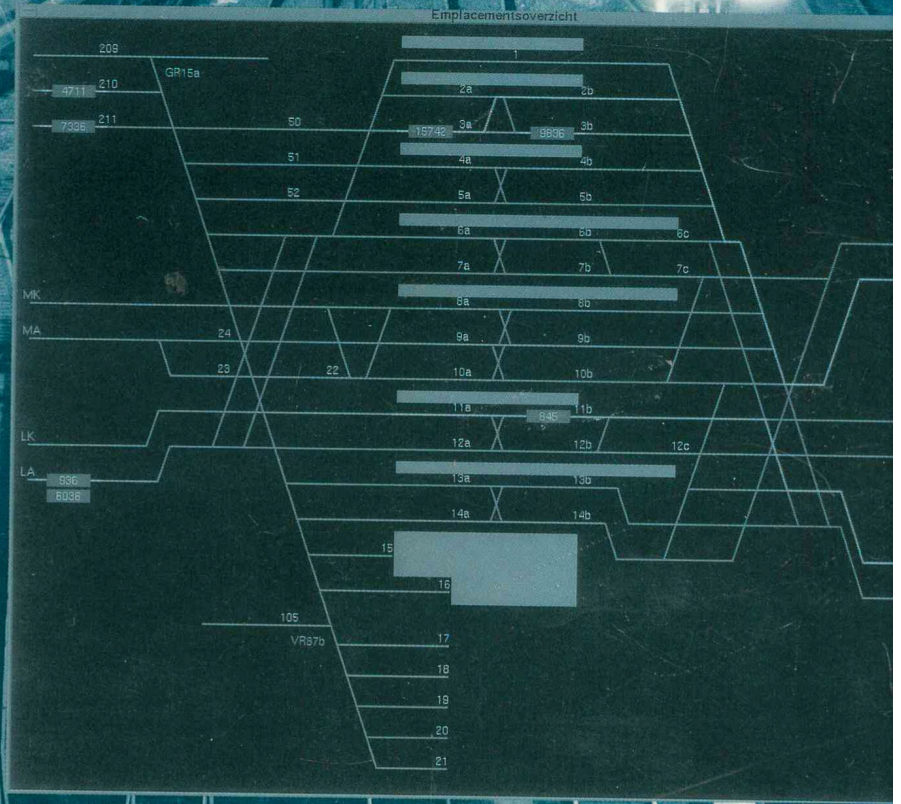
Dienst van Exploitatie 4.1

Gebruikershandleiding Treindienstleiding

VPT



Nederlandse Spoorwegen

Utrecht, 10 oktober 1992

Aan de gebruikers van de handleiding VKL.

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u een nieuwe versie van de gebruikershandleiding VKL. Hoewel bij het samenstellen ervan zo nauwkeurig mogelijk is gewerkt, is het nooit uit te sluiten dat er fouten of onduidelijkheden in zitten. Komt iets tegen dat niet in orde is, meld dit dan. Bij de volgende versie van de handleiding kan dit worden verwerkt. Graag hoor ik ook eventuele suggesties voor verbetering of voor het toevoegen van onderdelen die u mist. U kunt contact opnemen met mij (21-7394) of met het implementatiebureau VKL (21-6793).

Om sneller te kunnen zien welke onderdelen van de handleiding (en van de software) nieuw zijn, vindt u bij de handleiding een overzicht van de belangrijkste wijzigingen.

Paul Reitsma.

Belangrijkste wijzigingen gebruikershandleiding VKL, deel A (voor de verkeersleiding)

Hieronder vindt u een overzicht van de belangrijkste wijzigingen in de gebruikershandleiding VKL, deel A, versie oktober 1993 ten opzichte van de vorige versie.

1 Algemeen

- **Koppeling met VPT-jaarplan**
  De dienstregeling komt niet meer uit SYVAP, maar uit VPT-jaarplan. Een gevolg hiervan is dat de namen van sommige dienstregelpunten veranderen.

- **Wijzigingen van redactionele aard**
  - Er zijn nu één inhoudsopgave en één index, in plaats van één per hoofdstuk.
  - Koptekst
    De nummers van de paragrafen zijn opgenomen in de koptekst.

2 Hoofdstuk 1, Inleiding

- **Paragraaf 1.7, Storingen** (p. 1 - 19)
  Dit is een geheel nieuwe paragraaf.

- **Wijzigingen van redactionele aard**
  - Stoppen van VKL niet nodig bij dienstoverdracht!
    De titel van paragraaf 1.4 is gewijzigd in 'Starten en stoppen; hoofdmenu'. Beschreven is dat starten en stoppen alleen in 'noodgevallen' zal moeten gebeuren en niet bij een normale dienstoverdracht.
    Paragraaf 1.4 is opgesplitst in aparte subparagrafen.

  - **Kiezen uit een lijst** (p. 1 - 15)
    De beschrijving van het kiezen uit een lijst is ingekort. Inhoudelijk is er niets gewijzigd.

3 Hoofdstuk 2, Volgen Trein

- **Baanvak met twee stroken** (p. 2 - 2)
  Als een baanvak verdeeld is in twee stroken (dit zal zich voornamelijk bij tweesporige baanvakken voordoen), worden deze twee stroken getoond in twee aparte vensters.

- **Nader bericht-vertraging** (p 2 - 6)
  Nieuw is dat een nader bericht-vertraging pas wordt getoond als de trein het punt bereikt waarvoor de nader bericht vertraging geldt De trein rijdt dus door totdat hij dit punt bereikt en blijft dan stilstaan

- **Wijzigingen van redactionele aard**
  - Titel van paragraaf 2 1 (p 2 - 1)
    Gewijzigd in 'Volgen trein in hoofdlijnen' (analoog aan paragraaf 4 1)

  - Stoppen van Volgen trein (p 2 - 4)
    Toegevoegd is dat stoppen onder normale omstandigheden (bij dienst-overdracht) niet de bedoeling is

4 Hoofdstuk 3, Berichten

- **Opvragen treinbewegingstabel in Berichtenscherm** (p 3 - 7)
  Nieuw is de mogelijkheid om bij een bepaald bericht de treinbewegingstabel op te vragen Dit kan gebruikt worden om bijvoorbeeld mededelingen over de inzet van personeel en materieel te versturen

- **Wijzigingen van redactionele aard**
  - Titel van paragraaf 3 2 (p 3 - 3)
    Gewijzigd in 'Het Berichtenscherm in hoofdlijnen' (analoog aan paragraaf 4 1)
  - Het laatste deel van paragraaf 3 2 (over het uitloggen) is geschrapt, m u v de laatste zin Uitloggen is hier namelijk niet aan de orde

5 Hoofdstuk 4, Tijd/weg-diagram

- **Baanvak met twee stroken** (p 4 - 4)
  Eén baanvak kan nu voor weergave in het tijd/weg-diagram worden gesplitst in twee stroken Dit is voornamelijk van belang bij meersporigheid

- **'Voer in', Herstel' en 'Breek af'** (p 4 - 5)
  Met de 'Herstel'-knop die in veel schermen terugkomt, kunt u reeds ingevoerde gegevens wissen U kunt hierna opnieuw invoeren 'Breek af' dient om de hele functie af te breken

- **Paragraaf 4.2, Treinlijnen** (p. 4 - 7 t/m 4 - 11)
  Nieuwe paragraaf; ook het selecteren van een treinlijn is hierin ondergebracht. Nieuw zijn de beschrijving van de verschillende 'statussen' van een trein en van de treinsoorten. Ook gewijzigd is de manier waarop de verschillende treinlijnen in het tijd/weg-diagram worden gepresenteerd.
  Nieuw is de signalering van een linkerspoor rijdende trein (LSP); in het tijd/weg-diagram wordt die met een bobbeltjeslijn aangeduid.

- **Deselecteren van een treinlijn** (p. 4 - 7)
  U kunt nu een treinlijn deselecteren door hem opnieuw te kiezen. De mogelijkheid om te deselecteren door een andere trein te selecteren blijft

- **Verversen overzicht** (p. 4 - 12)
  Bij het verversen van het overzicht is er onderscheid gemaakt tussen 'Huidig tijdvak' en 'Nieuw tijdvak'. Verversen huidig tijdvak gaat snel: het duurt slechts enkele seconden. Als er wijzigingen zijn in het huidige tijd/weg-diagram, zal de knop 'Ververs overzicht' oplichten, ten teken dat u de functie 'Huidig tijdvak' kunt kiezen (als er geen wijzigingen zijn, kunt u deze functie niet selecteren).

- **Zoeken trein** (p. 4 - 14)
  U kunt een trein zoeken op treinnummer. Het tijd/weg-diagram wordt hierna zodanig verschoven dat de gezochte trein links onderin staat.

- **Inleggen trein** (p. 4 - 16)
  De manier waarop u een trein kunt inleggen is gewijzigd. Ook gewijzigd is de weergave van punten op de lijn. Treinactiviteiten worden nu weergegeven door open en dichte blokjes. Open blokjes geven het begin en eind van een treinlijn aan, dichte de daar tussenin gelegen punten. Een treinlijn kan alleen verlengd worden bij de open blokjes.

  Bij het inleggen van een kopie wordt de rijkarakteristiek uit de treinserie afgeleid en niet meegekopieerd (p 4 - 19).

- **Treinactiviteiten op de vrije baan** (p. 4 - 17)
  Het is nu ook mogelijk treinactiviteiten op de vrije baan in te voeren. Dit is van belang voor het inleggen van een werktrein.

- **Eerste en laatste punt van een ingelegde treinlijn** (p. 4 - 17)
  Bij het opslaan van een ingelegde of gewijzigde treinlijn worden het eerste en laatste punt automatisch omgezet in een Vertrek, resp. Aankomst.

- **Inleggen fac-trein** (p. 4 - 20 en 4 - 21)
  Bij het inleggen van een trein is er een derde optie bijgekomen: het inleggen van een fac-trein. Redactioneel is er ook wat gewijzigd: de drie opties zijn ondergebracht in verschillende subparagrafen (4.5.1 t/m 4.5.3).
  Aan de treinbewegingstabel is een veld toegevoegd met de eventuele fac-aanduiding.

- **Wijzigen trein** (p. 4 - 23)
  De manier waarop een treinlijn in het tijd/weg-diagram kan worden verplaatst, is gewijzigd (net als bij het inleggen van een trein). U moet nu de punten van de lijn oppakken en verslepen.

- **Verleggen trein** (p. 4 - 27)
  Deze functie niet gebruiken voor vertraagde treinen!. Ook niet voor sterk vertraagde of vervroegde goederentreinen. Verplaatsen van een lijn kan nu alleen nog maar door een blokje van de lijn (= treinactiviteit) te verslepen. Klikken met de muis op de nieuwe plaats is niet meer mogelijk.

- **Opheffen trein** (p. 4 - 30 e.v.)
  Aan het opheffen van een trein is een derde mogelijkheid toegevoegd: opheffen van een aantal treinen tegelijk ('Opheffen meerdere treinen'; p. 4 - 35).
  De beschrijving van de drie mogelijkheden is ondergebracht in subparagrafen (4.10.1 t/m 4.10.3)

- **De treinbewegingstabel** (p. 4 - 38)
  Er zijn enkele nieuwe gegevens aan de tabel toegevoegd. Bij de trein is dit 'Traject': dit geeft het begin- en eindpunt van de trein.
  Bij de treinactiviteiten zijn dit:
  - eventuele 'Fac-aanduiding'
  - 'Dienstregelsnelheid' en 'Inhaalsnelheid'
  - 'Dienstregelpunt of punt op de vrije baan'

- **Oorspronkelijke trein** (p. 4 - 48)
  Nadat u een gewijzigde treinlijn heeft geselecteerd, kunt u in de menubalk van het tijd/weg-diagram de functie 'Oorspronkelijke trein' kiezen. Hiermee krijgt u de oorspronkelijke treinlijn te zien.

- **Wijzigingen van redactionele aard**
  - Beschrijving van het tijd/weg-diagram (p. 4 - 2)
    Dit gedeelte is vrij sterk gewijzigd: onder andere is de beschrijving van kleuren en helderheid naar een aparte paragraaf gegaan (paragraaf 4.2).

- Treinbewegingstabel (p. 4 - 3)
  De beschrijving op p. 4 - 3 van de treinbewegingstabel is sterk ingekort. Er was een doublure met de (huidige) paragraaf 4.9 waarin de treinbewegingstabel uitgebreid aan de orde komt.

- paragraaf 4.9, 'Definitief maken van wijzigingen' (p. 4 - 38)
  Titel van de paragraaf is gewijzigd (was 'Berichten'); inhoudelijk is er niet zoveel gewijzigd.

6 Hoofdstuk 5, Werkwijze

Dit hoofdstuk is fors gewijzigd en uitgebreid. U moet het in zijn geheel lezen.

♦ **Inleggen sterk vertraagde goederentreinen** (p. 5 - 5)
Zolang het papieren tijd/weg-diagram wordt gebruikt, moet u de functie 'Verleggen trein' niet gebruiken. In de vorige versie van de handleiding was nog een uitzondering gemaakt voor goederentreinen. Dit is nu niet meer het geval!

♦ **Centraal gemaakt tijdelijke regelingen** (p. 5 - 7)
N.B. De hier beschreven gang van zaken wijkt af van de werkwijze zoals die tot voor kort werd toegepast, waarbij de tekenkamer de tijdelijke regelingen *alleen voor de hoofdbaanvakken* invoerde en de posten de *nevenbaanvakken* voor hun rekening moesten nemen.

Belangrijkste wijzigingen gebruikershandleiding VKL, deel C (voor het lokaal beheer)

Hieronder vindt u een overzicht van de belangrijkste wijzigingen in de gebruikershandleiding VKL, deel C, versie oktober 1993 ten opzichte van de vorige versie.

1 Algemeen

- **Koppeling met VPT-jaarplan**
  De dienstregeling komt niet meer uit SYVAP, maar uit VPT-jaarplan. Een gevolg hiervan is dat de namen van sommige dienstregelpunten veranderen.

- **Wijzigingen van redactionele aard**
  - Koptekst
    De nummers van de paragrafen zijn opgenomen in de koptekeksten.

2 Hoofdstuk 1, Inleiding

- **VKL en de treindienstleiding** (p. 1 - 7)
  Toegevoegd aan paragraaf 1.2 zijn stukjes over VKL en de treindienstleiding en over VKL en de perrondienstleiding. Het zijn geen nieuwe functionaliteiten, de beschrijving is afkomstig uit deel A van de VKL-handleiding.

- **Paragraaf 1.5, Betekenis van de functietoetsen** (p. 1 - 13)
  Nieuwe paragraaf. Functioneel is er niets gewijzigd.

- **Paragraaf 1.6, Storingen** (p. 1 - 15 en 1 - 16)
  Dit is een geheel nieuwe paragraaf.

- **Wijzigingen van redactionele aard**
  - De titel van paragraaf 1.4 is gewijzigd in 'Starten en stoppen; hoofdmenu'. Paragraaf 1.4 is opgesplitst in aparte subparagrafen.

3 Hoofdstuk 2, Dienstregelinggegevens

- **Gewijzigde titel**
  Het oude hoofdstuk 2 ('Baanvakken') is opgenomen in het nieuwe hoofdstuk 2, 'Dienstregelinggegevens'.

- **Controle van de baanvakdefinities**
  De manier waarop een baanvak wordt gedefinieerd is gewijzigd. Nadat u een dienstregelpunt heeft toegevoegd, zoekt VKL uit welke andere dienstregelpunten ermee zijn verbonden. Voor een volgend dienstregelpunt kunt u dan alleen uit die punten kiezen.

- **Vervoersstroomrelevantie**
  Van een dienstregelpunt moet u nu opgeven of het relevant is voor de vervoersstroom. Dit is gedaan om in het tijd/weg-diagram de presentatie van niet-relevante treinlijnen te vermijden. Voor verdere uitleg van het belang van het begrip vervoersstroomrelevantie zie p. 2 - 6 e.v.
  De gegevens 'Aankomst- en vertrekfase' zijn vervallen: u hoeft ze bij het definiëren van een baanvak niet meer op te geven.

- **Baanvakstroken** (paragraaf 2.3, 2 - 15 e.v.)
  Ook nieuw is de mogelijkheid de presentatie van een baanvak te spreiden over twee of meer baanvakstroken. Dit zal zich met name voordoen bij meersporige baanvakken.

- **Trein op baanvakstrook** (paragraaf 2.4, 2 - 18 e.v.)
  Nieuwe paragraaf. Als er baanvakstroken zijn gedefinieerd, moet u aangeven welke treinen er in welke stroken worden getoond. U doet dit met de functie 'Trein op baanvakstrook'.

4 Hoofdstuk 4, Gebruikersgegevens

- **Wijzigingen van redactionele aard**
  - In hoofdstuk 4 zijn vier oude hoofdstukken samengebracht. Het gaat om de hoofdstukken over 'Werkplekken', 'Werkverdeling', 'Bevoegdheden' en 'Baanvakvolgorde op werkplek'. In paragraaf 4.1 (Inleiding) is beschreven hoe u bij het maken van een werkplek de verschillende functies gebruikt.

5 Hoofdstuk 6, TNV-gegevens

Geheel nieuw hoofdstuk, waarin beschreven is hoe u TNV-posities kunt koppelen aan dienstregelpunten.

Belangrijkste wijzigingen gebruikershandleiding VKL, deel D (voor de treindienstleiding)

Hieronder vindt u een overzicht van de belangrijkste wijzigingen in de gebruikershandleiding VKL, deel D, versie oktober 1993 ten opzichte van de vorige versie.

1 Algemeen

- **Koppeling met VPT-jaarplan**
  De dienstregeling komt niet meer uit SYVAP, maar uit VPT-jaarplan. Een gevolg hiervan is dat de namen van sommige dienstregelpunten veranderen.

- **Wijzigingen van redactionele aard**
  - Er zijn nu één inhoudsopgave en één index, in plaats van één per hoofdstuk.
  - Koptekst
    De nummers van de paragrafen zijn opgenomen in de koptekst.

2 Hoofdstuk 1, Inleiding

- **Paragraaf 1.6, Storingen** (p. 1 - 13 en 1 - 14)
  Dit is een geheel nieuwe paragraaf.

- **Wijzigingen van redactionele aard**
  - Stoppen van VKL niet nodig bij dienstoverdracht!
    De titel van paragraaf 1.4 is gewijzigd in 'Starten en stoppen; hoofdmenu'. Beschreven is dat starten en stoppen alleen in 'noodgevallen' zal moeten gebeuren en niet bij een normale dienstoverdracht.
    Paragraaf 1.4 is opgesplitst in aparte subparagrafen.

3 Hoofdstuk 2, Invoeren vertragingen

- **Vier verschillende soorten vertragingen** (p. 2 - 4)
  De beschrijving van de vier verschillende soorten vertragingen is enigszins gewijzigd en ondergebracht in een aparte paragraaf (2.2). Er zijn nu ook bepaalde combinaties van vertragingsberichten mogelijk (zie p. 2 - 5).

- **Nader bericht-vertraging** (p. 2 - 5)
  Nieuw is dat een nader bericht-vertraging pas wordt getoond als de trein het punt bereikt waarvoor de nader bericht vertraging geldt. De trein rijdt dus door totdat hij dit punt bereikt en blijft dan stilstaan.

- **Positiebepaling van een trein** (p. 2 - 6)
  Nieuwe paragraaf, waarin beschreven is hoe VKL bepaalt waar in het treindienstleiderscherm een trein zich op een gegeven moment bevindt. Dit is vooral bij vertragingen van belang.

- **Wijzigingen van redactionele aard**
  - De drie manieren om een vertraging in te voeren ('Nu knop', 'Zelf alle vertragingsgegevens invoeren' en 'Deel van de vertragingsgegevens invoeren') zijn aangeduid met A, B en C, zodat ze duidelijker van elkaar zijn te onderscheiden.

4 Hoofdstuk 3, TNV

Hoofdstuk 3 is inhoudelijk niet gewijzigd. Slechts hier en daar is een redactionele wijziging aangebracht.

5 Hoofdstuk 4, Werkwijze

Dit hoofdstuk is fors gewijzigd en uitgebreid. U moet het in zijn geheel lezen.

- **Inleggen sterk vertraagde goederentreinen** (p. 5 - 5)
  Zolang het papieren tijd/weg-diagram wordt gebruikt, mag de functie 'Verleggen trein' niet worden gebruikt (van belang voor de verkeersleider). In de vorige versie van de handleiding was nog een uitzondering gemaakt voor goederentreinen. Dit is nu niet meer het geval!

6 Hoofdstuk 7, Werkwijze

Dit hoofdstuk is fors gewijzigd en uitgebreid. U moet het in zijn geheel lezen.

- **Inleggen sterk vertraagde goederentreinen** (p. 5 - 5)
  Zolang het papieren tijd/weg-diagram wordt gebruikt, mag de functie 'Verleggen trein' niet worden gebruikt (van belang voor de verkeersleider). In de vorige versie van de handleiding was nog een uitzondering gemaakt voor goederentreinen. Dit is nu niet meer het geval!

DEEL D: TREINDIENSTLEIDING

GEBRUIKERSHANDLEIDING

- Inleiding
- Invoeren vertragingen
- TNV
- Werkwijze
- Index

uitgave:
VPT

redactie en produktie:
Implementatiebureau VKL
tel. 21-6793

versie:
oktober 1993

1 Inleiding

2 Invoeren vertragingen

3 TNV

4 Werkwijze

5 Index

Inhoud

1 Inleiding . . . . . 1 - 1
1.1 Opbouw van de VKL-handleiding . . . . . 1 - 1
1.2 VKL in hoofdlijnen . . . . . 1 - 2
1.3 Relatie van VKL met andere systemen . . . . . 1 - 8
1.4 Starten en stoppen; hoofdmenu . . . . . 1 - 9
1.4.1 Starten . . . . . 1 - 9
1.4.2 Hoofdmenu (voor de treindienstleider) 1 - 11
1.4.3 Stoppen . . . . . 1 - 12
1.5 Vragen, problemen? . . . . . 1 - 13
1.6 Storingen . . . . . 1 - 13

2 Invoeren vertragingen . . . . . 2 - 1
2.1 Het treindienstleiderscherm in hoofdlijnen . . . 2 - 1
2.2 De verschillende soorten vertragingen . . . . . 2 - 4
2.3 Positiebepaling van een trein . . . . . 2 - 6
2.4 Invoeren van een vertraging . . . . . 2 - 7
2.5 Wijzigen van de tijdmarges . . . . . 2 - 11
2.6 Stoppen . . . . . 2 - 12

3 TNV . . . . . 3 - 1
3.1 Wat is TNV? . . . . . 3 - 1
3.2 Benodigde apparatuur . . . . . 3 - 2
3.3 Bedienopdrachten, algemeen . . . . . 3 - 6
3.4 Starten en stoppen . . . . . 3 - 8
3.5 Meldingen . . . . . 3 - 10
3.6 Volggebied, bediengebied, presentatiebeeld . 3 - 12
3.7 Treinnummers . . . . . 3 - 14
3.8 Posities . . . . . 3 - 16
3.9 ATG-posities . . . . . 3 - 18
3.10 Omnummerposities . . . . . 3 - 20
3.11 Attentiesignaal . . . . . 3 - 21
3.12 Macro's . . . . . 3 - 22
3.13 Logboek . . . . . 3 - 24
3.14 Wijzigen van de systeemtijd . . . . . 3 - 26
Bijlage 1: overzicht TNV-opdrachten . . . . . 3 - 27

4 Werkwijze . . . . . 3 - 29
4.1 Inleiding . . . . . 4 - 1
4.2 Werkwijze voor verkeersleiders . . . . . 4 - 3
4.2.1 Communicatie . . . . . 4 - 3
4.2.2 Tijd/weg-diagram . . . . . 4 - 4
4.2.3 Dienstoverdracht . . . . . 4 - 6

4.3 Hoofdverkeersleiding . . . . . 4 - 7
4.4 Werkwijze voor treindienstleiders . . . . . 4 - 9
4.4.1 Communicatie . . . . . 4 - 9
4.4.2 TNV . . . . . 4 - 10
4.4.3 Treindienstleiderscherm . . . . . 4 - 11
4.4.4 Dienstoverdracht . . . . . 4 - 11
4.5 Verstoringen . . . . . 4 - 12

Index . . . . . index - 1

DEEL D: TREINDIENSTLEIDING

1 Inleiding

Doel

In deze inleiding wordt eerst uitgelegd hoe de complete VKL-handleiding is opgebouwd. Hierna vindt u een beschrijving van het VKL-systeem in hoofdlijnen. Vervolgens leggen we uit wat de relaties zijn van VKL met andere systemen. Met name TNV is een voor VKL belangrijk systeem. Ten slotte wordt beschreven hoe u het systeem opstart en beëindigt en hoe u een keuze maakt uit het hoofdmenu.

1.1 Opbouw van de VKL-handleiding

De complete VKL-handleiding bestaat uit vier delen, elk bestemd voor een andere doelgroep:

deel	bestemd voor:
A	verkeersleiding
B	landelijk beheer
C	lokaal beheer
D	treindienstleiding

Elke functie van VKL is in de handleiding instructiegewijs besproken. Stap voor stap wordt uitgelegd hoe u een bepaalde activiteit kunt verrichten. De handelingen die u hierbij moet uitvoeren zijn voorzien van een aandachtstreepje; bovendien zijn ze *cursief*. Waar nodig krijgt u een toelichting. Een beschrijving van een functie ziet er bijvoorbeeld als volgt uit:

- *Druk op **<F18>**.*

- *Tik de **positieve tijdmarge** in <Return>.*
  Standaard staat deze marge ingesteld op 5 minuten.
  De tijdmarge moet tussen 1 en 30 minuten liggen.

- *Tik de **negatieve tijdmarge** in.*
  Standaard staat deze marge ingesteld op 30 minuten.
  De tijdmarge moet tussen 1 en 30 minuten liggen.

- *Druk op **<Voer Opdr Uit>**.*



Toetsen worden aangeduid met punthaken, bijvoorbeeld: <F20>.



Belangrijke opmerkingen, tips, e.d. zijn met een 'handje' gemarkeerd.

1.2 VKL in hoofdlijnen

Inleiding

Het VKL-systeem, in de rest van deze handleiding kortweg VKL genoemd, is een geautomatiseerd systeem dat de **verkeersleiding** ondersteuning biedt bij het uitvoeren van de dagelijkse werkzaamheden. Het geeft een overzicht van de dienstregeling, waarbij de verkeersleider de mogelijkheid heeft wijzigingen aan te brengen. Ook geeft het inzicht in de actuele situatie van de treinenloop. Als er wijzigingen en/of vertragingen zijn, wordt dit als bericht doorgegeven aan alle betrokkenen.
VKL is een onderdeel van VPT. Andere onderdelen van VPT zullen de **jaarplanning** en de **procesleiding** ondersteunen.

VKL wordt in fasen ingevoerd. In de eerste fase gaat het vooral om de dienstregeling, in volgende fasen zal ook de inzet van materieel en personeel via VKL worden geregeld. Telkens als er een nieuwe versie van VKL wordt ingevoerd, volgt er een aanpassing van de handleiding. U krijgt dan een set vervangingsbladen met een begeleidende brief waarin is aangegeven welke pagina's u moet vervangen.

VKL zal worden gebruikt door onder andere de verkeersleiding, de treindienstleiding en de perrondienstleiding. Zij maken er echter op verschillende manieren gebruik van. Op de volgende pagina's gaan we hier nader op in; tevens komen dan de verschillende 'schermen' waaruit VKL bestaat aan de orde.

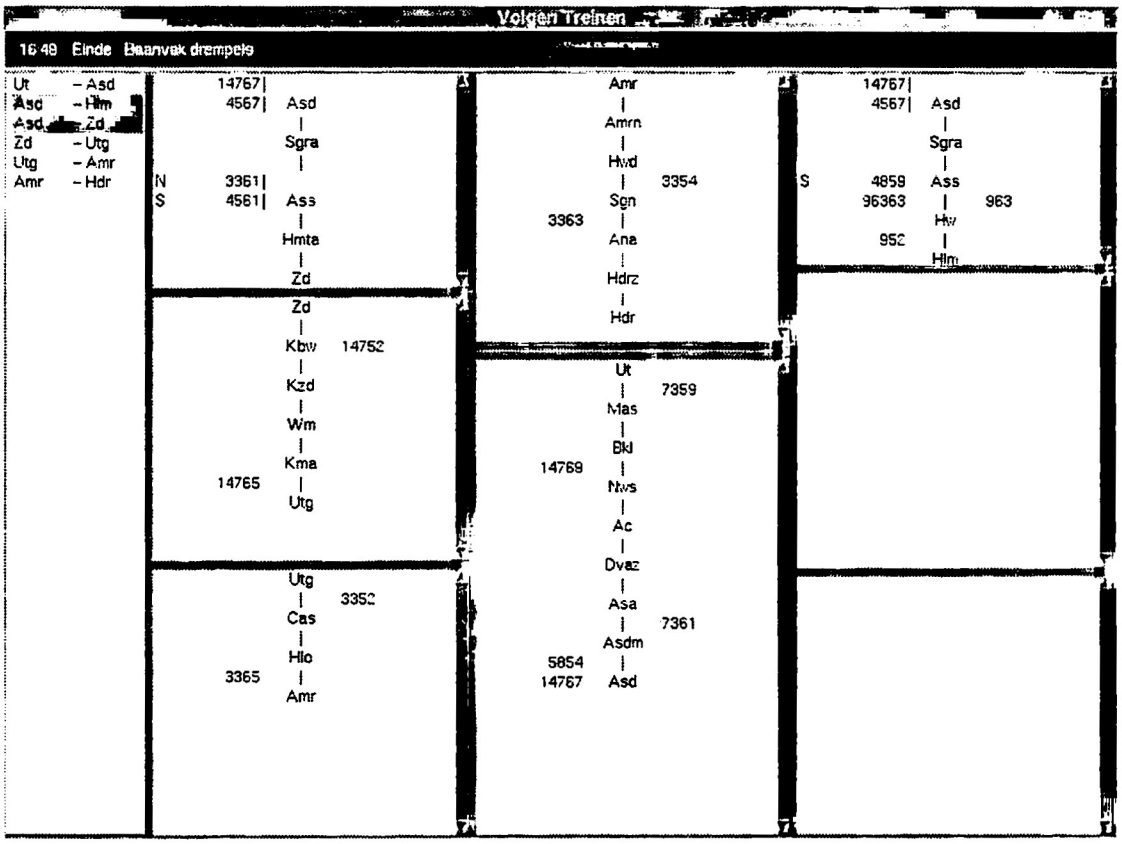
VKL en de verkeersleiding

De verkeersleiding heeft bij het werken met VKL de beschikking over twee beeldschermen. Hierop worden de volgende drie onderdelen van VKL afgebeeld:

A Volgen Trein
B Berichten
C Tijd/weg-diagram

Volgen Trein en Berichten worden op het ene beeldscherm afgebeeld, het Tijd/weg-diagram op het andere.

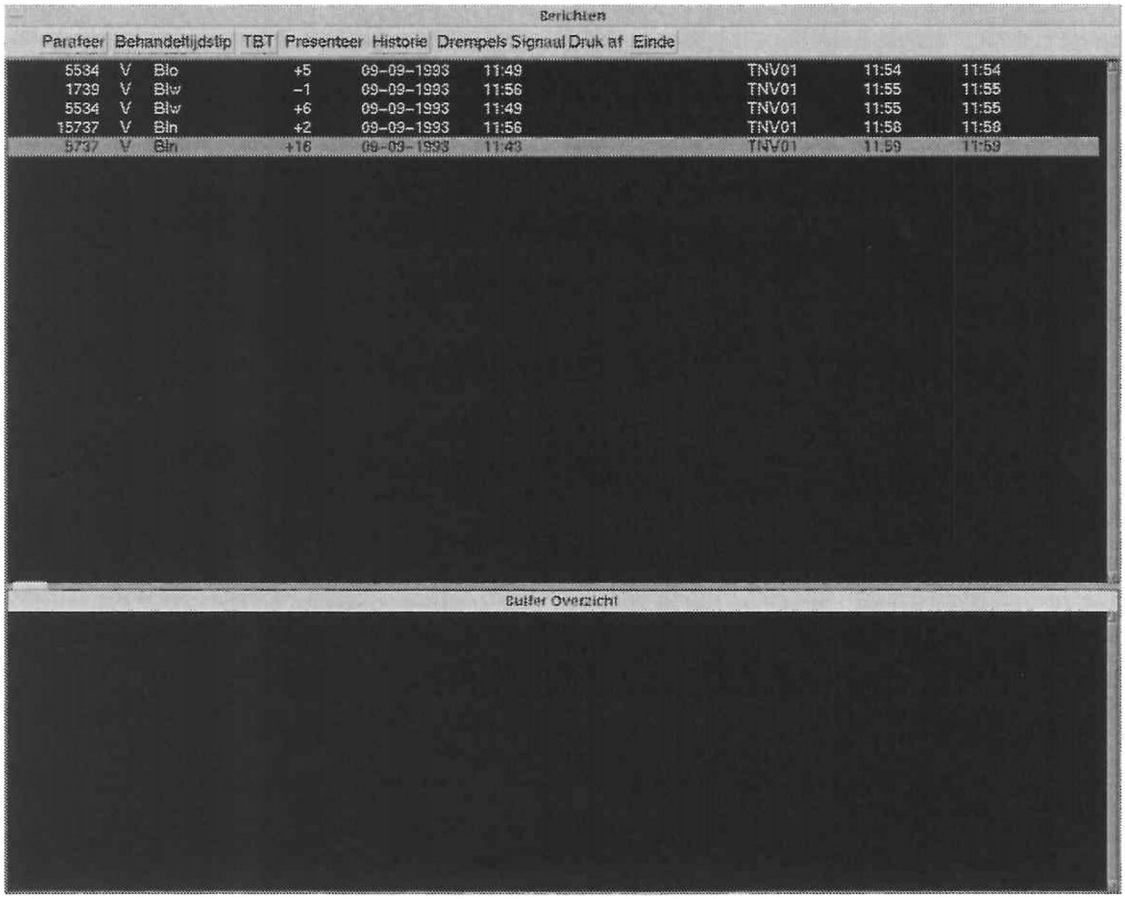
A Volgen trein



Dit onderdeel van VKL toont de plaats waar een trein zich bevindt. Uit het overzicht links op het scherm kan de verkeersleider kiezen welke baanvakken er in de vensters rechts getoond moeten worden.

Elke minuut opnieuw bepaalt VKL de posities van de treinen. Dit gebeurt aan de hand van de dienstregeling en de bekende vertragingen. Vervolgens worden de gegevens op het scherm getoond. Eventuele vertragingen staan direct naast het treinnummer (bijvoorbeeld 3044 +8).

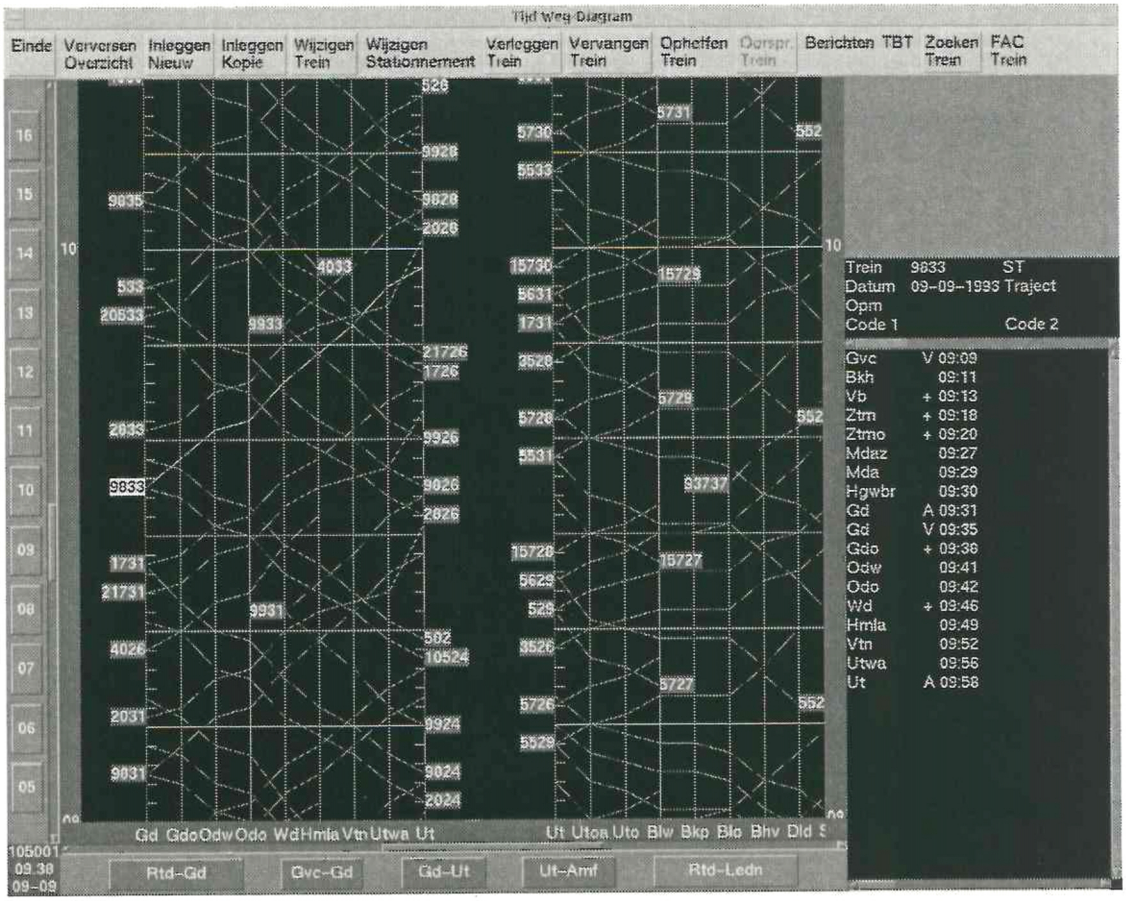
B Berichten



Berichten worden in een 'venster' weergegeven in hetzelfde scherm als 'Volgen Trein'. Als een andere gebruiker een wijziging (bijvoorbeeld een ingelegde trein) of een vertraging heeft aangebracht, zorgt VKL er automatisch voor dat dit als bericht bij de verkeersleider in het 'Berichten'scherm verschijnt.

Per soort bericht kan de verkeersleider drempels instellen. Hij kan bijvoorbeeld opgeven dat vertragingen alleen getoond moeten worden als ze groter zijn dan 5 minuten.
Na 'parafering' verdwijnt een bericht uit het overzicht.

C Tijd/weg-diagram

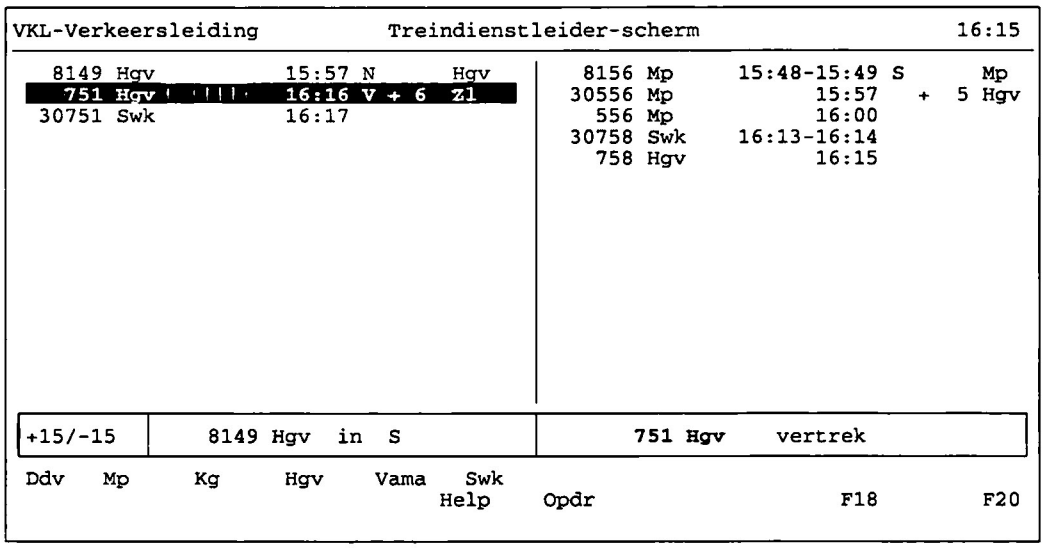


De dienstregeling zoals die op het scherm wordt gepresenteerd *lijkt* op het papieren tijd/weg-diagram. De verkeersleider kan onder andere baanvakken raadplegen, de treinbewegingstabel (tijdtafel) van individuele treinen raadplegen en de dienstregeling wijzigen (inleggen en opheffen van treinen, stationnementen toevoegen, etc.).

Het papieren tijd/weg-diagram blijft nog wel enige tijd noodzakelijk, onder andere als 'kladblok' en om materieel en personeel mee te plannen.

VKL en de treindienstleiding

De treindienstleider werkt voor wat VKL betreft met één, niet-grafisch, beeldscherm:



Het scherm toont alle treinen die zich in het treindienstleidergebied bevinden. Links staan de oneven, rechts de even treinnummers. Ook worden de aankomst-/vertrek-/doorkomsttijden en eventuele vertragingen vermeld.

De treindienstleider kan op eenvoudige wijze vertragingen invoeren. Voor de baanvakken met TNV is dit overigens in de meeste gevallen niet nodig: vertragingen worden in principe automatisch berekend. Alleen 'Nader bericht', 'Voorwaardelijk' en 'Staat stil'-meldingen moet de treindienstleider zelf invoeren.

VKL en de perrondienstleiding

Perrondienstleiders kunnen eenzelfde overzicht raadplegen als dat voor de treindienstleiders. Door dit overzicht zijn zij vroegtijdig geïnformeerd over vertragingen. In tegenstelling tot treindienstleiders kunnen zij echter geen vertragingen invoeren.

De toekomst

VKL is nog niet af: er komen nog diverse belangrijke uitbreidingen op het systeem. Zo zullen in de toekomst ook de inzet van

materieel en personeel via VKL gevolgd en gestuurd kunnen worden. Ook zal VKL gekoppeld worden aan het proces-leidingssysteem.

1.3 Relatie van VKL met andere systemen

VKL zal in de toekomst gekoppeld worden aan verschillende andere systemen, onder andere aan PRL, het systeem voor de procesleiding. Op dit moment is vooral de koppeling met TNV van belang.

TNV

TNV speelt een belangrijke rol bij het leveren van gegevens aan VKL. Voor het goed functioneren van VKL is het absoluut noodzakelijk dat alle vertragingen zo snel mogelijk bij VKL bekend zijn. Weliswaar kunnen vertragingen in VKL 'met de hand' worden ingevoerd, maar voor 'gewone' vertragingen is dit niet de bedoeling: deze worden automatisch berekend aan de hand van de van TNV afkomstige gegevens. Op basis van de door TNV bepaalde actuele positie en de positie die een trein zou moeten hebben volgens de actuele dienstregeling, berekent VKL eventuele vertragingen (en vervroegingen). Voor baanvakken waarop een TNV is geïnstalleerd hoeven dan alleen nog maar de 'Staat stil' en 'Nader bericht'-meldingen met de hand te worden ingevoerd.

1.4 Starten en stoppen; hoofdmenu



Bij het begin en einde van een dienst is het uitdrukkelijk niet de bedoeling VKL te starten, respectievelijk te stoppen. Opnieuw starten van VKL kost vrij veel tijd en is alleen nodig in 'noodgevallen'. Het moet gebeuren in overleg met de lokale beheerder.

1.4.1 Starten

Als het - in uitzonderingssituaties - nodig is VKL te starten, gaat u als volgt te werk:

Nadat het systeem is opgestart, moet u uw USERNAME intikken:

- *Tik in: **'VKL_SYSTEEM'** <Return>.*

U komt hierna in een scherm waarin u uw werkplek moet aanmelden. Een voorbeeld van zo'n scherm vindt u hieronder:

```
VKL-Verkeersleiding      Autorisatie/Werkplek

                              Z1

              VKL-Functie     |___
              Post-indeling   |_______
              Toegangscode    |_______


                              Help                F17     F20
```

Bovenin het scherm verschijnt automatisch de naam van uw VL-post (in dit voorbeeld 'ZI')

- *Tik in de **functiecode** van uw werkplek (in hoofdletters) <Return>.*
  Dit kan bijvoorbeeld één van de volgende codes zijn:
  HVL = hoofdverkeersleider
  VKL = verkeersleider
  AVKL = assistent verkeersleider
  TRDL = treindienstleider
  LBH = lokale beheerder
  CBH = centrale beheerder (= landelijk beheerder)
  PDL = perrondienstleider

- *Tik in de **postindeling** van uw werkplek <Return>.*



VKL maakt onderscheid tussen hoofdletters en kleine letters. 'Meppel' is voor het systeem dus iets anders dan 'meppel'.

- *Tik in uw **toegangscode** <Return>.*
  Dit is het wachtwoord dat bij deze werkplek hoort. VKL controleert of u de juiste toegangscode opgeeft.

<F20> = aanmelden aan VKL afbreken.
<F17> = cursor gaat terug naar de plaats waar u de functiecode kunt invullen; reeds ingevoerde gegevens worden gewist.

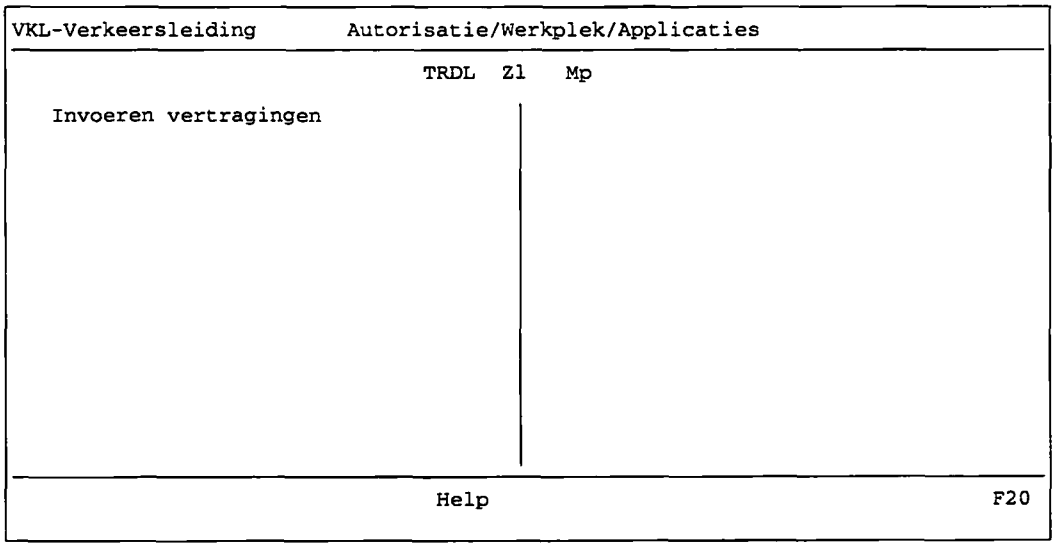
Byv TRDL

dan Es.

1.4.2 Hoofdmenu (voor de treindienstleider)

Als de aanmeldingsprocedure juist is verlopen, komt u in het hoofdmenu van VKL. Welke functies u hier kunt kiezen, hangt onder andere af van het soort scherm waarmee u werkt. De functie 'Tijd/weg-diagram' kunt u bijvoorbeeld alleen kiezen als u met een grafisch scherm werkt. Zo'n scherm is in staat om afbeeldingen in kleur weer te geven in een hoge resolutie. Een gewoon beeldscherm kan dit niet.

Het menu toont alleen die functies waarvoor uw werkplek geautoriseerd is. Bij een werkplek voor de treindienstleiding ('VKL-functie' = TRDL) is alleen de functie 'Invoeren vertragingen' beschikbaar.



- *Druk op **<Return>** om 'Invoeren vertragingen' te kiezen.*

1.4.3 Stoppen

Als het - in uitzonderingssituaties - nodig is VKL te stoppen, gaat u als volgt te werk:

- *Zorg ervoor dat u in het **hoofdmenu** van VKL bent.* Gebruik eventueel <F20> om daar te komen.

- *Druk op **<F20>**.*

- *Bevestig het beëindigen door **Ja** te kiezen, <Return>.*

1.5 Vragen, problemen?

Zijn er bij het werken met VKL problemen of heeft u vragen, kijk dan eerst of deze gebruikershandleiding u kan helpen. Gebruik de inhoudsopgave of de index achterin om te zien waar een bepaald onderwerp wordt behandeld.

Actuele problemen uit de praktijk met VKL die ook voor anderen van belang zijn, worden beschreven in **'VPT praktisch'**, een vierwekelijks verschijnend nieuwsblad voor gebruikers van VKL. Mocht u overigens zelf iets tegenkomen waarvan u denkt dat het ook voor anderen van belang kan zijn, schroom dan niet contact op te nemen met de redactie van 'VPT praktisch'. Om VPT (waarvan VKL een onderdeel vormt) tot een succes te kunnen maken, is de inbreng van alle betrokkenen van groot belang!

Vindt u noch in de gebruikershandleiding, noch in 'VPT Praktisch' een antwoord op uw vragen, neem dan contact op met uw lokaal beheerder of met het implementatiebureau van VPT (21-6793).

1.6 Storingen

Niet alle storingen in VKL zijn zo ernstig dat u niet verder kunt. Soms kunt u gewoon verder werken, soms zal een herstart van VKL nodig zijn. Toch is het belangrijk ook geringe storingen of storingen die 'vanzelf' weer verdwenen zijn, te melden. Om VPT tot een perfect systeem te maken, moeten alle systeemstoringen en fouten, hoe gering ook, worden doorgegeven.

Bij systeemstoringen is de procedure als volgt:
Per post is er altijd één iemand die fungeert als **probleemmelder**. Hij meldt de storing bij de CSP. De CSP'en (**Centrale Schakelposten**) vormen voor alle storingen met VKL het centrale meldpunt. De telefoonnummers zijn:
Utrecht 21-4777

Amsterdam	20-8419
Eindhoven	241-555
Rotterdam	261-328
Zwolle	281-555

Ter identificatie krijgt uw probleem een (RVO)nummer (RVO = Rapport Van Onregelmatigheid). De CSP schakelt direct na de melding een medewerker van If-regio in, die binnen 15 minuten contact met u op zal nemen. Deze If-medewerker wordt de **probleemeigenaar**: hij krijgt 30 minuten de tijd om het probleem te analyseren en aanbevelingen te doen over een oplossing. Dit betekent dus dat er binnen drie kwartier met een oplossing zal worden begonnen. Mocht dit niet lukken, dan wordt het Control Center VPT ingeschakeld; zij reageren binnen 15 minuten. Maximaal één uur nadat u een probleem heeft gemeld, moet er dus begonnen zijn met de oplossing ervan.

Het Control Center VPT stuurt overzichten met informatie over alle problemen en storingen naar de regiomedewerkers-VPT. Zo kan iedereen van de geconstateerde problemen en oplossingen leren.

DEEL D: TREINDIENSTLEIDING

2 Invoeren vertragingen

Doel

Het registreren van vertragingen wordt met behulp van het TNV-systeem voor een groot deel geautomatiseerd. In sommige gevallen echter zal de treindienstleider vertragingen 'met de hand' moeten invoeren:

- op baanvakken zonder TNV
- bij 'Voorwaardelijke', 'Staat stil' en 'Nader bericht' vertragingen.

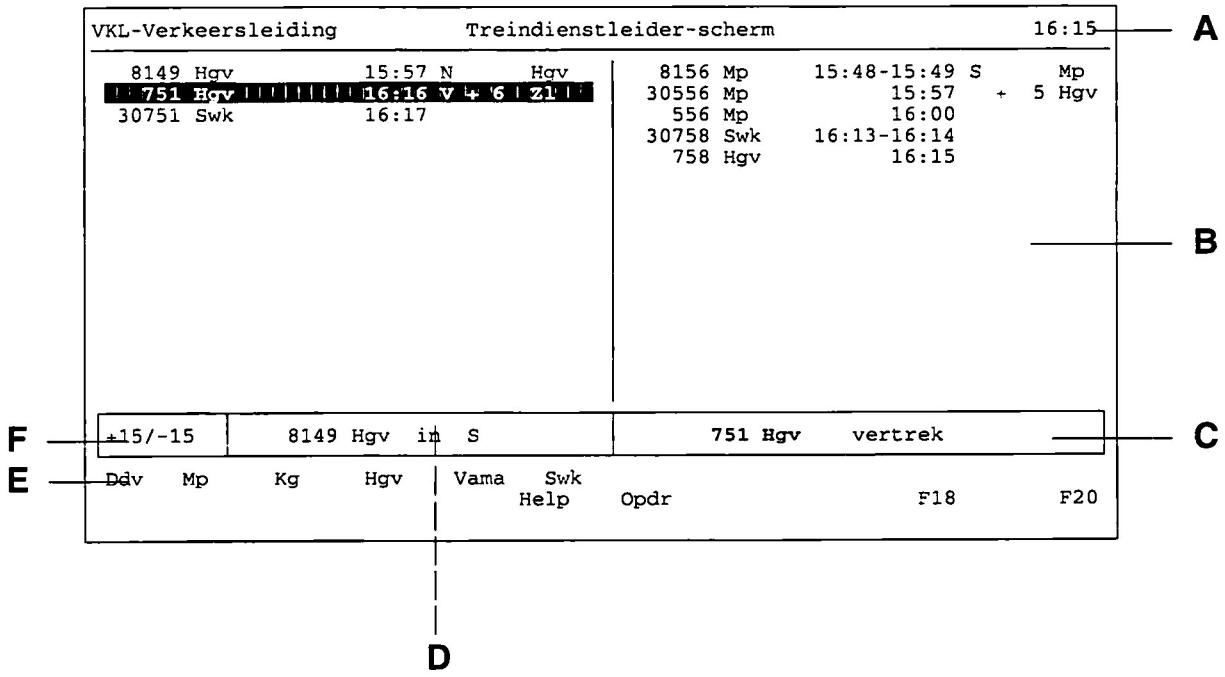
In dit hoofdstuk is beschreven hoe dit gaat.

De in VKL ingevoerde vertragingen zijn van groot belang voor de verkeersleiding.

2.1 Het treindienstleiderscherm in hoofdlijnen

Dit hoofdstuk gaat over vertragingen. U kunt ook vervroegingen invoeren (in feite zijn dit negatieve vertragingen). Omwille van de leesbaarheid is steeds de term 'vertraging' gebruikt als 'vertraging en/of vervroeging' is bedoeld.

- *Kies vanuit het hoofdmenu de optie **'Invoeren vertragingen'***
  U krijgt hierna een overzicht van alle treinen die zich in een bepaalde periode binnen het treindienstleidergebied bevinden. Bij het bepalen welke treinen dit zijn, gaat VKL uit van de actuele dienstregeling en de bekende vertragingen. Hieronder ziet u een voorbeeld van zo'n overzicht:



Toelichting

A Hier staat de **actuele tijd**.

B Het grootste deel van het scherm bestaat uit een **overzicht** van de treinen die zich in een bepaalde periode binnen het treindienstleidergebied bevinden. In het overzicht worden ook de aan het systeem bekende vertragingen getoond. Het overzicht is in tweeën gesplitst: het linker deel bevat alle **oneven treinnummers**, het rechter deel de **even treinnummers**. Per regel is telkens de volgende informatie gegeven:

- **treinnummer**
- **dienstregelpunt** waaraan de trein wordt 'toegerekend'. Hoe VKL dit doet, is beschreven in paragraaf 2.3.
- **aankomsttijd**
  De aankomsttijd wordt alleen gegeven bij een stationnement of bij een aankomst van een trein.
- **doorkomst- / vertrektijd**
  Bij een stationnement staat hier de vertrektijd. Is er geen stationnement, dan staat hier de doorkomsttijd of het tijdstip van een stop.

  
  De op het scherm gegeven tijden zijn de tijden uit de actuele dienstregeling. Deze kunnen dus afwijken van de sporenstaat! Bij omroepen aan reizigers dient hier rekening mee gehouden te worden.
- **soort van de vertraging**
  Er zijn vier soorten vertragingen, waarbij er ook combinaties mogelijk zijn. Zie paragraaf 2.2.
- **omvang van de vertraging (in minuten)**
  (alleen bij een exacte of voorwaardelijke vertraging)
- **dienstregelpunt** waarbij de vertraging is gemeld.

Als er meer treinen zijn dan er op het scherm passen, is dit rechts onderin aangegeven met een **uitroepteken** (!); dit geldt zowel voor de oneven als voor de even treinnummers.

Komt het geregeld voor dat niet alle treinen in het overzicht passen, wijzig dan de tijdmarges (zie p. 2 - 11).

☞ Het kan zijn dat van een treindienstleidergebied enkele dienstregelpunten niet worden getoond. De lokale beheerder kan namelijk het tonen van bepaalde dienstregelpunten hebben uitgeschakeld. Ze zullen dan in het overzicht bij B niet verschijnen. Wel zijn ze altijd onderaan het scherm te zien (bij E).

C **Invoervak**
Als u een vertraging invoert, staat de cursor hier. Om het invoeren te vergemakkelijken neemt het systeem al vast het treinnummer en het dienstregelpunt over van de plaats van de cursor.

D **Geheugenvak**
Van de laatste ingevoerde vertraging worden getoond: treinnummer, dienstregelpunt waarvoor de vertraging is opgegeven, vertragingsmoment, vertragingssoort en omvang van de vertraging.

E **Dienstregelpunten**
Hier staan de afkortingen van alle bij dit treindienstleidergebied horende dienstregelpunten. Dit zijn er maximaal 11.

F **Tijdmarges**
De tijdmarges zijn van invloed op de hoeveelheid treinen die in het overzicht worden getoond. Het overzicht geeft alle treinen die zich in de periode tussen de begintijd en de eindtijd ergens in het treindienstleidergebied bevinden. De begintijd is de actuele tijd min de positieve tijdmarge, de eindtijd de actuele tijd plus de negatieve tijdmarge.
Als de tijdmarges bijvoorbeeld zijn ingesteld op +5/-20 en de actuele tijd is 15:00, dan toont het overzicht alle treinen die zich tussen 14:55 en 15:20 in het gebied bevinden. Dit zijn met andere woorden de treinen die 5 minuten geleden het gebied uitreden tot en met de treinen die over 20 minuten het gebied inrijden.

Op p. 2 - 11 is beschreven hoe u de tijdmarges kunt wijzigen.

2.2 De verschillende soorten vertragingen

Er zijn twee soorten feitelijk geconstateerde vertragingen, de exacte vertraging en de staat stil-vertraging. Daarnaast zijn er twee soorten verwachte vertragingen, de voorwaardelijke en de nader bericht-vertraging. Voor enkele situaties is het toegestaan een combinatie van twee soorten vertragingen te gebruiken. Hieronder volgt eerst een toelichting voor elk van de vier soorten vertragingen, vervolgens is beschreven welke combinaties zijn toegestaan.

E exact
(bijv. +7)

De exacte vertraging is een feitelijk geconstateerde vertraging. Hij kan betrekking hebben op een aankomst- of een vertrektijd. Een vervroeging is aangegeven met een -, een vertraging met een +.

Een exacte vertraging kan afkomstig zijn van TNV of door de treindienstleider zijn ingevoerd.

V voorwaardelijk
(bijv. V +10)

Een voorwaardelijke vertraging is een vertraging waaraan naar verwachting waarschijnlijk nog iets verandert. Er is bijvoorbeeld nog tijd in te halen op een lang recht baanvak, zodat de vertraging nog wat kleiner zal worden dan hij nu is. Een voorwaardelijke vertraging kan betrekking hebben op een aankomst- of een vertrektijd (in de toekomst). Een vervroeging is aangegeven met een -, een vertraging met een +.

S staat stil

'Staat stil' wordt gebruikt als een trein stil staat **op de vrije baan** (door een defect of een ongeluk). Onbekend is wanneer het is opgelost.

De 'Staat stil' kan ook worden gebruikt als een sterk vervroegde goederentrein staat te wachten in een dienstregelpunt op bijvoorbeeld een machinist. De trein zal exact op tijd vertrekken. Een 'Nader bericht' bij deze trein zou aanleiding kunnen geven tot verwarring.

N nader bericht

'Nader bericht' wordt gebruikt als een trein **in een dienstregelpunt** stil staat. Er wordt op korte termijn een wijziging of een oplossing verwacht. De trein kan nog wel rijden, maar er is bijvoorbeeld geen vrij perron. Zodra de trein vertrekt, zal TNV de exacte vertraging berekenen.

Op het scherm wordt de Nader bericht-vertraging pas getoond als de trein in het punt aankomt waarvoor de vertraging is opgegeven! Zodra de trein daar arriveert, blijft hij er stil staan (met de indicatie N).

Combinaties van vertragingen

In sommige gevallen mag u aan een trein twee vertragingsmeldingen meegeven. De volgende combinaties zijn toegestaan:

- **Exact en nader bericht**
  De nader bericht-vertraging moet qua plantijd liggen na de activiteit met de exacte vertraging!
  Totdat de trein de activiteit bereikt met de nader bericht-vertraging wordt op het scherm alleen de exacte vertraging getoond. Zodra de trein deze activiteit bereikt, wordt er een N getoond. De trein blijft er staan.

- **Exact en voorwaardelijk**
  U kunt aan een trein met een exacte vertraging een voorwaardelijke vertraging meegeven voor een *volgend* dienstregelpunt (niet dus voor een voorafgaand dienstregelpunt). In het scherm wordt alleen de exacte vertraging getoond; de voorwaardelijke vertraging wordt wel als bericht verzonden (te zien in het Berichtenscherm).

- **Staat stil en voorwaardelijk**
  Bij een stilstaande trein kunt u tevens een verwachting opgeven wanneer de trein weer gaat rijden. Voorwaarde is dat de activiteit waarvoor u een voorwaardelijke vertraging opgeeft qua plantijd ligt op of na de activiteit met de staat

stil-melding! In het scherm wordt de trein getoond op de activiteit waarvoor de staat stil geldt (bijv. S +10).

2.3 Positiebepaling van een trein

Het treindienstleiderscherm geeft voor de verschillende treinnummers aan met welke activiteit ze momenteel bezig zijn. Hoe dit wordt bepaald, hangt ervan af of er een vertraging is en zo ja wat voor soort:

- **geen vertraging**
  De positie wordt bepaald volgens de plantijd.

- **exact**
  De positie wordt bepaald door de plantijd te corrigeren met de vertragingsomvang.

- **voorwaardelijk**
  De positie wordt bepaald volgens de plantijd (alsof er geen vertraging is).

- **staat stil**
  Als het vertrekmoment 'In' is, staat de trein op het dienstregelpunt waarvoor de vertraging is gemeld. Is het vertrekmoment 'Na', dan staat de trein tussen dat dienstregelpunt en het daarop volgende.

- **nader bericht**
  Tot de activiteit waarop de nader bericht-vertraging is gemeld, wordt de positie bepaald door de plantijd, daarna blijft het treinnummer staan op de treinactiviteit met het nader bericht.

Overgang naar een volgend dienstregelpunt

Als een trein vertrekt vanuit een bepaald dienstregelpunt blijft het scherm de naam tonen van dit dienstregelpunt totdat de trein zich 2 minuten vóór het volgende dienstregelpunt bevindt. Vanaf dat moment wordt de naam getoond van het volgende punt.

2.4 Invoeren van een vertraging

Bij het invoeren van een vertraging hebben de volgende functietoetsen een bijzondere betekenis:

<F20> = afbreken
Als u het invoeren van een vertraging wilt afbreken, bijvoorbeeld omdat u ontdekt dat u de verkeerde trein heeft geselecteerd, druk dan op **<F20>**.

<F17> = één invoerveld terug
Met **<F17>** gaat u terug naar een vorig invoerveld, bijvoorbeeld van vertragingsmoment naar dienstregelpunt.

<F19> = terug naar het eerste invoerveld
Met **<F19>** gaat u terug naar het eerste invoerveld. De cursor blijft op de geselecteerde trein staan (wilt u een andere trein selecteren, druk dan op <F20>).

Op de volgende manier kunt u een vertraging invoeren:

- *Verplaats de cursor naar de trein waarvan u een vertraging wilt invoeren.*
  Met → of ← kunt u naar de rechter, resp. linker kolom gaan.
  In het invoervak (C) worden treinnummer en dienstregelpunt automatisch overgenomen vanuit het overzicht. Als u de cursor verplaatst, zult u merken dat ook de inhoud van het invoervak verandert.

Voor het invoeren van de vertragingsgevens heeft u vervolgens drie mogelijkheden:
1 Neem de standaardwaarden van het systeem over. Dit doet u door meteen op <Voer Opdr Uit> ('Nu knop') te drukken.
2 Voer zelf alle gegevens in van de vertraging: treinnummer, dienstregelpunt, vertragingsmoment, etc. Druk hierna op <Voer Opdr Uit>.
3 Voer een deel van de vertragingsgegevens in. Voor de overige gegevens gaat het systeem uit van de standaardwaarden.

Hierna worden de drie mogelijkheden toegelicht:

A 'Nu knop' (<Voer Opdr Uit>)

- *Druk meteen op **<Voer Opdr Uit>** ('Nu knop').*
  VKL neemt voor de gegevens van de vertraging dan automatisch de volgende waarden aan:
  1) het **treinnummer** is het nummer dat op de geselecteerde regel staat.
  2) het **dienstregelpunt** is het punt dat op de geselecteerde regel staat.
  3) het **vertragingsmoment** is 'Vertrek'.
  4) de **vertragingssoort** is 'Exact'.
  5) ten aanzien van de **omvang van de vertraging** neemt VKL aan dat de trein vertrekt op het moment dat u op <Voer Opdr Uit> drukt (vandaar de term 'Nu' knop). Aan de hand van de actuele tijd en het tijdstip dat de trein volgens de actuele dienstregeling had moeten vertrekken, berekent het systeem vervolgens automatisch de vertraging.

B Zelf alle vertragingsgegevens invoeren

U kunt ook alle vertragingsgevens zelf invoeren:

- *Druk op <Return>.*

treinnummer

- *Wilt u het geselecteerde **treinnummer** overnemen, druk dan op <Return>.*
  Wilt u het treinnummer niet overnemen, bijvoorbeeld om een vertraging in te voeren van een (nog) niet in het overzicht voorkomende trein, druk dan op <F19> om het invoerveld te wissen. Tik hierna het treinnummer in en druk op <Return>.

dienstregelpunt

- *Wilt u het geselecteerde **dienstregelpunt** overnemen, druk op <Return>.*
  Wilt u een ander dienstregelpunt kiezen, gebruik dan → en/of ←; druk op <Return> als het gewenste punt oplicht.
  Op deze manier kunt u ook een vertraging invoeren op een dienstregelpunt dat niet wordt getoond in het overzicht bij B.

vertragingsmoment

- *Kies het **vertragingsmoment**.*
  De standaardwaarde is 'Vertrek'. Wilt u deze waarde niet overnemen, geef dan een ander vertragingsmoment op.
  U kunt - met de cursortoetsen - kiezen uit:
  Vertrek
  Aankomst
  In dienstregelpunt
  Na dienstregelpunt
- *Druk op <Return> als het gewenste vertragingsmoment oplicht.*

vertragingssoort

- *Kies de **vertragingssoort**.*



Niet alle combinaties van vertragingssoort en vertragingsmoment zijn toegestaan:
- 'Exact' en 'Voorwaardelijk' zijn alleen toegestaan bij 'Vertrek' en 'Aankomst'.
- 'Staat stil' en 'Nader bericht' zijn alleen toegestaan bij 'In dienstregelpunt' en 'Na dienstregelpunt'.

De standaardwaarde is 'Exact'. Wilt u deze waarde niet overnemen, geef dan een andere vertragingssoort op.
U kunt - met de cursortoetsen - kiezen uit:
Exact
Voorwaardelijk
Staat stil
Nader bericht
Op p. 2 - 4 e.v. is beschreven waarvoor u de verschillende soorten vertragingen gebruikt.

omvang van de vertraging

(alleen bij exacte en voorwaardelijke vertragingen)

- *Voer de **omvang van de vertraging** in (in minuten). Wilt u een vervroeging invoeren, tik dan eerst een min (-) in.*
- *Druk op **<Voer Opdr Uit>**.*

C Deel van de vertragingsgegevens zelf invoeren

U kunt de 'Nu knop' (<Voer Opdr Uit>) ook gebruiken als u al een deel van de vertragingsgegevens heeft ingevuld. Voor de resterende gegevens gaat het systeem dan uit van de hiervoor genoemde standaardwaarden.

Wilt u bijvoorbeeld de 'Nu knop' gebruiken bij de aankomst van een trein, volg dan de hiervoor beschreven instructies tot en met het kiezen van het vertragingsmoment. Druk daarna meteen op <Voer Opdr Uit>.

Opslaan van de gegevens

Nadat u de vertraging heeft ingevoerd, voert VKL een aantal controles uit. Is alles in orde, dan volgt de melding 'Vertraging geaccepteerd' en wordt de vertraging opgeslagen. De vertraging zal niet meteen in het overzicht te zien zijn. De gegevens in het overzicht worden namelijk slechts één keer per minuut ververst.
VKL zal de vertraging tevens als **bericht** doorsturen naar de beeldschermen van de verkeersleiding en ieder ander bij wie de trein in het overzicht staat.

Is er iets niet in orde, dan krijgt u een foutmelding. Het kan ook zijn dat VKL met een waarschuwing komt en u vraagt eens te kijken of de vertraging wel juist is. U kunt de vertraging bevestigen door 'Ja' te kiezen; als u 'Nee' kiest, kunt u de vertraging wijzigen.

Herstellen van een onjuist opgegeven vertraging

Als u zich bij het opgeven van de vertraging heeft vergist (u heeft bijvoorbeeld 55 minuten vertraging opgegeven in plaats van 5), herstelt u dit door voor de betreffende trein een nieuwe vertraging op te geven. Deze vertraging zal dan de oude vervangen.

Opheffen van een vertraging

Het opheffen van een vertraging is in feite hetzelfde als het herstellen van een onjuist opgegeven vertraging. U geeft voor de betreffende trein een nieuwe vertraging op met de waarde 0.

2.5 Wijzigen van de tijdmarges

Links onderin het scherm zijn de tijdmarges aangegeven. Standaard zijn deze marges ingesteld op + 5 en - 30 minuten. Het overzicht toont dan de treinen die 5 minuten geleden het gebied uitreden tot en met de treinen die over 30 minuten het gebied inrijden.
Op de volgende manier kunt u deze tijdmarges wijzigen:

- *Druk op **<F18>**.*

- *Tik de **positieve tijdmarge** in <Return>.*
  Standaard staat deze marge ingesteld op 5 minuten.
  De tijdmarge moet tussen 1 en 30 minuten liggen.

- *Tik de **negatieve tijdmarge** in.*
  Standaard staat deze marge ingesteld op 30 minuten.
  De tijdmarge moet tussen 1 en 30 minuten liggen.

- *Druk op **<Voer Opdr Uit>**.*

VKL zal hierna meteen het overzicht aanpassen aan de gewijzigde tijdmarges. Als u zowel positieve als negatieve tijdmarges kleiner maakt, zullen er doorgaans minder treinen worden getoond. Maakt u beide groter, dan zal het getoonde aantal treinen doorgaans groter zijn.

2.6 Stoppen

Op de volgende manier beëindigt u het werken met het treindienstleiderscherm:

- *Druk op **<F20>**.*

VKL vraagt om bevestiging:

- *Druk op ← om de oplichtende balk op JA te plaatsen.*

- *Druk op **<Return>**.*

U keert terug naar het hoofdmenu van VKL.

DEEL D: TREINDIENSTLEIDING

3 TNV

Doel

In dit hoofdstuk is beschreven wat TNV is en hoe u ermee kunt werken.

3.1 Wat is TNV?

TNV is de afkorting van TreinNummerVolgsysteem. Het is een systeem waarmee met behulp van treinnummers de loop van de treinen gevolgd kan worden. Per systeem worden de treinen gevolgd in het volggebied. Dit volggebied is weer opgedeeld in TNV-bediengebieden.

De werkwijze van TNV is in grote lijnen als volgt:
Vanaf de emplacementen en delen van de vrije baan komen op diverse posities meldingen binnen (van secties, seinen, wissels e.d.).
Als een trein voorbij zo'n positie rijdt, registreert TNV dit als een verplaatsing. Voordat deze verplaatsing zich voordoet dient er, bij die positie, een (trein)nummer toegekend te zijn. Veelal zal er al een nummer met de trein mee verplaatst zijn. Is dit niet het geval (geen nummer aanwezig of ingevoerd), dan plaatst TNV op die positie een nummer met een sterretje (bijvoorbeeld *00123). Achteraf kunt u dit 'sternummer' wijzigen in het treinnummer. TNV kan een eenmaal toegekend treinnummer in principe de hele dag volgen, zelfs wanneer de trein van het ene TNV-gebied naar het andere rijdt.

Op een beeldscherm en eventueel het tableau wordt de loop van de treinen weergegeven. Als TNV een treinbeweging detecteert, wordt het treinnummer van de ene positie naar de andere verplaatst. Bij een omnummerpositie zal bovendien het nummer automatisch worden gewijzigd.

TNV en VKL

TNV speelt een belangrijke rol bij het leveren van gegevens aan VKL. Voor het goed functioneren van VKL is het absoluut noodzakelijk dat alle vertragingen zo snel mogelijk bij VKL bekend zijn. Weliswaar kunnen vertragingen in VKL 'met de hand' worden ingevoerd, maar voor 'gewone' vertragingen is dit niet nodig: deze worden automatisch berekend aan de hand van de van TNV afkomstige gegevens. Aan de hand van de door TNV bepaalde actuele positie en de positie die een trein zou moeten hebben volgens de actuele dienstregeling, berekent VKL eventuele vertragingen (en vervroegingen). Voor baanvakken waarop een TNV is geïnstalleerd hoeven dan alleen nog maar voorwaardelijke vertragingen, 'Staat stil' en 'Nader bericht'-meldingen met de hand te worden ingevoerd.

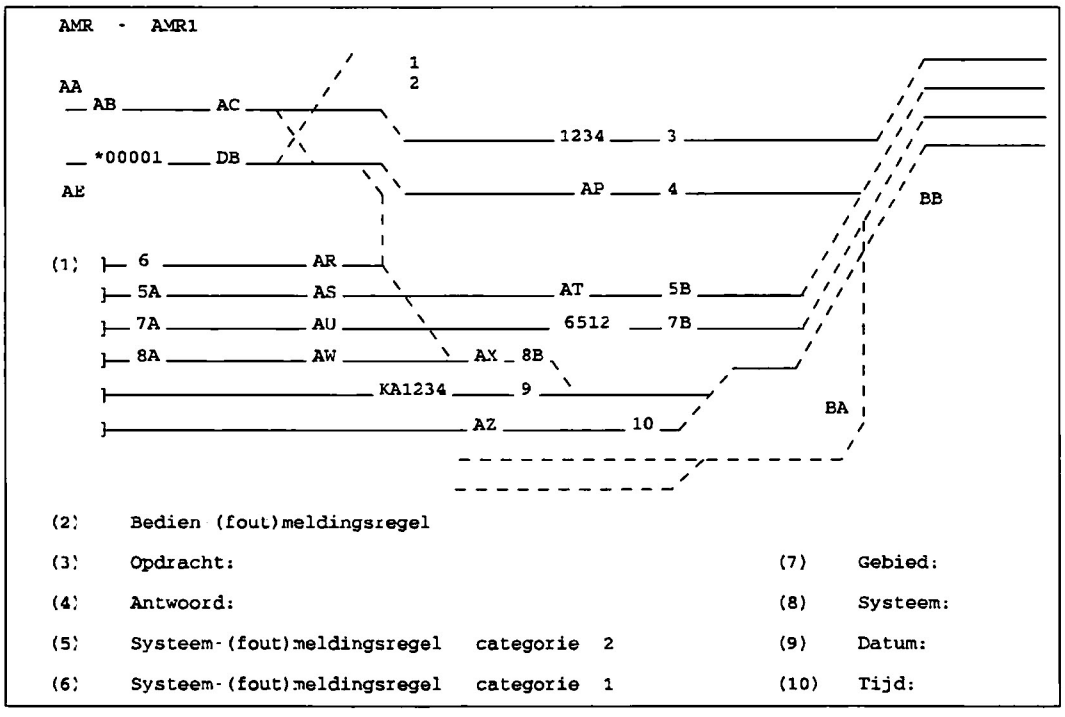
3.2 Benodigde apparatuur

Een TNV-werkplek bestaat in ieder geval uit een beeldscherm en een toetsenbord. Het beeldscherm toont een deel van het volggebied met daarop de posities van de verschillende treinen. Het toetsenbord gebruikt u voor het geven van opdrachten aan TNV.
Vaak is er ook een tableau, waarop de posities van de verschillende treinen zijn aangegeven.

In sommige gevallen is er sprake van een gecombineerde EBP/TNV-werkplek. Door middel van een eenvoudige opdracht (zie p. 3 - 9) kunt u dan van EBP overschakelen naar TNV en weer terug.

TNV-beeldscherm

Een voorbeeld van een TNV-beeldscherm vindt u hieronder. Op de volgende pagina's vindt u een toelichting bij de verschillende onderdelen van dit scherm.



Toelichting

(1) Presentatie-beeld
Het bovenste deel van het scherm toont een schematische weergave van een bediengebied met daarin de actuele toestand met betrekking tot de treinen. Op p. 3 - 12 is beschreven hoe u een ander deel van dit bediengebied op het scherm kunt krijgen.

(2) Meldingen van de 3e categorie
Hier verschijnen foutmeldingen die worden veroorzaakt doordat u bijvoorbeeld een opdracht verkeerd heeft ingetikt. Een melding van de 3e categorie gaat gepaard met één piepje. Hij verdwijnt als u op <Return> drukt.

(3) Opdrachtregel
Als u een opdracht invoert, verschijnt hier de door u ingetikte tekst.

(4) Antwoordregel
De eventuele reactie van TNV op door u ingetikte opdrachten staat op deze regel.

(5) Meldingen van de 2e categorie
Hier verschijnen meldingen die betrekking hebben op minder ernstige systeem- of procesgebeurtenissen. Een melding van de 2e categorie gaat gepaard met twee piepjes. Hij verdwijnt na verloop van een enige tijd of eerder, zodra u op <Return> drukt.

(6) Meldingen van de 1e categorie
Hier verschijnen meldingen die betrekking hebben op ernstige systeemfouten. Een melding van de 1e categorie gaat gepaard met een aanhoudend piepsignaal. De melding en het piepen verdwijnen pas nadat u heeft 'gekwiteerd' (zie p. 3 - 10).

(7) Gebied
Actuele TNV-bediengebied. Op p. 3 - 12 is beschreven hoe u een ander bediengebied selecteert.

(8) Systeem
Actuele volggebied. Op p. 3 - 12 is beschreven hoe u een ander volggebied selecteert.

(9) Datum

(10) Tijd

Toetsenbord

Het toetsenbord bevat de volgende bijzondere toetsen:

toets	betekenis
<F9>	Cursor naar begin van de regel
<F10>	Cursor naar einde van de regel
<F12>	Verwijder teken waar cursor op staat
<F13>	Verwijder tot einde van de regel
<F14>	Verwijder hele regel
<Backspace>	Verwijder teken vóór de cursor
<Vorig Beeld>	Ga één scherm terug
<Volg Beeld>	Ga één scherm vooruit
<pijl omhoog>	Ga één opdracht terug in de opdrachtenbuffer
<pijl omlaag>	Ga één opdracht verder in de opdrachtenbuffer

Macrotoetsen
Macrotoetsen zijn toetsen die u kunt 'programmeren'. U kunt zelf een opdracht of een tekst toekennen aan één van deze toetsen.
De volgende toetsen zijn als macrotoets te gebruiken:
- <F6> t/m <F8>
- <F11>
- <F17> t/m <F20>
- <PF1> t/m <PF4>
- de numerieke toetsen rechts op het toetsenbord
- de toetsen met de tekens: ', 1 t/m 0, - en =

Het definiëren van macrotoetsen is beschreven in paragraaf 3.12.

Als de werkplek in de 'EBP'-stand staat, hebben sommige toetsen een andere betekenis! Zie handleiding EBP.

Tableau

Een tableau geeft de emplacementen en delen van de vrije baan weer binnen het volggebied. Sommige TNV's zijn gekoppeld aan het tableau. De posities op het tableau zijn dan voorzien van displays die het nummer van een gedetecteerde trein kunnen weergeven.

3.3 Bedienopdrachten, algemeen

U kunt TNV verschillende opdrachten geven, bijvoorbeeld om een treinnummer toe te kennen of een ander bediengebied te kiezen. In de volgende paragrafen komen alle opdrachten aan de orde.
Een opdracht bestaat altijd uit een code, eventueel gevolgd door een spatie en een nader in te vullen deel. Bij de beschrijving van de opdrachten staat het nader in te vullen deel tussen haakjes. U moet dit dus niet letterlijk intikken! Als er bijvoorbeeld staat *(treinnummer)*, moet u het nummer van de gewenste trein intikken.
U verstuurt een opdracht altijd door op <Return> te drukken.

TNV controleert vervolgens de opdracht en kijkt of hij uit te voeren is. Is dit het geval, dan wordt de opdracht in de antwoordregel getoond. Kan TNV de opdracht niet uitvoeren (bijvoorbeeld als u een tikfout heeft gemaakt), dan volgt er een foutmelding van de 3e categorie (met één piepje). De door u ingetikte opdracht blijft op de opdrachtregel staan. U kunt de opdracht wijzigen en opnieuw versturen (handig om een tikfoutje te verbeteren). Gebruik de cursortoetsen, <F9> (= cursor naar begin van de regel) en/of <F10> (= cursor naar einde van de regel) om de cursor te verplaatsen en wijzig waar nodig de opdracht. Als u direct iets intikt - zonder de cursortoetsen te gebruiken - zal de regel worden gewist en kunt u een nieuwe opdracht intikken.

De codes van de opdrachten zijn afkortingen. 'I BD' bijvoorbeeld staat voor 'Invoer Bedienaar'. Er zijn vier groepen opdrachten:

I = Invoer
W = Wijzig
V = Verwijder
G = Geef (overzicht)

Omdat de volledige omschrijving makkelijker te onthouden zal zijn dan de codes, vindt u onder elke opdracht (tussen haakjes) de volledige omschrijving van de code. In bijlage 1 vindt u een overzicht van alle opdrachten met hun codes.

Opdrachtenbuffer

TNV onthoudt de laatste 20 door u verstuurde opdrachten. Met de cursortoetsen (<pijl omhoog> en <pijl omlaag>) kunt u door deze opdrachtenbuffer 'bladeren'. Druk op <Return> om een opdracht opnieuw te versturen.

3.4 Starten en stoppen

Starten

Nadat het systeem is opgestart, zal TNV de werkplek automatisch instellen op een bepaalde gebruiker (de 'standaard bedienaar'). Is er echter op een gegeven moment geen bedienaar actief (het commando 'Verwijder BeDienaar' is gebruikt), dan moet u uw **bedienaarscode** en uw **wachtwoord** opgeven:

- ***I BD*** *(bedienaarscode) <Return>.*
  (Invoer BeDienaar)

- *Tik vervolgens uw* ***wachtwoord*** *in, <Return>.*

Aan de hand van uw bedienaarscode bepaalt TNV voor welke opdrachten u bevoegd bent.

Wisseling van dienst

Als een andere gebruiker met TNV wil gaan werken (bijvoorbeeld bij wisseling van dienst), moet de nieuwe gebruiker zich met de volgende opdracht aan het systeem aanmelden:

- ***W BD*** *(bedienaarscode) <Return>*
  (Wijzig BeDienaar)

- *Tik vervolgens het bij deze bedienaarscode horende* ***wachtwoord*** *in, <Return>*

Aan de hand van de bedienaarscode bepaalt TNV voor welke opdrachten de nieuwe gebruiker bevoegd is.

Wilt u weten op welke gebruiker de werkplek nu staat ingesteld, tik dan in:

- ***G BD*** *<Return>*
  (Geef BeDienaar)

Stoppen

Als u het werken met TNV (tijdelijk) wilt beëindigen, tik dan in:

- ***V BD*** *<Return>*
  (Verwijder Bedienaar)

Hiermee wordt voorkomen dat onbevoegden opdrachten kunnen invoeren.



Gebruik deze opdracht niet als iemand anders (met een eigen bedienaarscode) met TNV wil gaan werken. Hiervoor dient de opdracht 'W BD'.

Wisselen tussen EBP en TNV

Als u een gecombineerde EBP/TNV-werkplek heeft, kunt u op de volgende manier van EBP naar TNV overschakelen:

- ***W SYS TNV*** *<Return>*
  (Wijzig Systeem)

Tik het volgende in om weer terug te gaan naar EBP:

- ***W SYS EBP*** *<Return>*
  (Wijzig Systeem)

3.5 Meldingen

TNV kan verschillende (fout)meldingen geven. Ze gaan gepaard met één of twee piepjes of een aanhoudende pieptoon. Er zijn drie soorten meldingen:

- **Meldingen van de 1e categorie**
  Hebben betrekking op ernstige systeemfouten. De melding gaat gepaard met een aanhoudend piepsignaal. In de melding is tevens een 'kwiteernummer' opgenomen.
  Een melding van de 1e categorie en het begeleidende piepen verdwijnen pas nadat u heeft gekwiteerd.

- **Meldingen van de 2e categorie**
  Hebben betrekking op minder ernstige systeem- of procesgebeurtenissen. De melding gaat gepaard met twee piepjes. Een melding van de 2e categorie verdwijnt na verloop van tijd vanzelf van het scherm (automatisch kwiteren). U kunt echter ook op <Return> drukken: de melding verdwijnt dan meteen van het scherm (handmatig kwiteren).

- **Meldingen van de 3e categorie**
  Geven aan dat er iets aan de hand is met de door u ingetikte opdracht. Bijvoorbeeld omdat u een tikfout heeft gemaakt. De melding gaat gepaard met één piepje.



Als er vlak bij elkaar meerdere werkplekken zijn opgesteld, zal niet iedere gebruiker de meldingen van de 1e en de 2e categorie op zijn scherm krijgen. Als er enkele gebruikers van de systeemmeldingen op de hoogte zijn, is dit immers voldoende.

Kwiteren

Bij een melding van de 1e categorie klinkt er een aanhoudend piepsignaal. De melding en het piepen verdwijnen pas nadat u heeft gekwiteerd. U moet hierbij het nummer opgeven van de melding.

- ***KW** (kwiteernummer) <Return>*
  (KWiteer)

Het kan zijn dat er inmiddels een volgende melding is. Deze wordt dan getoond en het piepen blijft: u moet ook deze melding 'kwiteren'.



Niet iedere gebruiker krijgt meldingen van de 1e categorie! Vooral niet als er vlak bij elkaar meerdere werkplekken zijn opgesteld.

Oude meldingen bekijken

Systeemmeldingen blijven nog enige tijd in TNV opgeslagen. Met de volgende opdracht kunt u de meest recente bekijken:

- ***G MLD*** *<Return>*
  (Geef MeLDingen)

U krijgt hierna op het scherm een chronologisch overzicht van alle meldingen uit de categorieën 1 en 2. Automatisch gekwiteerde meldingen van de 2e categorie worden in het overzicht afwijkend weergegeven (donkere tekst op lichte achtergrond).

Als u op <Return> drukt, verdwijnt het overzicht van het scherm.

3.6 Volggebied, bediengebied, presentatiebeeld

Volggebied

Elke werkplek is ingesteld op een bepaald volggebied. Meestal is dit het gebied dat hoort bij het lokale TNV-systeem. U kunt echter de werkplek omschakelen naar een ander volggebied. Alle opdrachten die u daarna geeft, worden dan verwerkt door het TNV-systeem van dat andere volggebied.
Op het scherm, bij 'Systeem' (zie p. 3 - 2), kunt u zien op welk volggebied TNV is ingesteld. Met de volgende opdracht schakelt u om naar een ander volggebied:

- ***W VG** (volggebied) <Return>*
  (Wijzig Volggebied)

Als u van volggebied wijzigt, zal TNV automatisch een bediengebied selecteren binnen dat andere volggebied.



Deze opdracht is niet mogelijk op een gecombineerde EBP/TNV-bedienplek.
Bij TNV-systemen die zijn opgesteld louter ten behoeve van VKL (dit betreft voornamelijk TNV's buiten de Randstad) is deze opdracht meestal niet beschikbaar.

TNV-bediengebied

Elk volggebied is opgedeeld in een aantal bediengebieden. Een werkplek kan op een bepaald moment maar voor één bediengebied tegelijk actief zijn. Alle opdrachten die u geeft over posities en treinnummers hebben alleen betrekking op dat gebied. Welk TNV-bediengebied op een gegeven moment geselecteerd is, kunt u zien rechtsonder in het scherm bij 'Gebied' (zie p. 3 - 2).
Op de volgende manier kunt u een ander bediengebied selecteren:

- ***W TG** (TNV-bedienGebied) <Return>*
  (Wijzig TNV-bedienGebied)

TNV zal automatisch een presentatiebeeld kiezen dat bij dit bediengebied hoort.

Presentatiebeeld

Het tableau geeft de situatie weer van het hele volggebied, op het beeldscherm is dit niet mogelijk: het is er te klein voor. Meestal zal het zelfs niet mogelijk zijn om een compleet TNV-bediengebied weer te geven. Het bediengebied is dan verdeeld in een aantal presentatiebeelden, waarbij er op het beeldscherm steeds één presentatiebeeld wordt afgebeeld. Op de volgende manier kunt u een ander presentatiebeeld kiezen:

- ***W PB*** *(gebiedscode) <Return>*
  (Wijzig PresentatieBeeld)

Wilt u de naam weten van het actuele presentatiebeeld, tik dan in:

- ***G PB*** *<Return>*
  (Geef PresentatieBeeld)



Het is mogelijk een presentatiebeeld te kiezen buiten het actuele bediengebied. Dit zal dan worden afgebeeld. TNV zal echter niet automatisch van bediengebied veranderen!

3.7 Treinnummers

TNV werkt in feite met twee soorten gegevens: treinnummers en de posities waarop of waartussen deze treinnummers zich kunnen bevinden. In deze paragraaf komen de diverse opdrachten aan de orde die te maken hebben met treinnummers: invoeren en verwijderen van een treinnummer, wijzigen van een gewoon nummer en van een alarmnummer en het opvragen van de positie van een treinnummer.

In paragraaf 3.8 komen de opdrachten aan de orde die betrekking hebben op posities.

Invoeren treinnummer

Met deze opdracht voert u een treinnummer in op een bepaalde positie.

- ***I TN*** *(treinnummer) (positie) <Return>*
  (Invoer TreinNummer)

Als u geen treinnummer heeft ingevoerd en TNV detecteert een treinbeweging, zal TNV een alarmnummer toekennen (zie p. 3 - 15).

Wijzigen treinnummer

Hiermee kunt u een bestaand treinnummer door een ander treinnummer vervangen.

- ***W TN*** *(bestaand treinnummer) (nieuw treinnummer) <Return>*
  (Wijzig TreinNummer)

Wijzigen alarmnummer (sternummer)

Als TNV een treinbeweging detecteert die niet aan een bestaand treinnummer is te koppelen, wordt er een fictief nummer (het alarmnummer of sternummer) toegekend. Dit nummer begint altijd met een sterretje (*). Met de volgende opdracht kunt u dit nummer vervangen door het echte treinnummer:

- ***W TN AN*** *(treinnummer) <Return>*
  (Wijzig TreinNummer AlarmNummer)

Als u deze opdracht heeft gegeven, komt TNV met de volgende melding:

W TN (alarmnummer) (treinnummer)

Bij (alarmnummer) staat het laatst gegenereerde en nog aanwezige alarmnummer, bij (treinnummer) het door u ingetikte treinnummer.

- *Druk op* ***<Return>*** *om de opdracht te bevestigen.*

Verwijderen treinnummer

- ***V TN*** *(treinnummer) <Return>*
  (Verwijder TreinNummer)

Positie opvragen van een trein

- ***G TN*** *(treinnummer) <Return>*
  (Geef TreinNummer)

Op de antwoordregel verschijnt de positie waar het treinnummer zich bevindt. In het bovenste deel van het TNV-scherm wordt het deel van het emplacement afgebeeld waarin zich deze positie bevindt. Het door u opgevraagde treinnummer knippert.

3.8 Posities

TNV werkt in feite met twee soorten gegevens: **treinnummers** en de **posities** waarop deze treinnummers zich kunnen bevinden. In deze paragraaf komen de diverse opdrachten aan de orde die te maken hebben met posities: invoeren, wijzigen, verwijderen en opvragen van het treinnummer op een bepaalde positie. In paragraaf 3.7 zijn de opdrachten behandeld die betrekking hebben op treinnummers.

TNV volgt treinnummers van positie naar positie; hierbij is de **richting** waarin een trein zich verplaatst van belang. Elke lokatie heeft dus twee posities: één voor de ene richting en één voor de andere rijrichting. De rijrichting is overigens alleen van belang bij de opdrachten 'ATG', 'AP' en 'OP'.

Op het tableau worden de treinnummers afgebeeld in **vensters**. Elke positie heeft minimaal één venster, maar dit kunnen er ook meer zijn. Op sommige posities kunnen er zich namelijk op een bepaald moment meerdere treinnummers bevinden. Als dit het geval is, hoeft u zich niet te bekommeren om de juiste volgorde van de treinnummers: TNV houdt dit automatisch bij.

Er zijn drie bijzondere vormen van posities: de ATG (afgeleide treinnummer-generatiepositie), de omnummerpositie en de positie met een attentiesignaal. Wat dit zijn en wat u ermee kunt doen, is in de paragrafen 3.9, 3.10 en 3.11 uitgelegd.

Invoeren van treinnummer op een positie

- ***I PVI*** *(positie) (treinnummer) <Return>*
  (Invoer Positie/Venster Inhoud)

Op het beeldscherm en/of tableau wordt op de aangegeven positie het treinnummer weergegeven.

Wijzigen van treinnummer op een positie

- ***W PVI*** *(positie) (nieuwe treinnummer) <Return>*
  (Wijzig Positie/Venster Inhoud)

Het oude treinnummer op deze positie wordt vervangen door het nieuwe.

Verwijderen van treinnummer op een positie

- ***V PVI*** *(positie) <Return>*
  (Verwijder Positie/Venster Inhoud)

Het treinnummer op deze positie wordt verwijderd.

Opvragen treinnummer op een positie

- ***G PVI*** *(positie) <Return>*
  (Geef Positie/Venster Inhoud)

Op de antwoordregel verschijnt het treinnummer dat zich op de opgegeven positie bevindt. In het bovenste deel van het TNV-scherm wordt het deel van het emplacement afgebeeld waarin zich deze positie bevindt. Het door u opgevraagde treinnummer knippert.

3.9 ATG-posities

ATG-posities (ATG = Afgeleide TreinnummerGeneratie) worden gebruikt bij het splitsen van een trein.
Als er een trein aankomt bij een ATG-positie leidt TNV een nieuw nummer af uit het bestaande treinnummer. Het nieuwe nummer wordt vervolgens met het afgesplitste deel mee verplaatst. Het oorspronkelijke nummer blijft staan op de vorige positie.
Een ATG-markering is altijd tijdelijk: hij verdwijnt automatisch nadat één treinnummer is afgeleid. Moet er opnieuw een afgeleid treinnummer op deze positie worden gegenereerd, dan zult u een nieuwe ATG-opdracht moeten geven.

De ATG-markering geldt voor verplaatsingen in één richting. Bij een treinbeweging in de andere richting wordt er geen nieuw treinnummer afgeleid!

Hoe het afgeleide treinnummer eruit ziet, hangt ervan af of het oude nummer een alarmnummer is of niet:

- **Oude nummer is alarmnummer**
  Het nieuwe nummer is een nieuw alarmnummer. (*DDDDD, waarbij DDDDD een getal is tussen 0 en 99999).

- **Oude nummer is geen alarmnummer**
  Het nieuwe nummer is gelijk aan het oorspronkelijke treinnummer, voorafgegaan door een sterretje (*). Als het oorspronkelijke nummer 6 tekens lang was, wordt het meest rechtse teken weggelaten.

Invoeren ATG-positie

- ***I ATG*** *(positienummer) <Return>*
  (Invoer Afgeleide TreinnummerGeneratie-positie)

Uit het door u opgegeven *(positienummer)* blijkt tevens voor welke richting de ATG-markering geldt.

Verwijderen ATG-positie

- ***V ATG*** *(positie) <Return>*
  (Verwijder Afgeleide TreinnummerGeneratie-positie)

Overzicht van alle ATG-posities

- ***G ATG*** *<Return>*
  (Geef Afgeleide TreinnummerGeneratie-positie)

Vervolgens krijgt u een overzicht van alle posities die op dit moment zijn gemarkeerd als ATG.
Als u op <Return> drukt, verdwijnt het overzicht weer van het scherm.

3.10 Omnummerposities

Een omnummerpositie is een positie waar een treinnummer wordt omgenummerd door een bepaalde waarde bij het oorspronkelijke treinnummer op te tellen. Dit kan een positieve of een negatieve waarde zijn.

Het omnummeren vindt plaats zodra TNV een treinbeweging detecteert (vanuit een bepaalde richting) naar de betreffende omnummerpositie. Het omnummeren vindt alleen plaats voor die treinseries, waarvoor is opgegeven dat ze op deze positie omgenummerd moeten worden.

Welke posities binnen een bepaald gebied als omnummerpositie fungeren en voor welke richting, wordt door de lokale beheerder vastgelegd. Het enige dat u kunt wijzigen is de waarde die bij het omnummeren wordt gebruikt en de treinseries die omgenummerd moeten worden.

Wijzigen omnummerpositie

- ***W OP*** *(positie) (treinserie) (waarde) <Return>*
  (Wijzig OmnummerPositie)

Als u bij waarde niets invult of een 0, zal de opgegeven treinserie niet langer worden omgenummerd: de opdracht tot omnummeren wordt voor deze serie ingetrokken.

Overzicht van alle omnummerposities

- ***G OP*** *<Return>*
  (Geef OmnummerPositie)

Hierna krijgt u een overzicht van alle posities die als omnummerpositie zijn gemarkeerd. Per omnummerpositie geeft het overzicht de treinserie(s) waarop het omnummeren betrekking heeft en de waarden die hierbij worden gebruikt.

Als u op <Return> drukt, verdwijnt het overzicht weer van het scherm.

3.11 Attentiesignaal

Het is mogelijk om bij treinbewegingen naar een bepaalde positie een waarschuwingssignaal te krijgen. U moet dan een 'Attentiesignaal' op deze positie instellen. Als TNV naar deze positie een treinbeweging detecteert, volgt er een melding van de 2e categorie (2 piepjes).

Er zijn drie opdrachten met betrekking tot een attentiesignaal: u kunt een attentiesignaal invoeren of verwijderen en u kunt een overzicht opvragen van alle posities waaraan een attentiesignaal is gekoppeld.

Invoeren attentiesignaal

- ***I AP*** *(positie) <Return>*
  (Invoer AttentiesignaalPositie)

De markering geldt slechts voor verplaatsingen in één richting. Welke dit is, hangt af van de opgegeven positie.

Verwijderen attentiesignaal

- ***V AP*** *(positie) <Return>*
  (Verwijder AttentiesignaalPositie)

Overzicht van alle posities met een attentiesignaal

- ***G AP*** *<Return>*
  (Geef AttentiesignaalPositie)

Als u op <Return> drukt, verdwijnt het overzicht weer van het scherm.

3.12 Macro's

Met een macro kunt u een opdracht die u veel gebruikt of een tekst die u vaak intikt onder een bepaalde toets programmeren. U kunt dan letterlijk met één druk op de knop een opdracht uitvoeren of een tekst op het scherm zetten.
De volgende toetsen zijn als macrotoets te programmeren:

- <F6> t/m <F8>
- <F11>
- <F17> t/m <F20>
- <PF1> t/m <PF4>
- de numerieke toetsen rechts op het toetsenbord
- de toetsen met de tekens: ', 1 t/m 0, - en =

Macro definiëren

- ***I MATS*** *(macrotoets) (tekst van de opdracht) <Return>*
  (Invoer Macrotoets)

VOORBEELD 1

I MATS <F6> W TN AN <Return>
Deze macro vereenvoudigt het omnummeren van een alarmnummer. Als u na deze macrodefinitie op <F6> drukt, zet TNV automatisch de volgende tekst op de opdrachtregel:
W TN AN
U hoeft hierna alleen nog het nieuwe treinnummer in te tikken, gevolgd door <Return>, om de omnummeropdracht af te maken en te versturen.

VOORBEELD 2

I MATS <F7> W TG Treinstad@ <Return>
Als u hierna op <F7> drukt, zal TNV automatisch als bedienгebied 'Treinstad' kiezen. De @ aan het einde van de opdrachttekst zorgt ervoor dat de macro meteen wordt uitgevoerd (@ is voor TNV gelijk aan een druk op <Return>).

Vooral bij veel gebruikte commando's is het handig om een macro te definiëren.

Macro wijzigen

- ***W MATS*** *(macrotoets)*
  (Wijzig Macrotoets)

Nadat u op de te wijzigen macrotoets heeft gedrukt, verschijnt de huidige opdrachttekst in de opdrachtregel.

- *Wijzig de tekst in de opdrachtregel, <Return>*

Macro verwijderen

- ***V MATS*** *(macrotoets) <Return>*
  (Verwijder MacroToetS)

Overzicht van alle macro's

- ***G MATS*** *<Return>*
  (Geef MacroToetS)

Hierna krijgt u een overzicht van alle gedefinieerde macrotoetsen met de daaraan gekoppelde opdrachtteksten.
Als u op <Return> drukt, verdwijnt het overzicht weer van het scherm.

3.13 Logboek

TNV kan alle gebeurtenissen met betrekking tot een of meer treinnummers, treinseries en/of posities bijhouden in een 'logboek'. Dit gebeurt niet vanzelf. U moet het systeem hiertoe opdracht geven.
De in het logboek bijgehouden gebeurtenissen kunnen op een later tijdstip afgedrukt en geanalyseerd worden.

'Loggen' aanzetten

Er zijn drie verschillende opdrachten om gebeurtenissen in het logboek te laten bijhouden. Voor respectievelijk een treinnummer, een treinserie en een positie zijn dit:

- ***I LOG TN*** *(treinnummer) <Return>*
- ***I LOG TNS*** *(treinserie) <Return>*
- ***I LOG POS*** *(positie) <Return>*
  (Invoer LOGgen)

'Loggen' uitzetten

Er zijn drie verschillende opdrachten om gebeurtenissen NIET meer in het logboek te laten bijhouden. Voor respectievelijk een treinnummer, een treinserie en een positie zijn dit:

- ***V LOG TN*** *(treinnummer) <Return>*
- ***V LOG TNS*** *(treinserie) <Return>*
- ***V LOG POS*** *(positie) <Return>*
  (Verwijder LOGgen)

Afdruk maken

Er zijn drie verschillende opdrachten om een afdruk te maken van de in het logboek bijgehouden gebeurtenissen. Voor respectievelijk een treinnummer, een treinserie en een positie zijn dit:

- ***G LOGP TN*** *(treinnummer) <Return>*
- ***G LOGP TNS*** *(treinserie) <Return>*
- ***G LOGP POS*** *(positie) <Return>*
  (Geef LOGPrint)

Overzicht van alle treinnummers, etc. waarvoor 'loggen' aanstaat

Met de volgende opdracht krijgt u een overzicht op het scherm van de treinnummers, treinseries en positi waarvoor het 'loggen' aanstaat:

- ***G LOG*** *<Return>*
  (Geef LOGgen)

Als u op <Return> drukt, verdwijnt het overzicht weer van het scherm.

3.14 Wijzigen van de systeemtijd

Bijvoorbeeld bij de overgang van zomer- naar wintertijd en andersom, kan het nodig zijn de systeemtijd in te stellen. U kunt alleen de uren en minuten wijzigen. Datumwijzigingen moeten door de systeembeheerder worden ingevoerd.

- ***W TIJD*** *(uu.mm) <Return>*
  (Wijzig TIJD)

Bij 'uu' vult u de tijd in uren in, bij 'mm' de tijd in minuten.

Bijlage 1: overzicht TNV-opdrachten

Opdrachtcode ▸		Geef	Invoer	Wijzig	Verwijder
Opdrachtobject					
TreinNummer	**TN**	**G**	**I**	**W**	**V**
Positie/Venster-Inhoud	**PVI**	**G**	**I**	**W**	**V**
Afgeleide TreinnummerGeneratie	**ATG**	**G**	**I**		**V**
OmnummerPositie	**OP**	**G**		**W**	
AttentiesignaalPositie	**AP**	**G**	**I**		**V**
BeDienaarcode	**BD**	**G**	**I**	**W**	**V**
TNV-bedienGebied	**TG**	**G**		**W**	
VolgGebied	**VG**	**G**		**W**	
PresentatieBeeld	**PB**	**G**		**W**	
SYSteem *(op EBP/TNV-bedienplek)*	**SYS**			**W**	
LOGgen	**LOG**	**G**	**I**		**V**
foutMeLDingen	**MLD**	**G**			
MacroToeTS	**MATS**	**G**	**I**	**W**	**V**
LOGPrint	**LOGP**	**G**			
TIJD	**TIJD**			**W**	

Ten slotte zijn er nog twee opdrachten die niet in bovenstaand schema passen:

- Wijzig AlarmNummer **W TN AN (TN-id)**
- KWiteer **KW (kwiteernummer)**

DEEL D: TREINDIENSTLEIDING

4 Werkwijze

Doel

Dit hoofdstuk beschrijft de regels die gelden voor de hoofd-verkeersleiding, de verkeersleiders en de treindienstleiders bij het werken met VKL. In grote lijnen is beschreven wie wat doet. Ook wordt in het kort ingegaan op de verschillen met de situatie voor de invoering van VKL en TNV.

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de manier waarop er met VKL (en TNV) gewerkt moet worden. VKL is er vooral ten behoeve van de verkeersleiding. De treindienstleiders krijgen later een eigen geautomatiseerde werkplek die hun werkzaamheden zal ondersteunen (PRL).



Voor het goede functioneren van VKL in het algemeen en 'Volgen Trein' en het treindienstleiderscherm in het bijzonder, is het uiterst belangrijk dat TNV voortdurend wordt 'bijgehouden'. Dit is een taak van de **treindienstleiders**; het is onderdeel van hun informatieplicht. TNV speelt een belangrijke rol bij het leveren van vertragingsgegevens aan VKL. Als VKL niet tijdig van deze gegevens wordt voorzien, kan het systeem niet betrouwbaar werken!

Controleer de treinnummers in TNV!
Het is zeer belangrijk dat de treindienstleiders steeds controleren of de juiste treinnummers aan de juiste treinen zijn gekoppeld.

VKL is volop in ontwikkeling: op geregelde tijden vinden er aanpassingen en uitbreidingen plaats. Ook zal over enige tijd de introductie plaatsvinden van PRL, het systeem voor de ondersteuning van de procesleiding. Duidelijk zal zijn dat er hierdoor wijzigingen optreden in de werkwijze van verkeersleiders en treindienstleiders en dat sommige van deze wijzigingen bovendien een voorlopig karakter dragen. Bij een belangrijke uitbreiding van VKL kan het nodig zijn een bepaalde werkwijze opnieuw aan te passen. De in dit hoofdstuk beschreven werkwijze heeft betrekking op versie 4.0 van VKL. In deze fase zijn er wel TNV-systemen, maar nog geen PRL.

Wat verandert er?

Minder telefoontjes
Dankzij het 'Berichten'-scherm zal het minder vaak nodig zijn contact op te nemen met andere verkeersleiders en treindienstleiders. Het gaat hierbij met name om:

- **Vertragingsmeldingen**
  Vertragingsmeldingen hoeft u niet meer door te bellen naar de verkeersleiders, collega-treindienstleiders en busmaatschappijen. Dit geldt uiteraard alleen als zij de beschikking hebben over een VKL-werkplek.

- **Bevestiging van planwijzigingen**
  (Telefonisch) overleg over planwijzigingen blijft nodig, maar de bevestiging ervan hoeft niet meer te worden doorgebeld: dit gebeurt automatisch, via het Berichtenscherm.

De 'plank'

In de toekomst zal de plank geheel worden vervangen door VKL. Nu is dat echter nog niet het geval, onder andere omdat VKL nog niet de mogelijkheid heeft gegevens van materieel en personeel bij te houden. Dit betekent dat in de huidige situatie zowel de plank als VKL/TNV bijgehouden moeten worden.

'VPT praktisch'

Omdat veel dingen nieuw zijn, is het mogelijk dat bepaalde onderdelen van de werkwijzebeschrijving moeten worden veranderd of aangepast. Als blijkt dat een bepaald onderdeel van de in dit hoofdstuk beschreven werkwijze toch niet optimaal werkt, zal hij - na overleg in de gebruikersgroepen - worden gewijzigd. Het allerlaatste nieuws hieromtrent vindt u in 'VPT praktisch' of bij uw procesmanager.

4.2 Werkwijze voor verkeersleiders

Het **Tijd/weg-diagram** geeft de geplande loop van de treinen weer. De actuele uitvoering ervan en eventuele afwijkingen (vertragingen) worden weergegeven in het '**Volgen Trein**' scherm (de treindienstleider kan ze volgen in zijn treindienstleiderscherm).

4.2.1 Communicatie

Planaanpassingen

Eén van de grote voordelen van VKL is dat de communicatie met andere (op VKL aangesloten) VI-posten aanzienlijk wordt gestroomlijnd. Afwijkingen ten opzichte van het plan zijn te zien op het Volgen trein-scherm (uiteraard onder de voorwaarde dat VKL voortdurend wordt gevoed met de juiste vertragingsgegevens; dit is een taak van de treindienstleiders).

Bij het inleggen en opheffen van treinen blijft het nodig hierover overleg te voeren; het inleggen en opheffen zelf hoeft echter niet meer doorgebeld te worden. Dit gaat immers automatisch via het Berichtenscherm.

Overigens blijft het de plicht van de verkeersleiders van twee naast elkaar gelegen VI-posten om elkaar te informeren over alle bijzonderheden die een verstorende invloed kunnen hebben op de treindienst (zie VA-EP art. 62).

Materieel en personeel

De verkeersleider moet belangrijke wijzigingen in de inzet van materieel en personeel doorgeven aan andere verkeersleiders. Dit kan op de 'oude' wijze, via de telefoon, het kan echter ook via het vrije tekstveld in de treinbewegingstabel (zie p. ?). Dit tekstveld is hier eigenlijk niet voor bedoeld, maar in de praktijk blijkt het een handig hulpmiddel te zijn, temeer daar het opvragen van de inhoud van het vrije tekstveld nu direct vanuit het berichtenscherm kan (het verversen van het tijd/weg-diagram is niet nodig).
Te zijner tijd komen er aparte onderdelen van VKL voor materieel en personeel. De communicatie hieromtrent zal dan wijzigen.

4.2.2 Tijd/weg-diagram

Opheffen en inleggen van treinen

Bij het inleggen of opheffen van een trein handelt u als volgt:

- *Voer hierover - net als in de oude situatie - **overleg** met de betrokken verkeersleiders.*

- *Voer de gegevens van de opgeheven en/of ingelegde treinen in in het tijd/weg-diagram.*

- *Bij het opheffen van een deel van een trein, moet u voor het restant van de trein een **nieuw, zescijferig nummer** opgeven.*
  VKL vraagt hier overigens vanzelf om; zie ook p. ?. Bij opheffingen wegens geplande werkzaamheden moet u het door VKL gesuggereerde nummer niet gebruiken; tik in plaats hiervan een nummer in dat ontstaat door 700.000 op te tellen bij het oude nummer. Bijvoorbeeld:

oude nummer	nieuwe nummer
342	700342
1865	701865
38712	738712

- *Geef de **dienstregeling van de ingelegde treinen** aan de treindienstleider.*
  Hij moet de treinnummers in TNV invoeren en de overige gegevens gebruiken voor het instellen van rijwegen.
  N.B. gebruik de mogelijkheid om een afdruk te maken van de treinbewegingstabel (zie p. ?).

☞ Pas nadat de nummers op de juiste wijze in TNV zijn ingevoerd, kan er een vertragingssignalering plaatsvinden op een ingelegde trein!

- *Geef de **nummers van opgeheven treinen** door aan de treindienstleider.*
  Als deze nummers al waren ingevoerd, moet hij ze uit TNV verwijderen.

Keren van treinen

Keren van een trein **met behoud van het treinnummer** is in twee situaties toegestaan:

- Bij werktreinen
  Dit kan worden gebruikt als een werktrein vanuit een bepaald dienstregelpunt de vrije baan oprijdt en later (nadat de werkzaamheden zijn verricht) weer terugrijdt naar dit dienstregelpunt.
- Bij een baanvakgedeelte tussen een station en een nabij gelegen aansluitpunt.

Voor alle andere situaties geldt dat bij keren **een nieuw treinnummer** moet worden gebruikt. Dit betekent dus dat er een trein moet worden ingelegd. Geef het nieuwe treinnummer door aan de treindienstleider! Hij is verantwoordelijk voor de invoer van het nummer in TNV.

Wat moet u niet invoeren in het tijd/weg-diagram?

Vertragingen
Het is uitdrukkelijk NIET de bedoeling dat geconstateerde vertragingen in het Tijd/weg-diagram worden ingevoerd door de betreffende treinlijn te verleggen of te wijzigen! Vooral bij reizigerstreinen is dit belangrijk. Bij een vertraging moeten de reizigers immers geïnformeerd worden over de afwijking ten opzichte van de *oorspronkelijke dienstregeling* (zoals die in het spoorboekje staat). Afwijkingen ten opzichte van een eventueel gewijzigde plantijd zijn voor hen niet relevant.

In de vorige versie van de werkwijzebeschrijving was nog een uitzondering gemaakt voor goederentreinen. Dit bleek echter tot verwarring te leiden: het was niet altijd meteen duidelijk of een opgelopen vertraging nu gold ten opzichte van de oorspronkelijke of de nieuwe plantijd. Als een goederentrein (of een ledig mat of losse loc) sterk is vervroegd of verlaat, moet u daarom de betreffende treinlijn niet verleggen. In plaats daarvan heft u hem op en legt u een trein in op de nieuwe plantijden. De trein krijgt dan een ander nummer, wat voor de verkeersleider een signaal is dat hij op het scherm moet kijken voor de nieuwe planning van de trein. Eventuele vertragingen moeten bij de nieuwe plantijd worden opgeteld.

Volgordewisseling
Ook het wisselen van de volgorde van twee treinen (als twee treinen elkaar bij een station passeren), moet NIET in het Tijd/weg-diagram worden ingevoerd.
Als een trein aan de kant wordt genomen (om een andere te laten passeren), moet de treindienstleider aan deze trein een nader bericht of vertraging toekennen. Hierdoor zullen de treinen in het 'Volgen Trein'-scherm automatisch van volgorde wisselen. Alle betrokkenen (ook stroomafwaarts) zijn hierdoor vanzelf op de hoogte.

4.2.3 Dienstoverdracht

- Log bij dienstoverdracht niet uit! Het opstarten van het systeem kost vrij veel tijd en is voor dienstoverdracht niet nodig.

- Heeft u de instellingen veranderd (drempels!), zet ze dan terug op hun oorspronkelijke waarde of geef aan uw opvolger door wat u gewijzigd heeft.

4.3 Hoofdverkeersleiding

De hoofdverkeersleiding speelt een coördinerende en adviserende rol. Bijsturing van het plan gebeurt in de regel door de verkeersleiders. Er zijn hierop enkele uitzonderingen die hieronder aan de orde komen. Verder voert de hoofdverkeersleiding ook centraal gemaakte tijdelijke regelingen en buiten dienststellingen in.

Bijsturing van het plan

Planwijzigingen in verband met de bijsturing (dus niet de tijdelijk regelingen) worden in de meeste situaties door de verkeersleiders aangebracht. In de volgende gevallen gebeurt dit echter door de hoofdverkeersleiding.

- Bij treinen die over meer dan twee VI-posten in een vervoersstroom rijden (zie VA-EP art. 52).

- Bij wijzigingen met:
  - chloortreinen
  - buiten profiel-treinen
  - supporterstreinen
  - PTT-treinen
  - internationale treinen
  - hulptreinen bij ongevallen
  - defect materieel-treinen
  - bijzondere vervoeren

  Het doorgeven van de benodigde informatie over deze treinen aan de treindienstleiders blijft een taak van de verkeersleider.

Tijdelijke regelingen

Bij de tijdelijke regelingen moet onderscheid gemaakt worden tussen de centraal en de decentraal gemaakte:

Centraal gemaakte tijdelijke regelingen
Deze zijn afkomstig van Ep 5.11, Ep 5.61 en Ep 5.43. De tekenkamer van de hoofdverkeersleiding verwerkt ze voor alle baanvakken in het werkplan dienstregeling. **Dit geldt zowel voor de hoofd- als de nevenbaanvakken!** Zijn de werkplan-

nen al naar de posten gedistribueerd, dan worden de tijdelijke regelingen verstuurd als een elektronisch bericht. Dit betekent dat ook de laatste goederentelegrammen centraal worden ingebracht en automatisch verwerkt in de werkplannen op de posten.

Decentraal gemaakte tijdelijke regelingen
Lokaal voor de secundaire baanvakken gemaakte tijdelijke regelingen worden door de VI-post zelf verwerkt. Bekendmaking aan de andere VI-posten hieromtrent verloopt via het Berichtenscherm.

De administratie op de plank blijft gelijk aan de huidige situatie: de tijdelijke regelingen worden ingetekend waar ze plaats zullen vinden.

Buiten dienststellingen

Buiten dienststellingen worden door de tekenkamer van de hoofdverkeersleiding aangebracht in de vorm van (werk)treinlijnen. Deze treinlijnen hebben de volgende kenmerken:

- **treinletters** = WH, WR of WZ.
- **treinnummer** = nummer van de Aanschrijving (Asv) of het Telegram (Tgm) waarin de buiten dienststelling was aangekondigd, gevolgd door twee nullen.
- **datum** = die van de dag waarop de werkzaamheden zullen aanvangen.
- **rijkarakteristiek** = WE (werktrein). De treinlijn is hierdoor geel geblokt.
- bij **opmerking** wordt informatie gegeven over de werkzaamheden (in ieder geval staat hier opnieuw het Asv- of Tgm-nummer).

4.4 Werkwijze voor treindienstleiders

N.B. De huidige regelingen omtrent veiligheidsberichten blijven van kracht. Zie ook Handboek voor de treindienstleider, hoofdstuk III, paragraaf 3.

De treindienstleiders zijn ervoor verantwoordelijk dat de gegevens over eventuele vertragingen in VKL worden ingevoerd. Deze gegevens zijn primair afkomstig van TNV. Vertragingen die niet automatisch via TNV binnenkomen (met name 'Voorwaardelijk', 'Staat stil' en 'Nader bericht'-vertragingen) moeten via het treindienstleiderscherm worden ingevoerd.

4.4.1 Communicatie

Tussen treindienstleiders onderling

Het telegram langs de lijn (SST; bij het inleggen van een trein) blijft voorlopig bestaan. Het gaat hier om een veiligheidstaak.

Met verkeersleider

Net als voor de invoering van VKL, moeten de verkeersleiders volgordewijzigingen en het opheffen en inleggen van treinen mondeling doorgeven aan de betrokken treindienstleiders. Van de gewijzigde treinen krijgen zij een nieuwe dienstregeling. De treindienstleiders voeren de treinnummers in TNV in. De overige gegevens uit de dienstregeling hebben zij nodig voor het instellen van rijwegen.

4.4.2 TNV



Voor het goed functioneren van VKL in het algemeen en 'Volgen Trein' en het treindienstleiderscherm in het bijzonder, is het uiterst belangrijk dat TNV voortdurend wordt 'bijgehouden'. Dit is een taak van de **treindienstleiders**; het is onderdeel van hun informatieplicht. Dit geldt ook voor het wijzigen van de spontaan gegenereerde treinnummers!

Extra aandacht is nodig voor het volgende:

- **Controle van de treinnummers**
  Het is zeer belangrijk dat u voortdurend controleert of de treinen van de juiste nummers zijn voorzien. Onder andere bij rangeerbewegingen kan de nummering verstoord raken.

- **Bijhouden van TNV bij grote drukte**
  Ook bij grote drukte is het noodzakelijk TNV goed bij te houden en te controleren. Als door de drukte de verkeersleider een ingelegde trein nog niet in het tijd/weg-diagram heeft kunnen invoeren, moet u hem toch van een treinnummer voorzien in TNV!

- **Startende treinen**
  Als een trein vertrekt vanaf het beginstation, moet het nummer van die trein worden ingevoerd in TNV. Dit doet de treindienstleider in wiens gebied de trein start. Die moet ook controleren of de trein dit nummer daadwerkelijk meeneemt.

- **Verandering in een treinnummer**
  Als er een verandering is in een treinnummer (bijvoorbeeld bij het keren van een trein), moet de trein worden omgenummerd. Dit doet de treindienstleider in wiens gebied de mutatie plaatsvindt. Hij moet goed controleren of de omnummering juist is verlopen.

- **Opheffen van treinen**
  Het is belangrijk dat u het treinnummer van een opgeheven trein uit TNV verwijdert, met name als er voor een bepaalde positie meerdere treinnummers zijn ingevoerd in de plaatsbuffer (met het TNV-commando I TN). Als u het opgeheven treinnummer niet verwijdert, zal dit nummer namelijk worden toegekend aan de eerstvolgende trein.

4.4.3 Treindienstleiderscherm

Het treindienstleiderscherm dient vooral voor het invoeren van vertragingen die niet automatisch door TNV worden gemeld. Het gaat hierbij met name om stilstaande treinen. Dit kan zowel gepland zijn (een trein staat stil om een andere te laten passeren), als niet-gepland (de trein heeft een defect).

Het treindienstleiderscherm is tijdelijk: te zijner tijd krijgen ook de treindienstleiders een geautomatiseerde werkplek. Het treindienstleiderscherm zal dan vervallen.

Er zijn vier soorten vertragingen: exact, voorwaardelijk, staat stil en nader bericht. Het is belangrijk dat iedereen deze soorten vertragingen op dezelfde wijze gebruikt, en wel zoals beschreven in paragraaf 2.2.

4.4.4 Dienstoverdracht

- Log bij dienstoverdracht niet uit! Het opstarten van het systeem kost vrij veel tijd en is voor dienstoverdracht niet nodig.
- Denk eraan dat u niet alleen uw 'papieren administratie' overdraagt (zoals nu ook het geval is), maar ook doorgeeft welke acties er door uw opvolger eventueel nog in TNV en/of het treindienstleiderscherm verricht moeten worden.

4.5 Verstoringen

Op sommige momenten (bijvoorbeeld bij een baanvakstremming) kan het op een post zo druk zijn, dat het niet meer lukt alle gegevens op tijd in te voeren in VKL en/of TNV. De verkeersleider en de treindienstleider kunnen dan als volgt handelen:

- Als een trein is opgeheven, terwijl dit door de verkeersleider nog niet in VKL is ingevoerd, kan de treindienstleider hieraan een 'Nader bericht' meegeven. Dit verschijnt dan als bericht op het 'Berichten' scherm; bovendien is het op het 'Volgen Trein' scherm en het treindienstleiderscherm te zien: de trein blijft daar stil staan.
  Op deze manier zijn alle betrokkenen op de hoogte.

- Het opheffen of inleggen van een trein die door meerdere verkeersleidersgebieden gaat, is een taak van de hoofdverkeersleiding. Die brengt in zijn Tijd/weg-diagram de nodige wijzigingen aan. De wijzigingen worden vervolgens automatisch doorgevoerd in de schermen van de betrokken verkeersleidingen.

- De treindienstleider kan de registratie in TNV van ingelegde treinen, etc. (voor een deel) over laten aan de treindienstleiders van de 'stroomafwaarts' gelegen gebieden. Die krijgen dan op een gegeven moment treinen binnen met een sternummer (of met een verkeerd nummer). Ze moeten die treinen van het juiste nummer voorzien.
  Als hij hiertoe besluit, moet de treindienstleider dit wel doorgeven aan de betrokken andere treindienstleiders.

Index

Aankomsttijd (in trdlscherm) 2 - 2
Aanzetten loggen 3 - 24
Actuele tijd 2 - 2
Afbreken (van startprocedure) 1 - 10
Afdruk maken van logboek 3 - 24
Alarmnummer 3 - 15
Apparatuur (bij een TNV-werkplek) 3 - 2
ATG-posities
  invoeren 3 - 18
  overzicht 3 - 19
  verwijderen 3 - 19
Attentiesignaal 3 - 21
Bedienaarscode 3 - 8
Bediengebied 3 - 12
Bedienopdrachten 3 - 6
Beëindigen van het werken met VKL 1 - 12
Berichten 1 - 4
Bijsturing van het plan 4 - 7
Buffer van de opdrachten 3 - 7
Buiten dienststellingen 4 - 8
Communicatie
  bij treindienstleiders 4 - 9
  bij verkeersleiders 4 - 3
  Over materieel en personeel 4 - 3
  over planaanpassingen 4 - 3
  tussen VI-posten 4 - 3
Definiëren macro 3 - 22
Dienstoverdracht
  treindienstleider 4 - 11
  verkeersleider 4 - 6
Dienstregelpunt 2 - 2, 2 - 9
Dienstregelpunten 2 - 3
Dienstwisseling (bij TNV) 3 - 8
Doorkomsttijd 2 - 2
Drempels 1 - 4
EBP/TNV-werkplek 3 - 9
Einde
  van het werken met TNV 3 - 9
  van het werken met VKL 1 - 12
Exacte vertraging 2 - 4
<F9> 3 - 4
<F10> 3 - 4

<F12> 3 - 4
<F13> 3 - 4
<F14> 3 - 4
<F17> 1 - 10, 2 - 7
<F18> 2 - 11
<F19> 2 - 7, 2 - 8
<F20> 1 - 10, 2 - 7, 2 - 12
Fictief treinnummer (alarmnummer) 3 - 15
Foutmeldingen 3 - 10
Functiecode (VKL-functie) 1 - 10
Gecombineerde EBP/TNV-werkplek 3 - 9
Handboek voor de treindienstleider 4 - 9
Herstellen onjuist opgegeven vertraging 2 - 10
Hoofdmenu voor de treindienstleider 1 - 11
Hoofdverkeersleiding 4 - 7
Inleggen ven een trein (werkwijze) 4 - 4
Invoeren
  ATG-positie 3 - 18
  attentiesignaal 3 - 21
  treinnummer 3 - 14
  treinnummer op een positie 3 - 16
  vertraging 2 - 7
Jaarplanning 1 - 2
Keren van treinen 4 - 5
Kwiteren 3 - 10
Logboek 3 - 24
Macro's
  definiëren 3 - 22
  overzicht 3 - 23
  verwijderen 3 - 23
  wijzigen 3 - 23
Materieel (toekomstig onderdeel van VKL) 1 - 7
Meldingen 3 - 10
Nader bericht 2 - 5
Negatieve tijdmarge 2 - 11
'Nu knop' 2 - 8
Omnummerposities 3 - 20
Omvang van de vertraging 2 - 2, 2 - 8, 2 - 9
Opbouw van de VKL-handleiding 1 - 1
Opdrachtenbuffer 3 - 7
Opheffen
  van een vertraging 2 - 10
Opheffen van een trein (werkwijze) 4 - 4
Opvragen treinnummer op een positie 3 - 17
Oude meldingen bekijken 3 - 11
Overschakelen van EBP naar TNV 3 - 9
Overzicht

ATG-posities 3 - 19
loggen 3 - 25
macro's 3 - 23
omnummerposities 3 - 20
posities met een attentiesignaal 3 - 21
TNV-opdrachten 3 - 27
Papieren tijd/weg-diagram 1 - 5
Perrondienstleiding 1 - 6
Personeel (toekomstig onderdeel van VKL) 1 - 2
Piepsignaal (bij melding 1e categorie) 3 - 10
'Plank' 4 - 2
Positie opvragen van een trein 3 - 15
Posities 3 - 16
Positieve tijdmarge 2 - 11
Postindeling 1 - 10
Presentatiebeeld 3 - 13
PRL (systeem voor de procesleiding) 1 - 8
Programmeren van een macrotoets 3 - 22
Relatie van VKL met andere systemen 1 - 8
schutbla.trd 1
Soort van de vertraging 2 - 2
Sporenstaat 2 - 2
SST (telegram langs de lijn) 4 - 9
Staat stil 2 - 4
Starten
TNV 3 - 8
VKL 1 - 9
Sternummer 3 - 15
Stoppen 2 - 12
TNV 3 - 9
VKL 1 - 12
Storingen 1 - 13
Systeemfouten (meldingen 1e categorie) 3 - 10
Systeemtijd wijzigen 3 - 26
Tableau 3 - 5
Telegram langs de lijn (SST) 4 - 9
Tijd instellen 3 - 26
Tijd/weg-diagram 1 - 5
Tijdelijke regelingen 4 - 7
Tijdmarges 2 - 3
TNV
bijhouden bij grote drukte 4 - 10
starten 3 - 8
stoppen 3 - 9
werkwijze bij omgaan met TNV 4 - 10
TNV-bediengebied 3 - 12
TNV-beeldscherm 3 - 2

Toegangscode (= wachtwoord) 1 - 10
Toekomst van VKL 1 - 6
Toetsenbord 3 - 4
Treindienstleiderscherm 2 - 1, 4 - 11
Treinnummer
  in treindienstleiderscherm 2 - 2, 2 - 8
  invoeren 3 - 14
  invoeren op een positie 3 - 16
  verwijderen 3 - 15
  wijzigen 3 - 14
Uitzetten loggen 3 - 24
Username 1 - 9
VA-EP
  art. 52 4 - 7
  art. 62 4 - 3
Veranderingen in de werkwijze door invoering VKL 4 - 1
Verstoringen, werkwijze bij 4 - 12
Vertragingen
  niet invoeren in tijd/weg-diagram! 4 - 5
Vertragingsmeldingen,
  doorbellen van 4 - 2
Vertragingsmoment 2 - 8, 2 - 9
Vertragingssoort 2 - 8, 2 - 9
Vertrektijd 2 - 2
Verwijderen
  ATG-positie 3 - 19
  attentiesignaal 3 - 21
  macro 3 - 23
  treinnummer 3 - 15
  treinnummer op een positie 3 - 17
VKL
  en de perrondienstleiding 1 - 6
  en de treindienstleiding 1 - 6
  en de verkeersleiding 1 - 2
  in hoofdlijnen 1 - 2
<Voer Opdr Uit> 2 - 8
<Volg Beeld> 3 - 4
Volgen trein 1 - 3
Volggebied 3 - 12
Volgordewisseling van treinen 4 - 6
Voorwaardelijke vertraging 2 - 4
<Vorig Beeld> 3 - 4
VPT 1 - 2
'VPT praktisch' 4 - 2
Waarschuwingssignaal
  (attentiesignaal) 3 - 21
  bij melding 1e categorie 3 - 10

Wachtwoord 1 - 10, 3 - 8
Werkwijze
bij keren van treinen 4 - 5
bij opheffen en inleggen van treinen 4 - 4
tijd/weg-diagram 4 - 4
voor treindienstleiders 4 - 9
voor verkeersleiders 4 - 3
Wijzigen
alarmnummer 3 - 15
macro 3 - 23
omnummerpositie 3 - 20
sternummer 3 - 15
systeemtijd 3 - 26
tijdmarges 2 - 11
treinnummer 3 - 14
treinnummer op een positie 3 - 17
Wintertijd 3 - 26
Wisselen tussen EBP en TNV 3 - 9
Wisseling van dienst (bij TNV) 3 - 8
Zomertijd 3 - 26