



## **Ketenregie Havenspoorlijn**

Operationele spelregels

**KEYRAIL**

# Ketenregie beoogd bovenal de punctualiteit van het spoor in havengebied te verhogen



Inleiding

<b>Doel</b>	Het belangrijkste doel van ketenregie is de punctualiteit van het spoorgoederenvervoer te verbeteren. Hierdoor kan materieel effectiever worden ingezet, gaat de kwaliteit van het spoorproduct omhoog en wordt de infra-capaciteit beter benut, hetgeen noodzakelijk is om toekomstige groei te kunnen realiseren
<b>Scope</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Intermodaal vervoer</li><li>• Haven (Maasvlakte / Home) - Kijfhoek (incl inschieten)</li></ul>
<b>Hoe</b>	<p>De operationele spelregels zijn tot stand gekomen in de pilot Ketenregie Havenspoorlijn met een negental partijen</p> <p></p> <p> Als ketenregisseur van de havenspoorlijn, heeft Keyrail het project management op zich genomen  actieve support</p>

# In de pilot Ketenregie HVSL zijn tien operationele spelregels overeengekomen



Inleiding

<b>Algemeen</b>	1	Integrale planning: dienstregeling met terminal slot
	2	Terminalslot
<b>Normaal proces</b>	3	Aantal te laden / te lossen containers wordt tijdig doorgegeven
	4	Wagenlijst en AZ-ZA worden tijdig doorgegeven
	5	(Dynamisch) ETD zo snel mogelijk bekend maken
	6	Transport informatie wordt tijdig doorgegeven
	7	Loc en machinist zijn op tijd terug voor ETD
<b>Afwijkingen</b>	8	Verwachte afwijking ETA of ETD zo snel mogelijk doorgegeven
<b>Correcties</b>	9	Herplannen in geval van afwijkingen
	10	Shunting van belemmerende treinen

## Een integrale planning met aansluitende en reële treinpaden, emplacementsloten en terminalsloten vormt de noodzakelijke basis van de ketenregie



(1) Integrale planning

- Keyrail en terminals maken periodiek integrale planning per wijzigingsblad
- Deze is gebaseerd op:
  - de aanvragen van de vervoerders / operators
  - een actuele inschatting van de aantallen te lossen / laden containers
  - de normtijden in de definitie van het terminalslot
  - norm rijtijden
- Dienstregeling met bijbehorende emplacementslot wordt alleen definitief aan vervoerder toegekend als er een passend terminalslot is toegewezen
- Indien een aansluitende en reële planning, in overeenstemming met de aanvraag, niet gevonden kan worden, dit niet het geval is, zal overleg plaats vinden tussen Keyrail, terminal en aanvrager(s)
- Opmerkingen:
  - een terminalslot is primair gekoppeld aan de operator (met daarbij horende vervoerder)
  - een treinpad en emplacementslot is gekoppeld aan de vervoerder
  - integrale planningen worden door Keyrail beheert in hiertoe ontwikkeld spreadsheet

# Procedure voor de totstandkoming van een periodieke integrale planning (IP)



(1) Integrale planning

	Wie	Wat	Wanneer
1	Verv	Aanvragen treinpaden / emplacementen bij Keyrail	Zie sluitingsdata schema
2	Terminals	Aanleveren terminalplanning* bij Keyrail	Vorige data + 10 dagen
3	Keyrail	Updaten referentietabellen systemen	Vorige data + 5 dagen
		Overzicht van treinpaden, emplacementen en terminalplanningen en conflicten daarin	
4	Keyrail / Terminals	Voorstel voor oplossing conflicterende aanvragen (treinpad vs terminalslot, ondercapaciteit terminal of emplacement)	Vorige data + 5 dagen
5	Keyrail	Verspreiden voorlopige IP, inclusief conflicterende aanvragen	Vorige data + 5 dagen
6	Keyrail / betrokkenen	Bespreken voorgestelde oplossing conflicterende aanvragen; planning vaststellen	Vorige data + 10 dagen
7	Keyrail	Verspreiden IP + capaciteitsoverzichten (CO) terminals en emplacementen	Vorige data + 2 dagen
8	Verv	Aanvragen/bespreken langlopers met Keyrail en terminals	Indien van toepassing
9	Keyrail / Terminals	IP toekennen voor langlopers	10 dagen na aanvraag
10	Keyrail	Verspreiden aanpassingen IP + CO, nav langlopers	maandelijks

Sluitingsdatum	18 feb	15 apr	8 jul	5 aug	15 apr	<b>2009</b>
Wijzigingsblad	20 apr	14 jun	7 sep	5 okt	13 dec	

\* Toegekende terminalslots, treknummers, sporen op terminals en gemiddeld aantal containers

# De definitie van het terminalslot geeft aan waar, welke activiteiten plaatsvinden en hoelang ze mogen duren



(2) Terminal slot

Activiteiten	Waar	Verantw	Uitvoer	Tov L/D	RSC	ECT	Empl
• Binnenrijden	term	verv	verv	voor	10 min	10 min	
• Pennen stellen*	term	verv	term**	voor	10 min	10 min	
• Laden	term	term	term	tijdens	10/uur	12/uur	
• Lossen	term	term	term	tijdens	10/uur	12/uur	
• Kleine remproef	term	verv	verv	na	30 min		
• Container op wagen	term	verv	verv or term	na			
• Wielen op rails	term	verv	verv or term	na			
• Techn check laadeenheid	term	verv	verv or term	na			
• Etikettering DG	term	verv	verv or term	na			
• Wagon-container check	term	verv	verv or term	na			
• Wegrijden***	term	verv	verv	na	10 min	10 min	
• Grote remproef****	empl	verv	verv	na			60 min

\* *geldt niet voor pure lostreinen*

\*\* *huidige situatie*

\*\*\* *ETD is start wegrijden*

\*\*\*\* *inclusief controle veilig lopen*

De nieuwe definitie van het terminalslot zal op zich NIET leiden tot extra penalties van Keyrail richting vervoerders (zie ook appendix)

**Indien trein van terminal rechtstreeks hoofdbaan op moet, dient de grote remproef op de terminal gedaan te worden (bv Euromax) !**

# Informatie mbt het # te laden / lossen containers dient tijdig beschikbaar te zijn voor terminals en vervoerders



(3) # containers

<b>Omschrijving</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Operators geven aantallen containers per trein door aan de terminal(s) en vervoerder<ul style="list-style-type: none"><li>• bij RSC minimaal 2 uur voor aankomst (# lossen én # laden)</li><li>• bij ECT minimaal 4 uur (# lossen) en 14 uur voor aankomst (# laden)</li></ul></li><li>2. Operator meldt “containers met onvolledige informatie” (#, container id, full/empty, DG) aan RSC en vervoerder, 2 uur voor aankomst RSC. Deze containers gaan door van ECT naar RSC</li></ol>
<b>Zo niet ...</b>	<p>Mbt 1:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Het terminal slot vervalt en kan door terminals alternatief worden ingezet</li><li>• De trein blijft op het emplacement tot de terminal een alternatief slot aanbied of tot een volgend terminalslot van dezelfde operator, indien deze dat voor deze trein wil gebruiken</li></ul> <p>Mbt 2:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Containers worden niet gelost bij RSC</li></ul> <p>NB: Dit geldt ook voor containers op ideaal shuttles met onvolledige informatie / documenten</p>
<b>KPI's</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• % treinen met # containers op tijd gemeld</li><li>• % treinen met # containers juist gemeld</li><li>• % containers met onvolledige informatie</li></ul> <p>} per operator</p>
<b>Opmerkingen</b>	

## Informatie over wagenlijst en AZ-ZA dient juist en tijdig beschikbaar te zijn voor terminals en operators



(4) Wagenlijst

<b>Omschrijving</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Maximaal 4 uur voor aankomst bij de 1e terminal, geeft de vervoerder de wagenlijst door aan de terminal(s)</li><li>2. Vervoerder meldt uiterlijk 1 uur (2 uur is wenselijk voor terminals) voor aankomst 1e terminal de definitieve wagenlijst aan de terminal(s)</li></ol>
<b>Zo niet ...</b>	<p>Mbt 1:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Trein wordt niet op de terminal toegelaten</li><li>• Het terminal slot vervalt en kan door terminal alternatief worden ingezet</li></ul> <p>Mbt 2:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Wordt de trein niet toegelaten op de terminal</li><li>• Terminal meldt dit aan Keyrail, zodat de trein op emplacement blijft</li><li>• Keyrail maakt herplanning</li></ul> <p>NB: Indien de opgegeven wagenlijst niet blijkt te kloppen, mag de terminal opdracht geven tot shunting door derden</p> <p>NB: Containers gepland voor blauw beplakte wagons worden NIET meegenomen</p> <p>NB: Wanneer er sprake blijkt te zijn van een andere set of onjuiste samenstelling wordt een herplanning gemaakt door de terminal, evt in samenspraak met Keyrail (tenzij operator toestemming geeft voor “vrij-laden”)</p>
<b>KPI</b>	Per terminal: % definitieve wagenlijsten op tijd gemeld, % juiste definitieve wagenlijsten, # verzoeken ophouden trein

# Het verwachte tijdstip van vertrek (ETD) wordt zo snel mogelijk doorgegeven aan de vervoerder



(5) ETD

<b>Omschrijving</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Zodra deze de aantallen containers van de operator heeft gekregen, doch uiterlijk 2 uur tevoren (RSC) respectievelijk 4 uur van tevoren (ECT), geeft de terminal het verwachte tijdstip van de laatste move door aan de vervoerder en Keyrail<ul style="list-style-type: none"><li>• NB: <math>ETD = ETA + (\# \text{ containers} / \text{norm containers per uur}) \times 110\% + 40 \text{ min}^*</math></li><li>• NB: laatste move = <math>ETD -/- 30 \text{ min}</math></li><li>• NB: het moment waarop de ETD moet worden doorgegeven, ligt nooit vóór het moment van aankomst op de terminal</li></ul></li></ol>
<b>Zo niet ...</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• De verplichting van de vervoerder om op een bepaald tijdstip terug te zijn op de terminal vervalt</li><li>• De mogelijkheid van de terminal een beroep te doen op shunting door derden vervalt, tenzij de vervoerder hiervoor toestemming geeft en de terminal de kosten draagt</li><li>• Zodra de terminal alsnog de laatste move aan de vervoerder heeft doorgegeven, moet deze alsnog op tijd met loc en mcn op de terminal zijn; ook hier geldt dat er minstens 2 respectievelijk 4 uur zit tussen melding laatste move en tijdstip laatste move</li></ul>
<b>KPI</b>	Per terminal: % tijdige melding van ETD, gemiddelde afwijking (ETD - ATD)
<b>Opmerkingen</b>	In een later stadium, wanneer prioriteitsregels zijn overeengekomen en/of wanneer het ondersteunend systeem beschikbaar is, zou deze informatie ook door Keyrail of automatisch kunnen worden doorgegeven

\* 10 min pennen stellen en 30 min controles

# Transport informatie dient 2 uur voor ETD bij vervoerder zijn



(6) Transport informatie

<b>Omschrijving</b>	1. Transportinformatie dienen uiterlijk 2 uur vóór het verwachte einde lossen/laden door de operator aan de vervoerder zijn verstrekt
<b>Zo niet ...</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trein blijft op terminal, totdat transportinformatie alsnog is verstrekt</li><li>• De verplichting van de vervoerder om op aangegeven ETD terug te zijn op de terminal blijft gehandhaafd</li><li>• Operator doneert de “Rail-schandpaal-fun-pot”</li></ul>
<b>KPI</b>	Per operator: % transportinformatie op tijd verstrekt
<b>Opmerkingen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Onder transport informatie wordt verstaan: wagen-container combinatie, DG-indicatie en gewicht</li><li>• Genoemde tijd van 2 uur is nodig voor administratieve checks bij vervoerders</li></ul>

# Loc en machinist dienen 1 uur voor (dynamische) ETD terug te zijn op de terminal



(7) Loc/mcn

<b>Omschrijving</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Uiterlijk 3 uur voor de aangeven ETD (= maximaal 1 uur nadat deze is doorgegeven) :<ol style="list-style-type: none"><li>a. confirmeert de vervoerder aan terminal en Keyrail dat loc/mcn op tijd terug zullen zijn, óf ...</li><li>b. geeft vervoerder aan dat aangegeven ETD voor hem niet mogelijk is</li></ol></li><li>2. Loc/mcn zijn uiterlijk 1 uur voor de aangegeven ETD (= 30 min voor verwachte einde lossen/laden) terug op de terminal</li></ol>
<b>Zo niet ...</b>	<p>Mbt 1a:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Terminal geeft via Keyrail opdracht tot shunting door derden, op kosten van de vervoerder</li></ul> <p>Mbt 1b:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Wanneer terminal en vervoerder geen nieuwe ETD kunnen overeenkomen, zal de terminal via Keyrail opdracht geven tot shunting door derden, op kosten van de vervoerder</li><li>• Wanneer wel een nieuwe ETD wordt overeengekomen, wordt Keyrail geïnformeerd door de vervoerder; Keyrail maakt een herplanning (zie appendix)</li></ul> <p>Mbt 2:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Terminal geeft via Keyrail opdracht tot shunting door derden, op kosten van de vervoerder</li><li>• Vervoerder doneert de "Rail-schandpaal-fun-pot"</li></ul>
<b>KPI</b>	Per vervoerder: % confirmatie op tijd; % loc en machinist op tijd terug

# Informatie mbt afwijking ETA en herplanning dient juist en tijdig centraal beschikbaar te zijn



(8a) ETA

<b>Omschrijving</b>	<p>1. Zodra deze redelijkerwijs mag worden verwacht, wordt een ETA afwijking door de vervoerder besproken:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>als dat gevolgen heeft voor het halen van het terminalslot:<ul style="list-style-type: none"><li>eerst met de terminal, die binnen 4 uur met een alternatief komt</li><li>daarna bespreekt de vervoerder de afwijking en het beoogde nieuwe terminalslot met Keyrail die gaat herplannen (zie 9)</li></ul></li><li>indien alleen gevolgen voor het halen van het emplacementslot<ul style="list-style-type: none"><li>direct met Keyrail die gaat herplannen (zie 9)</li></ul></li></ol> <p>NB: Een afwijking is relevant als die invloed heeft op de volgende ETA in het logistieke proces:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>aan kijfhoek &gt; 5 min</li><li>voor het emplacement &gt; 15 min (alleen emplacementen vóór terminal)</li><li>voor de terminal &gt; 15 min</li></ul>
<b>Zo niet ...</b>	<p>Mbt 1a: het terminal slot vervalt en kan door terminal alternatief worden ingezet Mbt 1b: géén sanctie</p>
<b>KPI</b>	<p>ETA afwijkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li># ETA afwijkingen gemeld / totaal # ETA afwijkingen</li><li># terminalslot afwijkingen gemeld aan Keyrail / totaal # afwijkingen aan terminal gemeld</li></ul> <p>Herplanning:</p> <ul style="list-style-type: none"><li># ETA afwijkingen (t.o.v. actueel plan) / # ETA afwijkingen gemeld</li><li># terugmeldingen door Keyrail / # herplanningen</li></ul>
<b>Opmerkingen</b>	<p>Informatie-uitwisseling tussen Keyrail en vervoerder loopt in principe via ISVL/e-mail en zo min mogelijk per telefoon Informatie-uitwisseling tussen Keyrail en terminal gaat via standaard fax of email Informatie van / naar operators loopt via de vervoerders</p>

# Informatie mbt ETD en herplanning dient juist en tijdig centraal beschikbaar te zijn



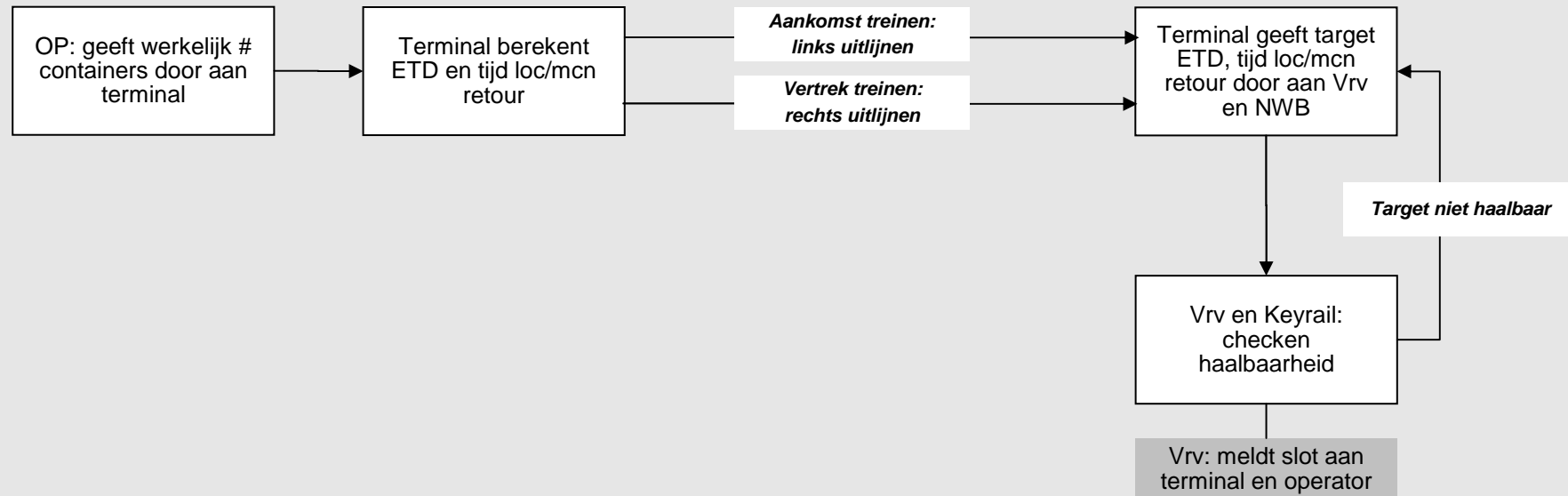
(8b) ETD

<b>Omschrijving</b>	1. De vervoerder bevestigt uiterlijk 1 uur voor (dynamische) ETD terminal de werkelijke ETD van de terminal aan Keyrail
<b>Zo niet ...</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Het treinpad, inclusief rangeerbeweging wordt opgeheven</li><li>• Keyrail maakt herplanning (zie 9), in eerste instantie gericht op zo snel mogelijk verwijdering van de terminal en daarna het zo snel mogelijk vinden van een alternatief treinpad</li></ul>
<b>KPI</b>	Per partij: % trein klaar op tijd gemeld, % ETD op tijd gemeld Per partij: afwijking trein klaar gemeld vs werkelijk en afwijking ETD - ATD
<b>Opmerkingen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Deze bevestiging kan samenvallen met de confirmatie van loc/mcn (of juist dat dit niet mogelijk is) door vervoerder aan terminal en Keyrail (zie regel 7 op slide 9)</li><li>• Bovenstaande betekent dat de trein van de terminal af moet, zodra er plaats is op het emplacement, ook al zou er nog geen treinpad gevonden zijn</li></ul>

# A Proces van het dynamisch terminalslot



(9) Herplannen



OP = operator

T-slot = terminalslot

Vrv = Vervoerder

NWB = netwerkbestuurder

—————▶ = volgende processtep

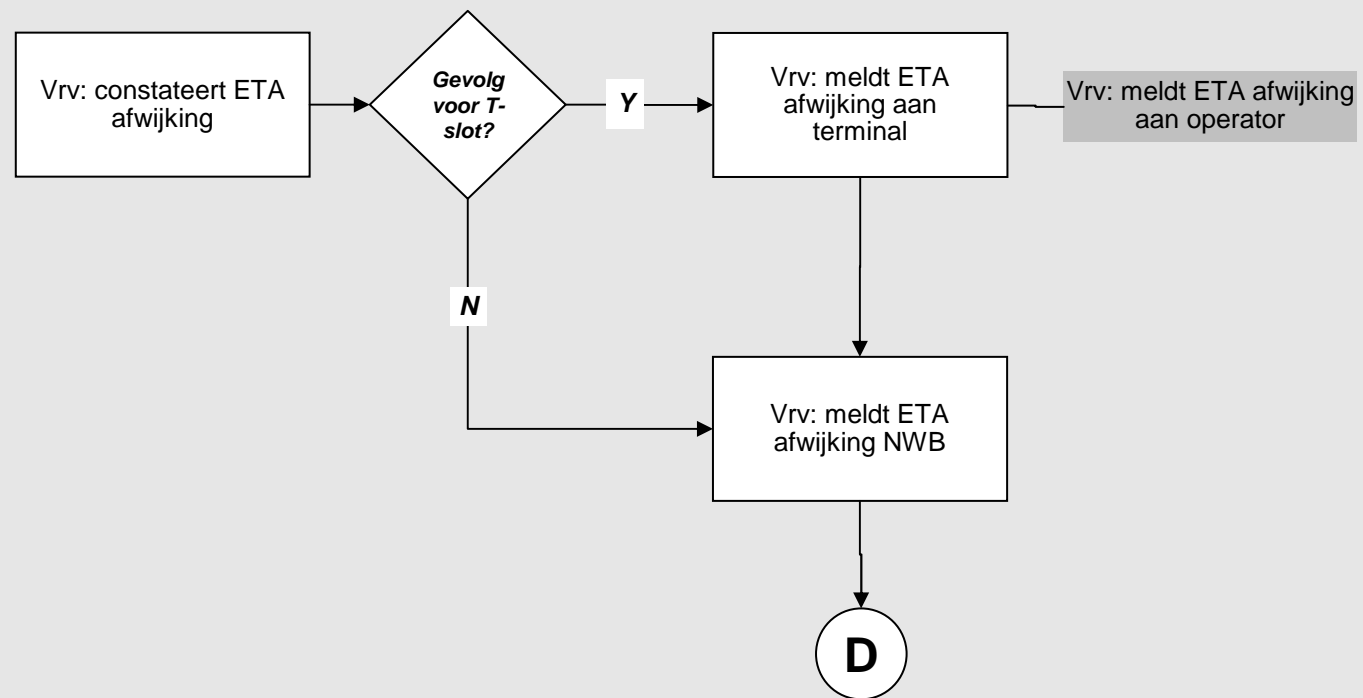
-----▶ = mogelijk volgende processtep

⊗ = zie ander proces

## B Proces van melden ETA afwijking



(9) Herplannen



Vrv = Vervoerder

T-slot = terminalslot

NWB = Netwerkbestuurder

—————▶ = volgende processtap

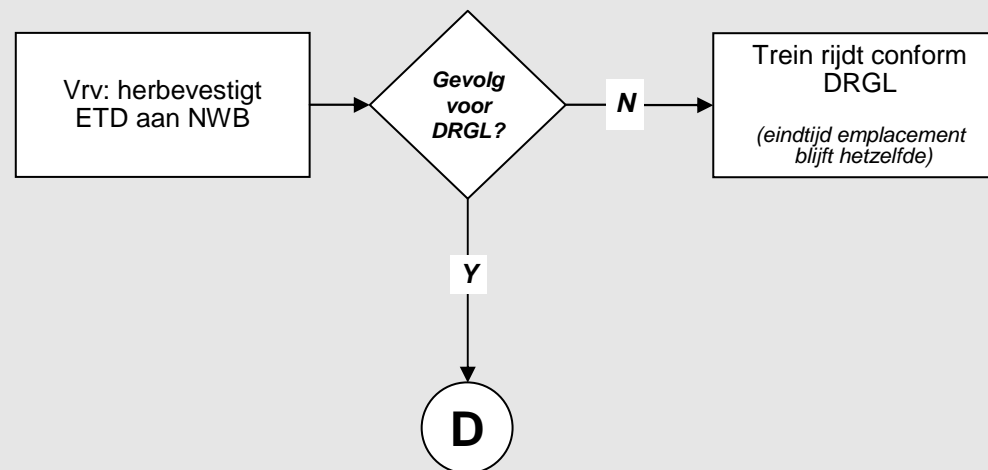
-----▶ = mogelijk volgende processtap

(X) = zie ander proces

# C Proces van herbevestigen ETD



(9) Herplannen



Vrv = Vervoerder

NWB = Netwerkbestuurder

DRGL = dienstregeling

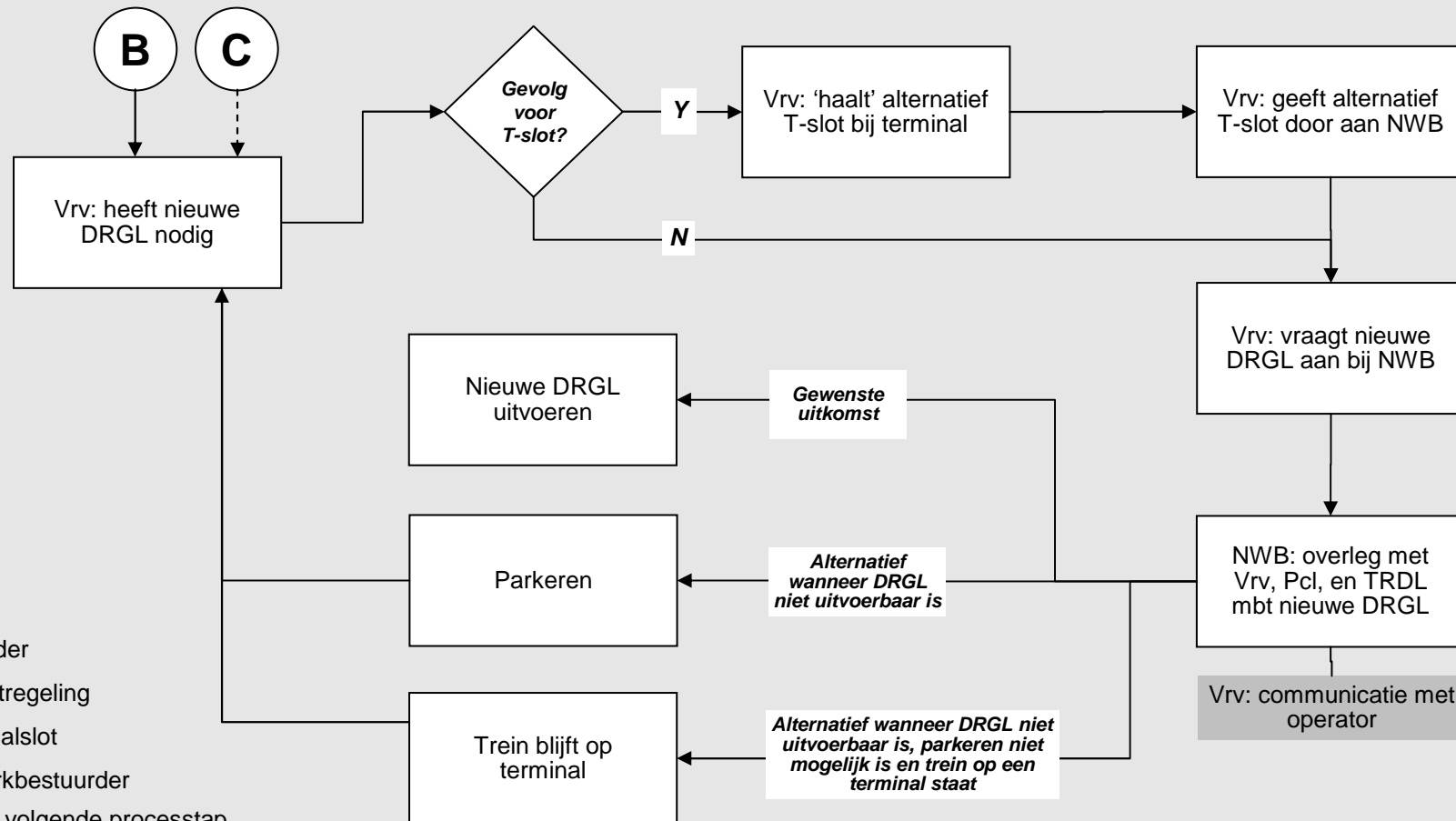
→ = volgende processtap

(X) = zie ander proces

# D Proces van herplanning



(9) Herplannen



Vrv = Vervoerder

DRGL = dienstregeling

T-slot = terminalslot

NWB = netwerkbestuurder

————> = volgende processtap

- - - - -> = mogelijk volgende processtap

(X) = zie ander proces

# Belemmerende treinen kunnen in opdracht van Keyrail worden verwijderd, de veroorzaker betaalt



(10) Shunting

Initiatief	Wanneer (= sprake van belemmering)	Rekening
terminal of vervoerder	Verwachte tijdstip laatste move niet 2 uur (RSC) respectievelijk 4 (ECT) uur tevoren doorgegeven aan vervoerder	terminal
terminal	Terugkomst loc/mcn min 3 uur voor ETD niet geconfirmeerd door vervoerder	vervoerder
terminal	Vervoerder geeft aan dat loc/mcn niet 1 uur voor ETD terug kunnen zijn én terminal kan geen nieuwe ETD aangeven die voor vervoerder en terminal acceptabel zijn	vervoerder
terminal	Loc/mcn zijn 1 uur voor aangegeven ETD niet terug op terminals	vervoerder
Keyrail	Loc/mcn zijn 30 min na ETD nog niet terug op emplacement	vervoerder
Keyrail	Door Keyrail aangegeven emplacement blijkt vol (te raken)	Keyrail

## Het proces van opdracht en uitvoering bestaat uit 5 stappen



(10) Shunting

1. Er is sprake van een belemmerende trein (zie vorige slide)
2. Initiatiefnemer doet verzoek tot shunting bij Keyrail
3. Keyrail geeft opdracht voor shunting, gebruik makend van het (te regelen) shunting contract en geeft hierbij aan:
  - van - naar (terminal en/of emplacement)
  - treingegevens, vervoerder, operator, de veroorzaker
  - uit te voeren controles

NB Als 2e mogelijkheid kan Keyrail zich wenden tot de opvolgende vervoerder voor het uitvoeren van de shunting; deze mag alleen weigeren als daardoor zijn eigen ETA(s) of ETD(s) in gevaar komt (komen) of op wettelijke gronden
4. Keyrail informeert betrokken vervoerder, terminal en operator middels standaard e-mail bericht
5. Shunting partij:
  - plaats trein of haalt deze uit (kan ook lege set zijn), dan wel verplaats trein van ene emplacement naar het andere
  - voert overeengekomen controles uit (minimaal de wettelijk vereisten)
  - meldt afronding van zijn werkzaamheden bij Keyrail
  - stuurt rekening naar veroorzaker

## Aansprakelijkheid en betaling in geval van shunting



(10) Shunting

- In zijn algemeenheid is een trein belemmerend wanneer, door ontbreken van loc/mcn, deze de opvolgende trein belemmert zijn ETA te halen
- De shunting partij is volledig aansprakelijk voor wagens en lading:
  - zodra hij zijn loc aankoppelt, totdat deze is afgekoppeld
  - eventuele schade die in die periode is veroorzaakt
- Keyrail bepaalt naar welk emplacement de trein geshunt wordt (inclusief KFH)
- Wanneer een trein rood of blauw beplakt is, mag deze alleen naar het dichtstbijzijnde emplacement
- Keyrail staat garant voor betaling aan de shunting partij
- Wanneer shunting ten onrechte is aangevraagd en uitgevoerd, worden de kosten betaald door de initiatiefnemer
- De juridische grond van deze regel zal gevonden in algemene voorwaarden van terminals en Keyrail (tot die tijd is deze regel nog niet van kracht)

**KPI**

Per vervoerder: # belemmerende treinen waarvoor shunting is aangevraagd (per mnd)  
(met registratie van de oorzaak)