



Netverklaring – Bijlage E.5

Beschrijving dienstvoorziening
“Trieerinstallatie Antwerpen-Noord”

INFRABEL





Versies

Versie	Datum	Aanpassingen
1	15/06/2020	Eerste versie
2	20/08/2020	De belangrijkste aanpassingen zijn: <ul style="list-style-type: none">- Toevoeging van hoofdstuk 6 "capaciteitsaanvraag en –toewijzing";- Hoofdstukken 1 en 2: verduidelijking met betrekking tot de zelfvoorziening van diensten in deze dienstvoorziening.
3	11/12/2020	Punt 3.3 : correctie van de werkvensters



Inhoudstafel

Versies	1
Inhoudstafel	2
1. Algemene informatie.....	3
1.1. Inleiding	3
1.2 Exploitant van de dienstvoorziening	3
1.3 Geldigheidsduur en bijwerkingsproces	4
2. Diensten	5
3. Beschrijving van de dienstvoorziening	6
3.1 Lijst en naam van alle installaties	6
3.2 Locatie	7
3.3 Openingstijden	8
3.4 Technische kenmerken.....	8
3.5 Geplande wijzigingen in technische kenmerken	9
4. Kosten	10
4.1 Informatie over de kosten	10
4.1.1 Kosten eigen aan Infrabel.....	10
4.1.2 Andere kosten	10
4.2 Informatie over kortingen	10
5. Toegangsvoorwaarden	10
5.1 Wettelijke vereisten	10
5.2 Technische voorwaarden	11
5.3 Zelfvoorziening van spoorgebonden diensten.....	12
5.4 IT-systemen	12
6. Capaciteitsaanvraag en -toewijzing.....	13
6.1 Verzoeken om toegang	13
6.2 Antwoord op verzoeken	13
6.3 Informatie over beschikbare capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen	14

1. Algemene informatie

1.1. Inleiding

Infrabel heeft dit document opgesteld overeenkomstig met de uitvoeringsverordening 2017/2177 van de Europese Commissie. Dit document beschrijft de toegang en het gebruik van de trieerinstallatie Antwerpen-Noord gesitueerd in de Haven van Antwerpen, namelijk bundels B1, B2, C1 en C2 en de trieerheuvels bundels B en bundels C. Een kaart met de betrokken bundels en heuvels is terug te vinden in punt 3.2.

Infrabel is het Belgische infrastructuurbeheerder en in het kader van de trieerinstallatie Antwerpen-Noord, is ze eveneens beschouwd als exploitant van een dienstvoorziening.

Dit document is gepubliceerd op www.infrabel.be/netverklaring.

1.2 Exploitant van de dienstvoorziening

Infrabel is eigenaar en exploitant van deze dienstvoorziening waarbij Infrabel:

- toegang biedt tot de trieerinstallatie aan de spoorwegondernemingen en ;
- diensten aanbiedt aan de spoorwegondernemingen zodat de triage vlot kan verlopen (IT-systeem, verkeersleider AUTRI, ...).

In deze voorziening geldt echter zelfvoorziening van diensten in de zin van uitvoeringsverordening 2017/2177. De diensten waarvoor de spoorwegonderneming zelf voor instaat zijn vermeld in punt 5.3.

Hieronder is er een overzicht van de nodige adressen en belangrijke contactgegevens.

Officiële gegevens van Infrabel

Infrabel N.V. van publiek recht
Marcel Broodthaersplein 2
B-1060 Brussel

Adres van de beschreven voorziening

Blok 9 Antwerpen-Noord
Noorderlaan 630
Haven 500
B-2030 Antwerpen

Contactgegevens administratieve diensten

Wie?	Telefoonnummer	E-mailadres	Openingsuren
Area Manager North East	03 204 22 00	itms.areane.manager@infrabel.be	Van maandag tot vrijdag van 08u00 tot 12u00 en van 12u30 tot 16u30
Secretariaat Area Manager	03 204 22 02	itms.areane.secretariat.manager@infrabel.be	Van maandag tot vrijdag van 08u00 tot 12u00 en van 12u30 tot 16u30

Contactgegevens operationele diensten (Blok 9 Antwerpen-Noord)

Wie?	Telefoonnummer	Openingsuren
Noodtelefoon	03 204 41 00	
Verkeersleider AUTRI voor de B-bundels	03 204 45 71	Van maandag 06u00 tot zaterdag 06u00
Verkeersleider AUTRI voor de C-bundels	03 204 45 67	Van zondag 17u00 tot maandag 14u00
Safety (voor volledig van blok 9 Noord)	Supervisor 03 204 45 68	Van zondag 22u00 tot zaterdag 14u00

Alle andere contactgegevens van zowel de administratieve als de operationele diensten zijn terug te vinden in het plaatselijk protocol voor het gebruik van de infrastructuur voor de actiezone van Antwerpen-Noord (triëring), beschikbaar op de *Business Corner* van Infrabel via partners.infrabel.be. Om gebruik te maken van de *Business Corner* dienen de spoorwegondernemingen een aanvraag te richten tot hun *Account Manager*.

1.3 Geldigheidsduur en bijwerkingsproces

Deze beschrijving van de trieerinstallatie heeft geen vastgelegde geldigheidsduur, het geldt vanaf het ogenblik van publicatie. Dit document zal worden bijgewerkt als er inhoudelijke wijzigingen zijn en de spoorwegondernemingen die de toegang tot de voorziening gevraagd hebben zullen hiervan via e-mail op de hoogte gesteld worden.

Het merendeel van de informatie in deze beschrijving is eveneens terug te vinden in deel 1 van de plaatselijke protocollen voor het gebruik van de infrastructuur van Antwerpen-Noord. Er bestaan twee plaatselijke protocollen voor het beschreven gebied, namelijk voorschriften eigen aan de infrastructuurbeheerder voor de actiezone van Antwerpen-Noord: algemeen (hierna genoemd: plaatselijk protocol algemeen) én voorschriften eigen aan de infrastructuurbeheerder voor de actiezone van Antwerpen-Noord: triëring (hierna genoemd: plaatselijk protocol triëring).

Deel 1 van beide documenten is terug te vinden op de *Business Corner* van Infrabel.

Als er ondanks de inspanningen van Infrabel om correcte informatie te verstrekken, verschillen zouden blijken tussen deze beschrijving van de dienstvoorziening en de plaatselijke protocollen, dan zijn deze laatste doorslaggevend.

2. Diensten

Zoals hierboven vermeldt biedt Infrabel:

- toegang tot de trieerinstallatie aan de spoorwegondernemingen en
- diensten aan de spoorwegondernemingen zodat de triage vlot kan verlopen.

In deze voorziening geldt echter zelfvoorziening van diensten in de zin van uitvoeringsverordening 2017/2177.

Hieronder is beschreven hoe de triage door heuveling in zijn werk gaat.

Zowel in de B-bundels, als in de C-bundels kunnen wagens getrieerd worden door heuveling. De wagens worden afgeremd door spoorremmen die gestuurd worden door het automatisch triersysteem “Siemens”. De bediening van wissels en seinen wordt door de computer uitgevoerd, voortgaande op de sporenplanning die door de spoorwegonderneming wordt voorbereid in het trierbulletin.

Om een stel wagens door het automatisch triersysteem te laten triëren, zijn de volgende personen minimaal vereist:

- een verkeersleider AUTRI van de infrastructuurbeheerder op blok 9,
- een trieeroperator van de spoorwegonderneming op blok 9,
- een stokman¹ van de spoorwegonderneming op de trieerheuvel,
- een bestuurder van de spoorwegonderneming.

Qua middelen is het volgende nodig:

- Een afduwlocomotief van de spoorwegonderneming,
- Een elektronisch wagenbeheersysteem waarmee de spoorwegonderneming de vereiste wagengegevens kan overmaken aan de MSR-computer van het automatisch triersysteem van Infrabel.

De trieeroperator bereidt het trierbulletin voor voor de verkeersleider AUTRI en de stokman, hij volgt de sporenvulling op en bedient de trieercomputer. Hij werkt nauw samen met de verkeersleider die de reismwegen aanlegt en het bevel voert over de afduwlocomotief tijdens de naderings- en trierbewegingen en deelt aan de EBP-post mee welke afduwlocomotief naar welk te triëren spoor moet gericht worden.

Hieronder is een overzicht van de taken die de verkeersleider AUTRI op zich neemt en dus de dienstverlening inhoudt voor de spoorwegonderneming. De taken van de trieeroperator, stokman en bestuurder zijn terug te vinden in punt 5.3.

Taken van de verkeersleider AUTRI

De verkeersleider AUTRI voert de volgende taken uit:

- Reismwegen aanleggen voor de naderings- en trierbewegingen naar en op de rangeerheuvel, evenals voor de andere ritten die door de trieerzone moeten rijden;
- De procedures uitvoeren voor het afleveren van overschrijdingsbevelen;
- Het bevel voeren over de afduwlocomotief tijdens de naderings- en trierbeweging;
- De wagens opvolgen die getrieerd worden;

¹ Bediende op de rangeerheuvel, belast met het ontkoppelen van de verschillende sneden met behulp van een rangeerstok.

- De stokman inlichten als een te triëren stel de rangeerheuvel nadert, en bestendig nauw contact houden met deze bediende;
- Aan de EBP-post meedelen welke afduwlocomotief naar welk te triëren spoor moet gericht worden;
- Bijzonder alert zijn telkens een stel wagens in opgedrukte beweging over de rangeerheuvel wordt afgezet in de trierbundel. Dit om bij eventuele koppelingsbreuk de op hol geslagen wagen(s) tot stilstand te brengen met de geëigende functies;
- Nauw samenwerken met de trieeroperator en diens aanbevelingen (de volgorde van te triëren stellen...) opvolgen om de werkzaamheden zo vlot mogelijk te laten verlopen;
- De veiligheidsmaatregelen nemen voor het uitvoeren van onderhoudswerken aan de trieerinstallatie en van de trieerwissels (buiten dienst stellen van de betrokken zone...);
- De trieerwissels in afwijkende stand vastzetten ter beveiliging van locomotieven die op de trieersporen vertoeven;
- De trieerwissels in afwijkende stand vastzetten ter beveiliging van personen die activiteiten uitvoeren op de trieersporen;
-

3. Beschrijving van de dienstvoorziening

De volledige beschrijving van de werking van het triëren in automatisch regime is terug te vinden in punt 1.3 van het plaatselijk protocol triëring van Antwerpen-Noord.

3.1 Lijst en naam van alle installaties

Volgende bundelsporen en –heuvels maken deel uit van de trieerinstallatie van Antwerpen-Noord en kunnen gebruikt worden door de spoorwegondernemingen.

Installatie	Bijhorende sporen
Ontvangstbundel B1	Sporen 401 t.e.m. 411
Aankomstbundel B2	Sporen 501 t.e.m. 540
Ontvangstbundel C1	Sporen 101 t.e.m. 119 en doodsporen 178, 186 en 684
Aankomstbundel C2	Sporen 209 t.e.m. 264 doodsporen 293, 294, 295 en 296
Heuvel bundels B	-
Heuvel bundels C	-

Een uitgebreid overzicht van alle beschikbare sporen per bundel is terug te vinden in punt 1.3.2 van het plaatselijk protocol algemeen. Per spoor wordt er weergegeven wat de operationele lengte is, de bovenleiding, hellingsgraad, of het een doodspoor is en de kleinste tussenspoorbreedte.

In bijlage F.1 van de netverklaring is er eveneens een overzicht te vinden van de technische uitrusting per spoor.

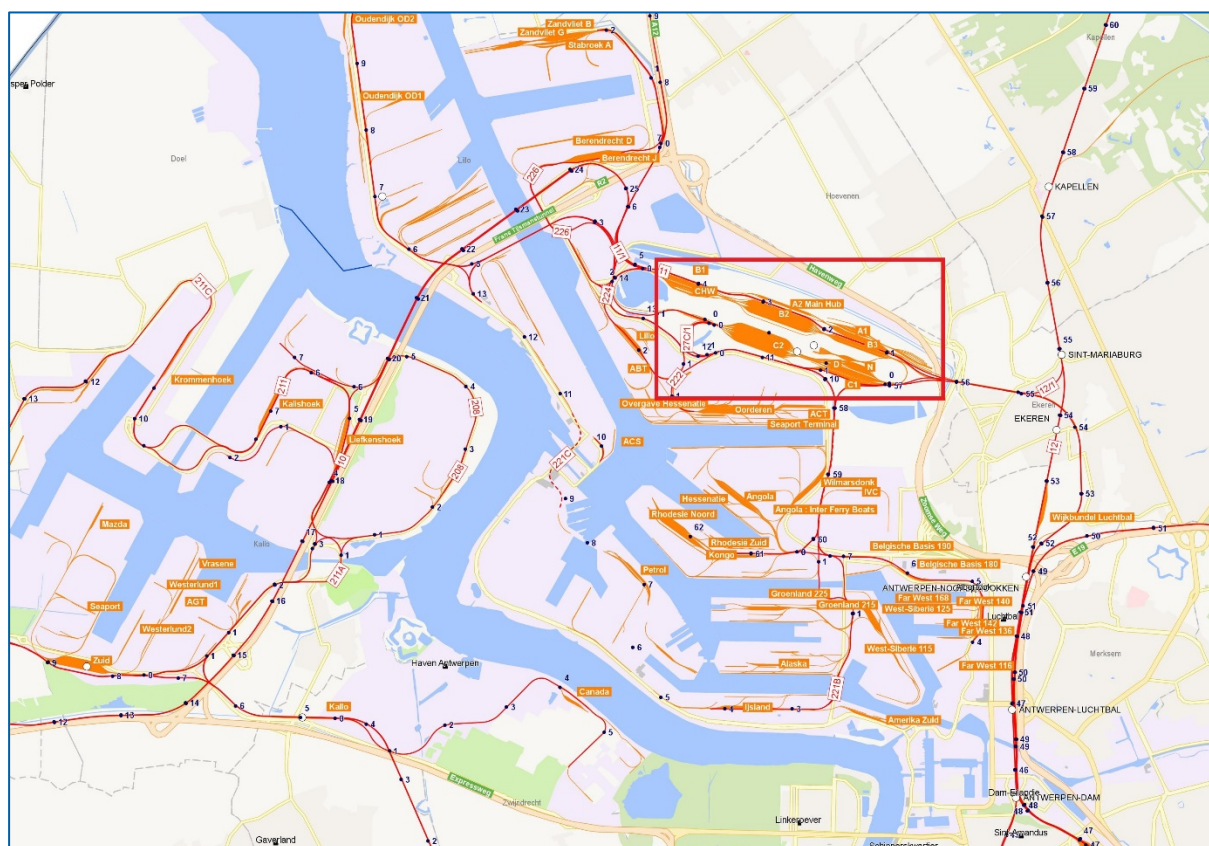
Private sporen en/of spooraansluitingen vallen buiten de scope van dit document.

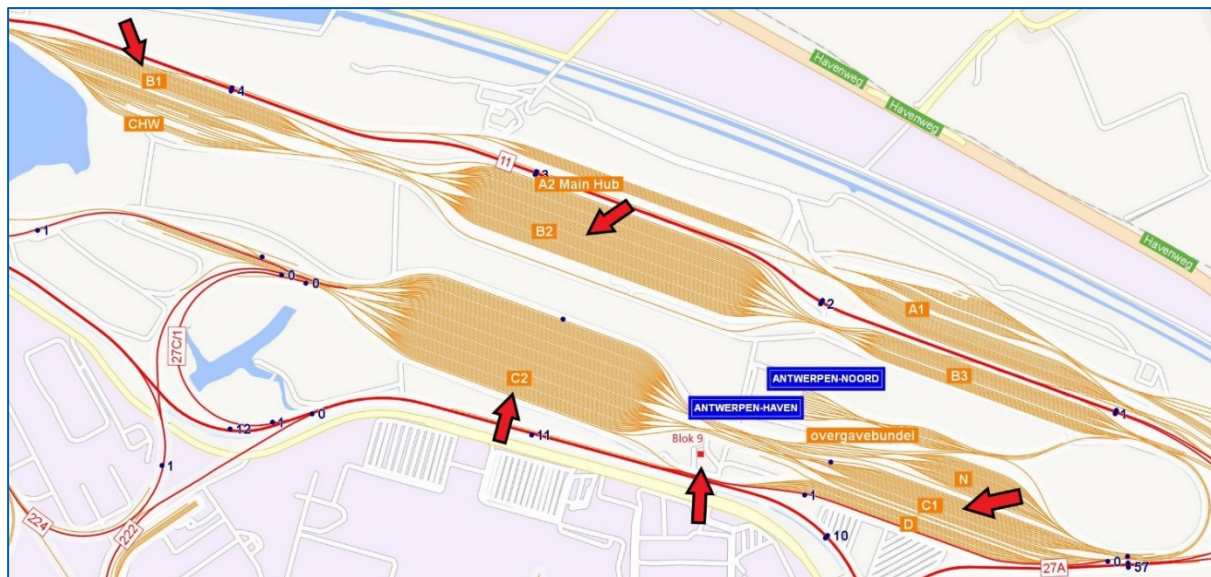
3.2 Locatie

De trierheuvelds en bijbehorende bundels zijn gelegen in de Haven van Antwerpen. Blok 9 is via de weg te bereiken via de Noorderlaan (Noorderlaan 630, Haven 500, 2030 Antwerpen). De bundels B1, B2, C1 en C2 liggen achter en rondom blok 9.

De coördinaten van blok 9 zijn: N 51°17'27.0" - E 4°22'41.2".

Hieronder is een kaart van de installaties in de haven van Antwerpen. De rode rechthoek geeft de ligging aan van blok 9 en de omringende bundels. De tweede kaart geeft een detailoverzicht van het beschreven gebied.





3.3 Openingstijden

Een overzicht van de verschillende openingsuren van de installaties in Antwerpen-Noord is beschikbaar in de lijst 11 van de BVT (zie bijlage D.9 van de netverklaring).

Bij de planning van de onderhoudswerken aan de technische componenten van het trieersysteem zelf, zal Infrabel uitgaan van volgende bij voorkeur te gebruiken 'werkvensters':

- Trieerinstallatie B-bundels: op maandag van 8u00 tot 12u00
- Trieerinstallatie C-bundels: op dinsdag van 8u00 tot 12u00

Op zondag is er tevens een voorzien werkvenster van 06u00 tot 17u00, waarbij er werken kunnen doorgaan met mogelijks impact op ontvangst en vertrek vanuit alle bundels.

Tijdens de onderhoudswerken zijn de trieerinstallaties niet toegankelijk.

De onderhoudswerken aan de sporen in de bundels verlopen volgens de bepalingen van de netverklaring.

3.4 Technische kenmerken

In dit punt worden enkele technische aspecten toegelicht, alle technische kenmerken worden besproken in het plaatselijk protocol triëring.

Technische voorzieningen van de sporen

Naast punt 1.3.2 van het plaatselijke protocol algemeen, wordt er ook in bijlage F.1 van de netverklaring een overzicht gegeven van de technische uitrusting per spoor, zoals bijvoorbeeld de lengte van de sporen, elektrificatie, aanwezigheid van verlichting en spoorremmen.

Radiocommunicatie

De communicatie tussen de verkeersleider AUTRI, de stokman en de bestuurder van de afduwlocomotief gebeurt per radio, zowel bij de automatisch triëring (normale werking) als bij de manuele triëring (abnormale werking).

Triëren in manueel regime gebeurt volledig via radiocommunicatie. In dit geval mag er tegelijkertijd slechts met één afduwlocomotief genaderd en getrieerd worden. Men dient zich ervan bewust te zijn dat, bij het triëren op manuele wijze (dus zonder afstandsbesturing en met uitsluitend radiocommunicatie), de kans op een menselijke fout reëel is.

Storingen

Tijdens het verloop van de triëring houdt het automatisch systeem rekening met storingen, foutmeldingen en andere omstandigheden om wissels in de veiligheidsstand te bevelen en om eventueel sneden af te wijken. Volgens het geval zal het systeem automatisch een trieerpauze of trierestop uitvoeren.

Principieel moet de triëring steeds plaatsvinden in automatisch regime. Triëren in manueel regime is enkel toegelaten indien de omstandigheden dit vereisen, bijvoorbeeld door storing of indien er ongunstige weersomstandigheden zijn. Meer informatie is terug te vinden in respectievelijk punt 1.3.5 en punt 1.3.6 van het plaatselijk protocol triëring.

Afremmen

Voor het afremmen van de sneden zijn er spoorremmen geïnstalleerd in 3 zones:

- de heuvelremmen;
- de dalremmen;
- de trieerspoor-remmen.

De eerste twee remzones staan in voor het afremmen van de sneden zodat er enerzijds voldoende tussenruimte tussen de sneden blijft tijdens het doorlopen van de verdeelzone, en dat anderzijds de sneden met een bepaalde inloopsnelheid in de volgende remzone toekomen.

De derde remzone staat in voor de efficiënte afremming met de bedoeling van de onderscheiden sneden op het bestemmingsspoor met een geringe oploopsnelheid tegen elkaar te laten lopen.

De vereisten voor de afduwlocomotief staan beschreven in punt 5.2 van dit document.

Trieersysteem Siemens

De werking van het trieersysteem van Siemens wordt beschreven in de bijlagen van het plaatselijk protocol triëring:

- Bijlage 1: ‘Bedieningshandboek Trackguard Cargo MSR32 Rangeerstation Antwerpen-Noord (B2)’;
- Bijlage 2: ‘Bedieningshandboek Trackguard Cargo MSR32 Rangeerstation Antwerpen-Noord (C2)’.

Deze handboeken geven een beschrijving van het automatiseringssysteem *Trackguard Cargo* in Antwerpen-Noord en omvat de vereiste informatie voor de bediening van het trieersysteem voor de spoorwegondernemingen evenals informatie waarmee de trieeroperator storingen kan verhelpen.

3.5 Geplande wijzigingen in technische kenmerken

Voor elke geplande wijziging in technische kenmerken zal dit document aangepast worden.

4. Kosten

4.1 Informatie over de kosten

Hieronder zijn de kosten terug te vinden die eigen zijn aan de infrastructuurbeheerder en andere kosten voor de spoorwegonderneming indien men gebruik wenst te maken van de trieerinstallatie.

4.1.1 Kosten eigen aan Infrabel

Kosten toegang tot en gebruik van de trieerinstallatie

De heffingen die worden aangerekend door Infrabel voor de toegang tot en het gebruik van de trieerbundels kunnen terug gevonden worden in de netverklaring en bijlage F.2 van de netverklaring via de website www.infrabel.be/netverklaring.

De toegang tot en het gebruik van de heuvels wordt niet aangerekend.

4.1.2 Andere kosten

Afduwlocomotief

De spoorwegonderneming moet beschikken over een afduwlocomotief die uitgerust is voor het gebruik van het automatisch trieersysteem (zie punt 5.2).

Infrabel raadt aan om contact op te nemen met Siemens België en met de locomotiefconstructeur om een precies overzicht te krijgen van deze kosten.

Wagenbeheerssysteem

De spoorwegonderneming heeft een eigen elektronisch wagenbeheerssysteem nodig om te communiceren met het automatisch trieersysteem van Infrabel. Infrabel biedt geen elektronisch wagenbeheerssysteem aan.

Bijkomende kosten

Eventuele bijkomende kosten worden bepaald door de spoorwegonderneming zelf.

4.2 Informatie over kortingen

Infrabel biedt geen kortingen aan.

5. Toegangsvoorwaarden

5.1 Wettelijke vereisten

In de netverklaring van Infrabel zijn de voorwaarden beschreven die moeten vervuld worden om toegang te verkrijgen tot infrastructuur. Zo moet een spoorwegonderneming onder andere in het bezit zijn van een vergunning als spoorwegonderneming en beschikken over een veiligheidscertificaat.

De spoorwegonderneming moet een gebruiksovereenkomst hebben afgesloten met Infrabel vooraleer hij zijn activiteiten kan uitoefenen. Daarenboven moet elke spoorwegonderneming die de lokale spoorweginfrastructuur, zoals Antwerpen-Noord, wenst te gebruiken op voorhand een plaatselijk protocol met Infrabel afgesloten hebben. Door de ondertekening van het protocol verbindt de spoorwegonderneming zich ertoe de gebruiksvoorwaarden van deze dienstvoorziening te

respecteren. Daarin worden de rechten en plichten van de beide partijen gedefinieerd. Deze plaatselijke protocollen zijn terug te vinden op de *Business Corner* van Infrabel. Een volledige uitleg over de plaatselijke protocollen is terug te vinden in de netverklaring.

5.2 Technische voorwaarden

Er zijn verschillende technische voorwaarden die moeten worden vervuld alvorens men kan gebruik maken van de trieerinstallatie in Antwerpen-Noord. Onderstaande vereisten zijn er op het vlak van de afduwlocomotief, de software, de stokman en de veiligheidsvoorschriften.

Afduwlocomotief

De vereisten voor de afduwlocomotief zijn de volgende:

- De afduwlocomotief moet over voldoende vermogen beschikken. De spoorwegonderneming mag in eigen beheer beslissen om 2 locomotieven gekoppeld in te zetten of om met enkele tractie te heuvelen. Dit mag echter geen aanleiding geven om over te gaan in manueel trieerregime.
- De afduwlocomotief moet bij voorkeur met een automatische BSI-koppeling uitgerust zijn. Indien niet, moet de stokman daarvan op de hoogte te zijn en zal hij de laatste wagen zelf moeten ontkoppelen;
- De afduwlocomotief moet zodanig uitgerust zijn dat de snelheid automatisch (door afstandsbediening via computergestuurde radiosignalen) door het triersysteem kan aangepast worden;
- De afduwlocomotief moet uitgerust zijn met een radiotoestel dat ingeschakeld kan worden op de frequentie 457.370 (UHF-kanaal 2) voor de trieerinstallatie van de C-bundels, of 458.530 (UHF-kanaal 14) voor de trieerinstallatie van de B-bundels.

Er mogen tegelijkertijd maximum 3 afduwlocomotieven in hetzelfde werkgebied (B- of C-bundels) worden ingezet.

Softwaresysteem

De spoorwegonderneming heeft een elektronisch wagenbeheersysteem nodig waarmee de vereiste wagengegevens kunnen overgemaakt worden aan de MSR-computer van het automatisch triersysteem van Infrabel. De spoorwegondernemingen kunnen Infrabel contacteren via accountmanagement@infrabel.be indien ze hierover meer informatie wensen.

Stokman

De spoorwegonderneming dient te beschikken over een stokman die instaat voor het ontkoppelen van de verschillende sneden met behulp van een rangeerstok aan de trieerheuvel. Dit is een veiligheidsfunctie en mag enkel uitgevoerd worden door een persoon die werd opgeleid tot rangeerder.

Veiligheidsvoorschriften

Voor de veilige werking van de automatische trieerinstallaties is het van essentieel belang dat de vereiste gegevens die de spoorwegonderneming aanlevert aan Infrabel correct zijn. Dit geldt in het bijzonder voor de technische gegevens van de te heuvelen wagens (last, beschermingsgraad...).

Indien een gebrek aan correcte informatie of een fout in de communicatie betreffende de vereiste aan te leveren gegevens tot een ongeval leidt, dan valt dit volledig onder de verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming.

5.3 Zelfvoorziening van spoorgebonden diensten

De spoorwegonderneming heeft een trieeroperator, een stokman en een bestuurder nodig om gebruik te kunnen maken van de trieerinstallatie, hieronder zijn de taken voor elk van hen beschreven.

Taken van de trieeroperator

De trieeroperator voert volgende taken uit:

- De sporenplanning bijhouden en aanpassen;
- Het trieerbuletin voorbereiden voor de verkeersleider AUTRI en de stokman;
- De sporenvulling opvolgen op de GSS-schermen (werkpost van de trieeroperator), de gepaste bijdrukvoorstellen overmaken aan de bestuurder van de bijdruklocomotief en het bevel voeren over de bestuurder van de bijdruklocomotief;
- De bijdrukvoorstellen meedelen aan de verkeersleider AUTRI, die de reisweg naar het gevraagde spoor aanlegt;
- Toezien op het wegnemen van de immobilisatie vooraleer een stel automatisch te laten triëren;
- De trieercomputer bedienen in overeenstemming met de beroepsonderichting en binnen de beperkingen in het gebruik van de functies en menu's die voorzien zijn voor het GSS-profiel;
- Voor een doorrit over een spoor in bundel C2 (spoor 264 uitgezonderd) of bundel B2, de vrijmaking nagaan van het betrokken spoor en bevestigen via DICA aan de betrokken verkeersleider AUTRI alvorens de doorrit over het betrokken spoor aan te vragen als volgt:
... (naam en voornaam) van IG (infrastructuurgebruiker) ... Op sporen nrs. ... zijn geen stopblokken en wagens meer aanwezig, deze sporen zijn vrij voor doorrit;
- ...

Taken van de stokman

De stokman voert de volgende taken uit:

- De sneden op de rangeerheuvel ontkoppelen;
- Onmiddellijk aan de verkeersleider AUTRI elk gebrek aan overeenkomst melden tussen het trieerbuletin en de werkelijke samenstelling;
- De bevelen van de verkeersleider AUTRI opvolgen;
- Controleren of er geen wagens met vaste of met onvoldoende gespuide remmen in het stel voorkomen en, in voorkomend geval, deze remmen lossen of bijkomend spuien;
- Bij gevaar de noodstop bedienen op de heuvel;
- ...

Taken van de bestuurder van de afduwlocomotief

De bestuurder van de afduwlocomotief voert de volgende taken uit:

- De mededelingen en bevelen van de verkeersleider AUTRI strikt opvolgen;
- De snelheden meegedeeld door de verkeersleider AUTRI strikt naleven wanneer er niet in automatisch regime wordt getrieerd;
- De beweging onmiddellijk stilhouden, wanneer hij de bevelen van de verkeersleider AUTRI niet in het voorgeschreven ritme hoort, wanneer er niet in automatisch regime wordt getrieerd;
- ...

5.4 IT-systemen

Het nodige IT-systeem is beschreven in punt 5.2 Technische voorwaarden.

6. Capaciteitsaanvraag en -toewijzing

6.1 Verzoeken om toegang

De heuvels van de C en B-installaties kunnen gereserveerd worden per tijdsblok van 1u en per toepassingsperiode van de dienstregeling (cfr beschrijving van de dienst 'Your Facilities'- sporen reserveerbaar voor een lange periode - in de netverklaring), via het reservatieformulier in bijlage B.1.6 van de netverklaring. Bij de reservatie van de tijdsblokken dient rekening gehouden te worden met de tijd die nodig is om het gebruik van de heuvel voor te bereiden en de installatie opnieuw te verlaten.

Het reservatieformulier dient per e-mail verstuurd te worden naar your.facilities@infrabel.be.

Voor de dienstregeling 2021 zijn volgende data van toepassing:

Uiterste datum om de aanvragen in te dienen	Start van de toepassingsperiode
31 augustus 2020	1 ^{ste} periode: 13 december 2020
21 december 2020	2 ^{de} periode: 1 februari 2021
22 februari 2021	3 ^{de} periode: 5 april 2021
2 mei 2021	4 ^{de} periode: 13 juni 2021
26 juli 2021	5 ^{de} periode: 6 september 2021

De sporen van de bundels B2 en C2 zijn enkel bestemd voor de triëring en worden beschouwd als "spoor met triëring door zwaartekracht" (STZ). Ze zijn niet reserveerbaar maar Infrabel houdt in de mate van het mogelijke rekening met de behoeftes zoals aangegeven in de het formulier B.1.6.

De sporen van de bundels B1 en C1 worden beschouwd als processporen (cfr beschrijving van de dienst 'Your Facilities'- processporen - in de netverklaring) en zijn dus niet reserveerbaar. De maximale bezettingstijd voor dit spoortype staat vermeld in bijlage F.1 van de netverklaring (voor dienstregeling 2021 is dit 12u).

6.2 Antwoord op verzoeken

Infrabel meldt via e-mail aan de spoorwegondernemingen welke tijdsblokken van de trierheuvels hen zijn toegekend.

Voor de dienstregeling 2021 zijn volgende data van toepassing:

Uiterste datum om aanvragen in te dienen	Uiterste datum voor de toekenning van de tijdsblokken	Start van de toepassingsperiode
31 augustus 2020	15 oktober 2020	1 ^{ste} periode: 13 december 2020
21 december 2020	18 januari 2021	2 ^{de} periode: 1 februari 2021

Uiterste datum om aanvragen in te dienen	Uiterste datum voor de toekenning van de tijdsblokken	Start van de toepassingsperiode
22 februari 2021	22 maart 2021	3 ^{de} periode: 5 april 2021
2 mei 2021	30 mei 2021	4 ^{de} periode: 13 juni 2021
26 juli 2021	23 augustus 2021	5 ^{de} periode: 6 september 2021

In geval van concurrerende aanvragen zal Infrabel een dialoog opstarten met de betrokken spoorwegondernemingen en alternatieve voorstellen formuleren in functie van de beschikbare capaciteit.

Infrabel formuleert zoveel mogelijk alternatieve voorstellen in functie van zijn beschikbare capaciteit. Als minimaal twee betrokken spoorwegondernemingen het (de) alternatieve voorstel(len) van Infrabel weigeren, zal Infrabel de aanvraag weigeren en worden de spoorwegondernemingen en het toezichthoudende orgaan hiervan op de hoogte gebracht.

Indien Infrabel en de spoorwegonderneming het niet eens kunnen worden over een haalbaar alternatief, kan de laatstgenoemde een klacht indienen bij het toezichthoudende orgaan, conform artikel 9, lid 5, van de Spoorcodex.

6.3 Informatie over beschikbare capaciteit en tijdelijke capaciteitsbeperkingen

De informatie over tijdelijke capaciteitsbeperkingen van de trieerinstallatie te Antwerpen-Noord die een grote impact kunnen hebben op de exploitatie van de dienstvoorziening verloopt volgens de procedure uitgelegd in de netverklaring (zie punt "tijdelijke capaciteitsbeperkingen").

De informatie over beschikbare capaciteit is te verkrijgen bij Infrabel (your.facilities@infrabel.be).