracht. Het is niet zo eenvoudig om de werkelijke waarden te gebruiken aangezien het heel veel gaat om ladingen met verschillende eigenschappen. Dit maakt het voor de spoorwagonderneming iets makkelijker om een aanvraag voor een buitengewone vervoer te doen. Door het feit dat het hier gaat over een veréenvoudigde berekening, is deze ook iets minder accuraat. Deze wordt enkel nog toegepast voor ladingen en buitengewone vervoeren. Het corresponderende referentieprofiel in een statische methode wordt een laadprofiel genoemd. Het Belgisch laadprofiel en de toe te passen reducties staan beschreven in de ladingsrichtlijnen Volume 1, gepubliceerd door het UIC (zie <https://uic.org/freight/wagon-issues/loading-rules>) (zie ook illustratie op p. 5).

De kinematische methode

Bij deze methode zullen infrastructuur en rollend materieel werkelijke waarden gebruiken in de plaats van de forfaitaire in de statische methode. Dit impliceert een aanzienlijk complexere berekening die veel meer tijd vraagt en dus niet aangewezen is voor berekeningen van buitengewone vervoeren. Infrabel heeft voor deze methode 4 verschillende profielen ontwikkeld, nl. BE1, BE2, BE3 en BE4.

Overschrijding van het profiel

Wanneer een lading of materieel niet voldoet aan de juiste afmetingen, wordt het profiel overschreden. Dit kan gebeuren op 3 verschillende manieren:

- In de breedte => BV in de breedte;
- In de hoogte => BV in de hoogte;
- In de lage delen => BV in de lage delen.

Overschrijding van de maximaal toegestane last

Transporten worden ingedeeld in categorieën naargelang de last. Deze verschillende categorieën komen overeen met een bepaalde tonnage per as én een tonnage per lopende meter. In functie van de geometrie van de wagen, kunnen deze waarden veranderen. Om exact te weten tot welke categorie een bepaald materieel behoort, dient er een berekening (door de IG) te gebeuren op basis van de procedure die beschreven staat in de EN15528. De maximaal toegestane lastcategorie op ons net is D4.

Lading op meerdere wagens

Wanneer de lading zo lang is, dat er op meerdere wagens moet geladen worden; moet de flexibiliteit van de lading bekeken worden.

Een aanvraag voor een studie BV kan gebeuren in volgende gevallen:

- Flexibele (vb. rails) ladingen die op meer dan 2 wagens wordt geladen;
- Stijve ladingen die op 2 of meer wagens (uitgerust met draaischamels) geladen worden.

3. Hoe een toelating buitengewoon vervoer te verkrijgen?

De infrastructuurbeheerder voert de studies voor het buitengewoon vervoer in verschillende stappen uit:

- Technische analyse van de lading en/ of het materieel;
- Een studie van de reisweg;
- Een eventuele bijkomende studie in het geval dat het laadprofiel of toegestane maximale last overschreden wordt;
- De aflevering van een voorlopige toelating

Aanvraagprocedure

Een IG, erkend door NSA Rail Belgium, kan een aanvraag doen door middel van een ingevulde bijlage van IRS50502. Deze IRS is terug te vinden op de website van de UIC.

Een vereenvoudigde versie van het aanvraagformulier is terug te vinden in de bijlage van deze brochure.

Na invulling van het document, moet het gemaïld worden naar yourxxl@infrabel.be.

Dit formulier bevat alle info die het bureau BV nodig heeft om een correcte studie uit te voeren.

Toelating

Als uit de studie blijkt dat het transport kan rijden, zal er een toelating afgeleverd worden door het bureau BV.

Er kan gekozen worden voor:

- **“100-dagen” toelating**
Geldig voor een periode van 100 dagen en kan dan meermaals gebruikt worden.
Let wel, deze 100 dagen kunnen het kalenderjaar nooit overschrijden (m.a.w. deze toelating is UITERLIJK geldig tot en met 31/12 van het lopende jaar ongeacht wanneer deze toelating werd verleend).
- **Jaartolating**
Geldig voor een periode van 1 jaar.
Dit jaar komt overeen met het jaar van de dienstregeling, dus tot en met de tweede zaterdag van december.

Bijzonder geval: voor het transport van gecodificeerde laadeenheden (ILU) bestaat er ook een permanente toelating, nl: 9.0.2.40.100/18. Deze toelating geeft de IG de mogelijkheid om met intermodale laadeenheden een transport uit te stippelen zonder het bureau Exceptional Transport te moeten consulteren. De kaart met de codificatie is terug te vinden in het RIEI, lijst 14a en lijst 14b.

Capaciteitsaanvraag

Eénmaal wanneer de IG de toelating heeft ontvangen, kan er pas capaciteit aangevraagd worden. Dit gebeurt door een aanvraag in te dienen via onze applicatie BookIn.

4. Hoeveel moet u betalen?

De prijs van een studie voor buitengewoon vervoer wordt bepaald aan de hand van enkele factoren:

- De aard van het BV (Hoogte, breedte, bijkomende studie Asset Management ...)
- Het aantal relaties (aantal vertrekstations, aantal te bestuderen reiswegen ...)
- De geldigheid van de toelating (jaartolating of 100-dagen toelating)

Het facturatiebedrag wordt als volgt bepaald:

Bedrag = eenheidsprijs * factor * relaties

eenheidsprijs

De eenheidsprijzen staan in bijlage F van de Netverklaring en worden elk jaar geïndexeerd op 1 januari.

Vermenigvuldigingsfactor

Voor frequente transporten kan de voorlopige toelating afgeleverd en vernieuwd worden per dienstregeling. Aangezien de uitvoering van een eerste studie of een vernieuwing niet evenveel tijd kosten, worden op de eenheidsprijzen volgende factoren toegepast:

- 2 voor de jaarlijkse vernieuwing (dienstregeling) van een toelating
- 3 voor een nieuwe jaarlijkse studie (dienstregeling) van een toelating

Relaties

We verstaan onder 'relatie':

- Voor het binnenlands verkeer: het aantal aankomststations wanneer het vertrekstation ongewijzigd blijft;
- Voor het binnenlands verkeer: het aantal vertrekstations wanneer het aankomststation ongewijzigd blijft;
- Voor het internationaal verkeer: het aantal vertrek- of aankomststations in België opgeteld bij het aantal grensoverschrijdingen.

Het aantal relaties wordt vermenigvuldigd met 2 als de aanvraag voor buitengewoon vervoer een heen- en terugreis betreft.

Opmerking :

Een aanpassing van een bestaande toelating wordt behandeld als een nieuwe aanvraag en gefactureerd volgens de geldende prijzen (zie tabel met eenheidsprijzen)

- Studie van een nieuwe reisweg (of een aansluitende reisweg);
- Studie als gevolg van een extra vertrekstation, aankomststation, en/of grenspunt;
- Bijkomende lading of aanpassing van de lading;
- Aanpassing van de wagon.

Een aanpassing als gevolg van de onbeschikbaarheid van de infrastructuur (door werken, storingen ...) wordt echter niet gefactureerd.

5. Woordenlijst

IG (Infrastructuurgebruiker)

NSA Rail Belgium

Is de internationaal meer herkenbare naam voor de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS), de nationale instantie voor spoorveiligheid in België.

Business Corner (Beveiligde B2B website)

Via verschillende applicaties kunnen de kandidaten (spoorwegondernemingen en niet spoorwegondernemingen) hun rijpaden online reserveren, reglementen en administratieve documenten downloaden, transportgegevens en facturen consulteren, de samenstelling en de tonnage van de trein ingeven ...

UIC (Union Internationale des Chemins de fer)

Werd in het verleden opgericht met het doel om de technische eisen aan rollend materieel van de Europese spoorwegen te standaardiseren, samenwerking tussen de spoorwegmaatschappijen te bevorderen en daarmee het grensoverschrijdend treinverkeer te vergemakkelijken. Het overgrote deel van deze taken is momenteel overgenomen door het ERA.

IRS (International Railway Solution)

ERA (European Union Agency for Railways)

De instelling die voor de Europese Commissie de wettelijke en praktische afspraken vastlegt voor de spoorwegsector. Zij staan o.a. in voor het opstellen van de TSI's.

Gele fiche

Bijkomende informatie over een ladingsrichtlijn, niet geheel conform deel 1 van de ladingsrichtlijnen, voor binnenlands verkeer.

Roze fiche

Bijkomende informatie over een ladingsrichtlijn, niet geheel conform deel 1 van de ladingsrichtlijnen, en mits onderling akkoord tussen verschillende spoorwegondernemingen.

Netverklaring

De verklaring waarin op gedetailleerde wijze de beschrijving van het net, de algemene verkeersregels, de termijnen, de procedures en criteria betreffende de regelingen voor de heffing van gebruiksrechten en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit zijn vastgelegd; dit document bevat verder alle andere gegevens die nodig zijn om de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in te dienen.

TSI (Technical Specification for Interoperability)

Een TSI is een document waarin de basisvereisten voor een bepaald subsysteem, zoals het rollend materieel of de spoorweginfrastructuur, staan opgelijst. Bijvoorbeeld: alle nieuwe treinen in Europa moeten voldoen aan de TSI voor het rollend materieel. Deze TSI's zijn terug te vinden op www.era.europa.eu.



6. Bijlage

Vereenvoudigd aanvraagformulier

Aanvraagformulier buitengewone vervoeren (op basis van IRS50502-1)

N°	Onderwerp	Eenheid
1a	Aard van de lading en NHM-code (zie https://uic.org/nhm#Harmonised-Commodity-Code)	
1b	Aantal identieke zendingen	
1c	Profielcode (nvt voor Infrabel)	
2a	Wagontype	
2b	Toegelaten in internationaal transport? (TEN GE/TEN CW – RIV/RIC) EVN-nummer (mits toegekend)	
3	Radstand (a)	mm
4	Radstand bogie (p)	mm
5	Aantal assen	
6a	Totale lengte	mm
6b	Vloerhoogte boven het rolvlak	mm
7	Tarra van de wagen	t
8	Ladingsgewicht	t
7+8	Totale massa	t
9	Tonmeterlast	t/m
10	Maximale aslast	t/as
11	Lengte van de lading	mm

Gegevens van de kritische punten welke het statisch laadprofiel overschrijden:

	12a	12b	13	14	15
Pt.	Transversale afstand tov de langsas vd wagen Links [mm] Rechts [mm]		Hoogte tov rolvlak	Longitudinale afstand tov de as/bogiespil	
				n_i	n_a
A					
B					
C					
D					
E					

N°	Onderwerp	Eenheid
19*	Observaties ten opzichte van de kritische punten: <ul style="list-style-type: none"> • Geen indringing in laadprofiel • Verbinden van de kritische punten dmv een lijn of curve • Afmetingen van de lading • Zwaartepunt • Bijzonderheden mbt de lading 	
20a	Verzender (naam en adres)	
20b	de SO('s) welke het transport zal uitvoeren	
21	Vertrekstation	
22	Aankomststation	
23a	Reisweg gevraagd door de verzender	
24	Info ivm verzending (reguliere trein, special trein) + Snelheid	

25*	Douanestation	
26*	Laadperron/laadplatform	
27a	Bestemming	
27b*	Instantie die de kosten draagt	
28*	<p>Divers:</p> <ul style="list-style-type: none"> • indicatie van de lijncategorie • Reden voor geen TEN/RIV-markering • Afmetingen van de assen en type van ophanging, als ze afwijken van CUU of STI • Configuratie en categorie van de rem, als ze niet toegelaten zijn in internationale dienst • Andere technische info over het materieel, bedrijfsomstandigheden • Snelheid in beladen en lege toestand • Aangeven van s, hc, q+w mits verschillende van standard (s=0.1; hc=500mm; q+w=25mm) 	
29*	<p>Verzendingsinfo (schrappen wat niet past):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lading aarden? • Gesleept of autonoom? • Positie in de trein: achter de locomotief, aan staart? • Rangeerheugel of niet? • 	
30*	Kritiek punt ... van de lading is te identificeren met een etiket voor BV in de opgelegde transportrichting en moet links of rechts (schrappen wat niet past) in de rijrichting geplaatst worden bij terugkeer naar het wisselstation	
31	Referentie naar BV-toelating-nummers in het verleden	
32*	Dag van lading / dag van levering	

Opgemaakt door :

.....

Te :

.....

Op :

..... / /



**Wil je meer weten over onze diensten?
Of je spoorprojecten met ons team bespreken?
Neem een kijkje op onze website of contacteer
onze Accountmanagers!**

 <https://infrabel.be/nl/business>

 accountmanagement@infrabel.be



Scan mij

