C 5502

Nederlandse Spoorwegen

Bedieningsvoorschrift voor

Harlingen-Leeuwarden
Leeuwarden-Stavoren

BVS

N.V. Nederlandse Spoorwegen

Utrecht

Bedieningsvoorschrift voor Harlingen-Leeuwarden / Leeuwarden-Stavoren

BVS /Hlg-Lw / Lw-Stv

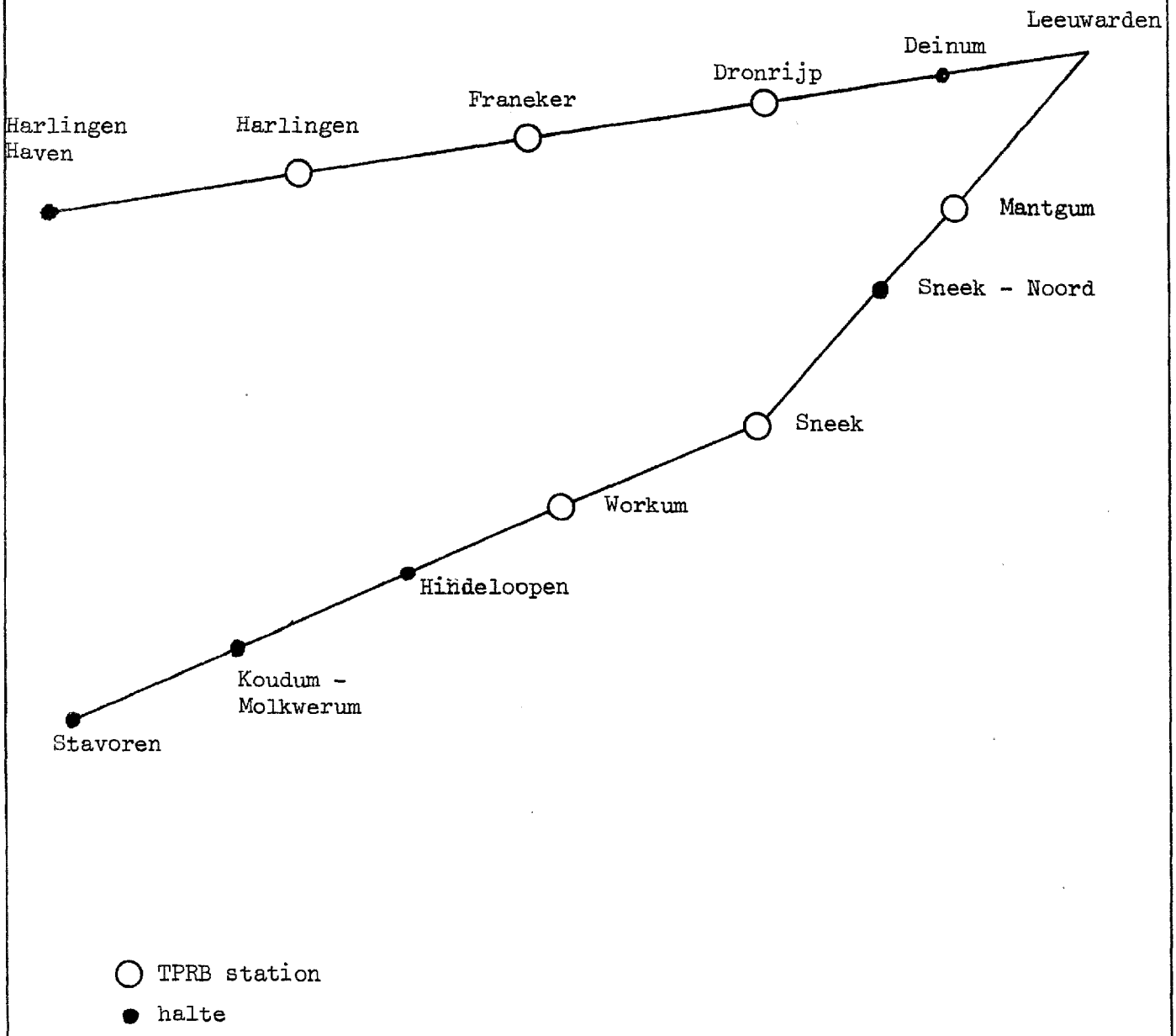
1980

BVS/Hlg - Lw / Lw - Stv

BIJGEWERKTE WIJZIGINGSBLADEN

wbl nr	abv nr	bijgewerkt door	datum	paraaf
1.				
2.	3981			
3.	4558			
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				

Baanvakgedeelten waarvan de verkeersleider in post T te Leeuwarden optreedt als baanvakleider.



BVS/Hlg - Lw
/Lw - Stv

Inhoudsopgave

Algemene gegevens	9	A/H
Gegevens betreffende Harlingen	11	
Gegevens betreffende Franeker	13	A/B
Gegevens betreffende Dronrijp	15	
Gegevens betreffende Brug over het Harinxmakanaal	17	A/B
Gegevens betreffende Mantgum	19	
Gegevens betreffende Sneek - Noord	21	
Gegevens betreffende Sneek	23	A/B
Gegevens betreffende Brug over de Wijmerts	25	
Gegevens betreffende Workum	27	A/B
Gegevens betreffende Hindeloopen	29	
Gegevens betreffende Koudum - Molkwerum	31	
Seinbeeldenkaart Harlingen	33	
Seinbeeldenkaart Franeker	35	
Seinbeeldenkaart Dronrijp	37	
Seinbeeldenkaart Mantgum	39	
Seinbeeldenkaart Sneek	41	
Seinbeeldenkaart Workum	43	

Baanvaktekening Harlingen - Leeuwarden	Bijlage	I
Baanvaktekening Leeuwarden - Stavoren	Bijlage	II

BVS/Hlg - Lw
/Lw - Stv

Algemene gegevens

1. Algemene bepaling

Op de bediende gebieden Harlingen, Franeker, Dronrijp, Mantgum, Sneek en Workum zijn de B-Voorschriften deel VIII (TRPB) en het 7e aanhangsel van het TRR van toepassing met inachtneming van het in dit BVS omschrevene.

2. Verkortingen

Hrm = de brugwachter van de brug over het Harinxmakanaal.
Wmb = de brugwachter van de brug over de Wijmerts.
Kr = de brugwachter van de brug over het Klifrak.

3. Baanvakleider

De verkeersleider te Leeuwarden treedt op als baanvakleider van de baanvakgedeelten Harlingen - Leeuwarden (tot inrijsein 7A) en Stavoren - Leeuwarden (tot inrijsein 6A).

4. Buitenwerking stellen artikelen van het TRR

In plaats van het bepaalde in de artikelen 38, 39, 40, 41, 42 en 45b van het TRR geldt voor Harlingen, Franeker, Dronrijp, Mantgum, Sneek en Workum alsmede voor de aan deze stations aansluitende vrije baan gedeelten, het hierna omschrevene in de punten 6 t/m 10.
Het model KBW wordt niet gebruikt.

5. Bedieningstoestellen

Harlingen	Voor de bediening van sein 2 en sein 4 is voor beide seinen één blokkastje geplaatst.*)
Franeker	Voor de bediening van sein 16 is één en voor de bediening van sein 18 zijn drie blokkastjes geplaatst. *) Ten behoeve van het rangeren en het ontgrendelen van de wissels 1 en 7 en de stop-ontspoorblokken St 1 en St 7 zijn drie "Vrijgave Rangeren" kastjes geplaatst, één bij wissel 1, één op het perron en één bij wissel 7.
Dronrijp	Voor de bediening van sein 36 is één en voor de bediening van sein 38 zijn twee blokkastjes geplaatst. *)
Mantgum	Voor de bediening van sein 6 zijn drie en voor de bediening van sein 8 is één blokkastje geplaatst. *)
Sneek - Noord	Voor de bediening van sein 22 zijn twee seinbedieningskastjes geplaatst.
Sneek	Voor de bediening van de seinen 26 en 28 is voor beide seinen één en voor de bediening van sein 30 zijn twee blokkastjes geplaatst. *) Ten behoeve van het rangeren en het ontgrendelen van wissel 3 en stop-ontspoorblok St 3 zijn twee "Vrijgave Rangeren" kastjes geplaatst, één bij wissel 3 en één op het perron.
Workum	Voor de bediening van sein 46 en sein 48 is voor beide seinen één blokkastje geplaatst. *)
Hindeloopen	Voor de bediening van sein 631 is één seinbedieningskastje geplaatst.

*) N.B. Bij ieder blokkastje hoort een "Herroepen" kastje.

Koudum - Molkwerum Voor de bediening van sein 632 is één seinbedieningskastje geplaatst.

De omschrijving van de bedieningskastjes alsmede de bediening is opgenomen in de B-Voorschriften Deel VIII.

6. Werkzaamheden die tot gevolg hebben dat een spoor te Harlingen, Franeker, Dronrijp, Mantgum, Sneek of Workum of op de vrije baan niet veilig kan worden bereden.
Het spoor wordt niet buiten dienst gesteld.

a. Vóóroverleg
Indien werkzaamheden moeten worden uitgevoerd, waardoor een spoor niet veilig kan worden bereden moet de cbo die de werkzaamheden zal laten verrichten, tenminste 2x24 uur van te voren overleg plegen met de Rc Ep over de tijdstippen waartussen de werkzaamheden zullen worden uitgevoerd en de gevolgen die deze voor de berijdbaarheid van het spoor zullen hebben.

Hij voorziet in een spreekverbinding tussen de lwz en de baanvakleider.
Tijdens het vóóroverleg wordt afgesproken:
1e. na welke trein met de werkzaamheden mag worden begonnen;
2e. wanneer de werkzaamheden gereed zullen zijn.
De Rc Ep legt de gemaakte afspraken vast in een tijdelijke stationsorder (TSO).
De Rc Ep verschaft de lwz een overzicht van de tijden waarop treinen volgens dienstregeling tijdens de werkzaamheden tot het betrokken spoorgedeelte zullen moeten worden doorgelaten.

b. Maatregelen te nemen bij werkzaamheden aan of in sporen die bestemd zijn voor treinbewegingen.

(1) Door de baanvakleider:

Lastgevingen — a. De baanvakleider zorgt er voor dat aan de machinisten van treinen, die het spoorgedeelte waar gewerkt wordt moeten berijden, lastgevingen TTV ("Telefonisch Toestemming Vragen" zie model op blz 9H) worden overhandigd, waarin hun wordt opgedragen van het laatste (TPRB)-station vóór het werkpunt niet te vertrekken dan na telefonische toestemming van de baanvakleider;

Wanneer mag worden begonnen — b. De baanvakleider deelt de lwz mee, dat de werkzaamheden mogen beginnen na het passeren van een door hem aan te duiden trein; deze trein moet zo mogelijk gemarkeerd zijn door het frontsein 414 SR (vier witte lichten);

Lastgeving VR aan laatste trein vóór werkzaamheden — c. Is dit markeren van de trein technisch niet uitvoerbaar, dan moet de baanvakleider aan de trdl die treinen tot het TPRB-baanvak toelaat, verzoeken aan de machinist van de laatste trein voor het begin van de werkzaamheden een lastgeving VR te overhandigen, waarin hem wordt opgedragen bij nadering van het werkpunt voorzichtig te rijden;

Toestemming geven om te vertrekken

d. Wanneer een machinist ingevolge een lastgeving TTV toestemming vraagt op een TPRB-station te vertrekken of verder te rijden, mag de baanvakleider deze toestemming slechts geven als de lwz hem heeft gemeld dat het spoor veilig berijdbaar is.
Als deze melding niet ontvangen is, moet de baanvakleider de machinist opdragen te vertrekken en bij nadering van het werkpunt voorzichtig te rijden;

Noteren werkonderbrekingen

e. De baanvakleider noteert de tijdstippen waarop meldingen van de lwz zijn ontvangen in het treinregister.

(2) Door de leider der werkzaamheden:

Overleg plegen

a. De lwz vraagt zo kort mogelijk vóór het afgesproken begintijdstip toestemming aan de baanvakleider om met de werkzaamheden te mogen beginnen;

Wanneer mag worden begonnen

b. De lwz mag pas met het werk beginnen na het passeren van de door de baanvakleider aangeduide trein (zie hiervóór onder lid (1) b en c);

Onderbreken vóór de komst van een trein

c. Tijdig vóór de komst van een trein moet de lwz de werkzaamheden zó onderbreken dat het spoor veilig kan worden bereden; hij meldt dit aan de baanvakleider, tenzij in het vóóroverleg is afgesproken dat dit achterwege zal blijven;

Werk kan niet tijdig onderbroken worden

d. Kan het spoor door onvoorziene omstandigheden niet tijdig veilig berijdbaar worden gemaakt, terwijl er geen spreekverbinding met de baanvakleider aanwezig is, dan moet de lwz het gevaarpunt dekken zoals in het SR is voorgeschreven;

Werkzaamheden beëindigd

e. Zijn de werkzaamheden beëindigd, dan meldt de lwz dat aan de baanvakleider. Beschikt hij niet over een spreekverbinding, dan moet hij dit doen met de dichtsbijzijnde telefoon (op een station of in een openbare gelegenheid zoals een telefooncel, postkantoor, café);

Werkzaamheden niet tijdig gereed

f. Indien de werkzaamheden door onvoorziene omstandigheden niet op het afgesproken tijdstip gereed kunnen zijn, meldt de lwz dat zo tijdig mogelijk aan de baanvakleider.

(3) Door de trdl van het station dat de toegang tot een TPRB baanvak beheerst.

a. De treindienstleider van het station dat de toegang tot een TPRB-baanvak beheerst, zorgt ervoor dat na het vertrek van de in lid (1) b of c bedoelde trein een rood gevaarteken is aangebracht op de inrichtingen waarmee toestemming kan worden gegeven een trein naar het TPRB-baanvak te laten rijden. Hij moet aan de machinisten van alle treinen die naar het TPRB-baanvak zullen rijden een lastgeving TTV doen overhandigen, zoals hiervóór onder (1) a. is vermeld, alvorens hij de trein laat vertrekken. Deze maatregelen blijven van kracht tot de baanvakleider hem heeft meegedeeld dat de werkzaamheden zijn beëindigd;

b. De treindienstleider van het station dat treinen tot het TPRB-baanvak toelaat moet ervoor zorgen dat in het geval hiervóór onder (1) c. bedoeld, aan de machinist van de laatste trein vóór het begin van de werkzaamheden een lastgeving VR wordt overhandigd, waarmee hem wordt opgedragen bij nadering van het werkpunt voorzichtig te rijden.

c. Maatregelen te nemen bij werkzaamheden aan of in sporen die niet bestemd zijn voor treinbewegingen.

Toestemming vragen door lwz

1. De lwz vraagt zo kort mogelijk vóór het afgesproken begintijdstip toestemming aan de baanvakleider om met het werk te mogen beginnen.

Onderbreken voor rangeerbewegingen

2. Indien de baanvakleider de lwz een tijdstip heeft meegedeeld waarop de werkzaamheden ten behoeve van rangeerbewegingen op het betrokken spoor moeten worden onderbroken, moet de lwz hieraan gevolg geven en de baanvakleider dit melden.

Niet op tijd gereed

3. Wanneer de werkzaamheden door onvoorziene omstandigheden niet op het afgesproken tijdstip gereed kunnen zijn, meldt de lwz dit aan de baanvakleider en zorgt hij ervoor dat de begeleider van een eventueel rangeerdeel wordt ingelicht.

7. Werkzaamheden aan wissels en beveiligingsinrichtingen zonder dat het spoor buiten dienst wordt gesteld.

Werkzaamheden aan wissels door personeel van Is 9

(a) Voor werkzaamheden aan wissels, die tot gevolg hebben dat een sein niet uit de stand stop kan komen, en die tussen de treinbewegingen worden uitgevoerd, vaardigt de Rc Ep in overleg met de dce een TSO uit, waarin wordt geregeld wie zal optreden als lwz en wie als contactman; tevens wordt hierin vermeld of de contactman door Ep dan wel door Is zal worden gesteld.
In de TSO wordt verder verwezen naar het hierna bepaalde omtrent de maatregelen die ten behoeve van de veiligheid van de treinenloop moeten worden genomen.

Maatregelen te nemen door de baanvakleider

1. De baanvakleider deelt de lwz - eventueel via de contactman - mee, dat de werkzaamheden mogen beginnen na het passeren van een door hem aan te duiden trein; deze trein moet zo mogelijk gemarkeerd zijn door het frontsein 414 SR (vier witte lichten).
2. Is dit markeren van de trein technisch niet uitvoerbaar dan moet de baanvakleider aan de trdl die treinen tot het TPRB-baanvak toelaat verzoeken aan de machinist van de laatste trein voor het begin van de werkzaamheden een lastgeving VR te overhandigen waarin hem wordt opgedragen bij nadering van het werkpunt voorzichtig te rijden.

Maatregelen te nemen door de lwz/contactman

1. De lwz vraagt zo kort mogelijk vóór het afgesproken begintijdstip toestemming aan de baanvakleider - eventueel via de contactman - om met het werk te mogen beginnen.

2. De lwz mag met het werk beginnen na het passeren van de door de baanvakleider aangeduide trein (zie hiervóór, bij de maatregelen te nemen door de baanvakleider).
3. Tijdig voordat het wissel door een trein of een rangeerdeel tegen de punt moet worden bereden, klemt de contactman dit in de vereiste stand;
4. Daarna treft de lwz voorzieningen, waardoor het voor de beweging geldende sein uit de stand stop kan komen;
5. Na beëindiging van de werkzaamheden ontklemt de contactman het eventueel geklemde wissel, verwijdert de lwz eventuele voorzieningen hiervóór onder 4. bedoeld en meldt hij de werkzaamheden bij de baanvakleider gereed, eventueel via de contactman;

Maatregelen te nemen door de treindienstleider die de toegang tot het TPRB-baanvak beheerst

De treindienstleider van het station die treinen tot het TPRB-baanvak toelaat moet ervoor zorgen dat - als de baanvakleider dat heeft verzocht - aan de machinist van de laatste trein vóór het begin van de werkzaamheden een lastgeving VR wordt overhandigd, waarmee hem wordt opgedragen bij nadering van het werkpunt voorzichtig te rijden;

Werkzaamheden aan wissels door "wegonderhoud"

(b) Voor Ep-werkzaamheden (wegonderhoud) aan wissels, die tot gevolg hebben dat deze niet veilig kunnen worden bereden, geldt - als de sporen niet buiten dienst worden gesteld - het hiervoor in punt 6 a, b en c bepaalde;

Werkzaamheden aan beveiligingsinrichtingen

(c) Als werkzaamheden aan beveiligingsinrichtingen moeten worden verricht, die tot gevolg hebben dat tijdelijk de veilige berijdbaarheid van sporen en wissels niet uit de seingeving blijkt, vaardigen de Rc Ep en de dce per geval een TSO uit om de veiligheid bij de uitvoering van trein- en rangeerbewegingen, mede t.a.v. aki's/ahobs te verzekeren.

8. Buiten dienst stellen van sporen

Wie de buitendienststelling regelt

(a) Indien werkzaamheden dit nodig maken, kan de Ch Ep of - in diens opdracht - de CEd één of meer sporen op de vrije baan of voor treinbewegingen bestemde sporen op een TPRB-station buiten dienst stellen.
De overige sporen mogen door de Rc Ep buiten dienst worden gesteld.

Wat in de aanschrijving moet worden vermeld

(b) In de aanschrijving betreffende de buitendienststelling moet worden vermeld:
1. de regeling van het rijden der treinen;
2. de dag en het moment van het begin en zo mogelijk van het einde der buitendienststelling;
3. maatregelen voor de veiligheid van het verkeer op in dienst blijvende sporen;
4. maatregelen, die ingevolge art. 25 van het TRR moeten worden getroffen indien een trein het buiten dienst gestelde spoor zal moeten berijden;
5. dekkingsmaatregelen die moeten worden genomen als het buiten dienst gestelde spoor door een trein zal moeten worden bereden;
6. wie als lwz zal optreden;
7. hoe eventueel het contact tussen de lwz en de baanvakleider is geregeld;
8. aan wie de gereedmelding moet worden gedaan.

Laatste trein vóór buitendienststelling

(c) De laatste trein vóór de buitendienststelling moet - zo mogelijk - worden gemarkeerd door het frontsein met 4 witte lichten (sein 414 SR). Is dit niet mogelijk, dan moet de machinist van deze trein vóór vertrek naar het TPRB-baanvak een lastgeving VR worden overhandigd, waarop is aangegeven: waar voorzichtig moet worden gereden en het tijdstip waarop het spoor blijkens de aanschrijving buitendienst zal worden gesteld.

Berijden buitendienst gesteld spoor t.b.v. de werkzaamheden

(d) Wanneer een voor werkzaamheden buiten dienst gesteld spoor ten behoeve van deze werkzaamheden door een werktrein zal moeten worden bereden, treft de CEd een regeling.

Medegebruik van buitendienststelling

(e) Hij, die voor andere werkzaamheden dan die waarvoor de buitendienststelling is bevolen, gebruik wenst te maken van het buiten dienst gesteld zijn van het spoor, moet vooraf toestemming vragen aan de leider van die werkzaamheden waarvoor de buitendienststelling is geregeld en aan de baanvakleider.
Voor het overige geldt voor hem hetgeen in deze regeling voor de lwz is voorgeschreven.
Vóór hij zijn werkzaamheden begint moet hij bovendien toestemming vragen aan de baanvakleider.

Buitendienststelling gaat niet door of wordt bekort

(f) Als de werkzaamheden door overmacht niet kunnen worden uitgevoerd, moet de lwz maatregelen nemen om de buitendienststelling ongedaan te maken. Hij moet zich echter tevoren zekerheid verschaffen, dat generlei voorbereidingen zijn verricht, die de veiligheid in gevaar kunnen brengen.
Zijn de werkzaamheden eerder gereed dan op het tijdstip voor het einde van de buitendienststelling aangegeven, dan moet de lwz deze onmiddellijk gereed melden opdat de buitendienststelling zo spoedig mogelijk kan worden beëindigd.

Gevaarteken

(g) Zolang de buitendienststelling duurt moet de trdl die de toegang tot het TPRB-baanvak beheerst de betrokken bedieningsorganen merken met een rood gevaarteken.

Werk vertraagd

(h) Is het spoor door buitengewone omstandigheden niet op tijd normaal berijdbaar, dan moet de lwz ervoor zorgen dat het gevaarpunt tijdig wordt gedekt zoals in het SR is voorgeschreven.
Hij moet onmiddellijk maatregelen nemen voor het (doen) inlichten van de baanvakleider; deze licht onmiddellijk de trdl die treinen tot het TPRB-baanvak toelaat in.

9. Het rijden met lichte bijzondere voertuigen

Zonder toestemming vragen

(a) Lichte bijzondere voertuigen, met uitzondering van een stel diplorries mogen op een TPRB-baanvak in het spoor worden geplaatst zonder dat daarvoor toestemming wordt gevraagd, als:
- het uitzicht ter plaatse naar het oordeel van de begeleiders zó goed is en
- het voertuig zo gemakkelijk hanteerbaar is, dat het voertuig op het zicht van een nadere trein zó tijdig uit het spoor en buiten het vrije ruimte profiel kan worden gebracht dat de trein niet behoeft af te remmen.

Wel toestemming vragen

(b) Indien aan het in lid (a) bepaalde niet kan worden voldaan of indien een stel diplorries in het spoor moet worden geplaatst, moet gehandeld worden zoals hiervoor bij punt 6 is voorgeschreven voor werkzaamheden tussen de treinbewegingen.

Rijden over brug

(c) Betreft het alleen het rijden met een licht bijzonder voertuig over een beweegbare brug, dan kan worden volstaan met het vragen van toestemming aan de baanvakleider, eventueel via de brugwachter. De baanvakleider noteert de tijdstippen waarop de toestemming gegeven wordt in het treinregister.

10. Het rijden met zware bijzondere voertuigen

In aanvulling op art. 45A(2) van het TRR wordt bepaald dat als pilot van een zwaar bijzonder voertuig slechts een functionaris mag worden aangewezen die op de hoogte is met de bepalingen in dit BVS.
De pilot is belast met de bediening van de betreffende sleutelschakelaars en het overleg met de baanvakleider, voorzover dit aan machinisten is opgedragen.

Model van de lastgeving TTV

Nr .....

Lastgeving TTV

Telefonisch Toestemming Vragen
(geldt alleen op TPRB-baanvakken)

De machinist van trein .....

moet te .....

aan de baanvakleider telefonisch toestemming vragen te vertrekken of verder te rijden.

.....de 19

De treindienstleider,

Ontvangen

De machinist

Model 1573

Gegevens betreffende Harlingen

1. Omschrijving van de seinen

   a. Inrijsein 6 is een automatisch werkend hooggeplaatst lichtsein waarin rood en geel licht getoond kan worden.
   b. De uitrijseinen 2 en 4 zijn laaggeplaatste lichtseinen en moeten voor vertrek worden bediend.
      In deze seinen kan rood en groen licht worden getoond.

2. Doorrijsporen

   Over spoor 1 en 2 kan in geen van beide richtingen worden doorgereden.

3. Bepaling betreffende "stop" tonende seinen

   Indien sein 2 of sein 4 in de stand "stop" moet worden voorbijgereden, mag de machinist niet vertrouwen op de juiste werking van ahob 1.2 en ahob 1.9. De werking van ahob 1.2 is mede afhankelijk van het ingesteld zijn van een rijweg vanaf sein 2 of sein 4.

4. Vertraagd uit de stand "stop" komende seinen

   De seinen 2 en 4 komen bij bediening eerst na 20 seconden uit de stand "stop" i.v.m. de aankondigingstijd van ahob 1.2.

5. Rangeerbewegingen van spoor 3 naar spoor 1

   Rangeerbewegingen van spoor 3 naar spoor 1 zijn alleen toegestaan als het witte lampje naast het S-bord (km 1.045) brandt.
   Het witte lampje brandt:
   a. -indien geen rijweg in ingestelde resp. geen beweging in uitvoering is vanaf Franeker naar Harlingen of
      -indien wel een beweging gaande is vanaf Franeker naar Harlingen, 60 seconden nadat de trein in Harlingen met de laatste as de isolerende las bij km 1.242 is gepasseerd;
   b. geen zodanige rijweg wordt herroepen waarbij de tijd van 3 minuten nog niet is verstreken.

6. Brug over de Bolswaardervaart

   De sleutel B.Br van de brug over de Bolswardervaart is onder berusting van de rangeerdienstleider.
   Voor het openen en sluiten van de brug zie het desbetreffende BBB.

7. Rijweginstelling naar de vrije baan

   Een binnenkomende trein uit de richting Franeker moet binnen 170 seconden nadat hij met de eerste as over de isolerende las bij km 2.125 (nabij sein 6) is gereden met de laatste as over de isolerende las bij km 1.242 rijden.
   Wordt deze tijd overschreden, dan kunnen de seinen 2 en 4 niet meer uit de stand "stop" worden gebracht en kan vanaf Franeker geen rijweg meer naar Harlingen worden ingesteld.

BVS/$\frac{\text{Hlg - Lw}}{\text{Lw - Stv}}$

Gegevens betreffende Franeker

1. Omschrijving van de seinen

a. De inrijseinen 14 en 20 zijn automatisch werkende hooggeplaatste lichtseinen waarin rood en geel licht getoond kan worden.
b. De uitrijseinen 16 en 18 zijn laaggeplaatste lichtseinen en moeten voor vertrek worden bediend.
In deze seinen kan rood, groen en wit licht worden getoond.

2. Doorrijsporen

Over spoor 1 en 2 kan in geen van beide richtingen worden doorgereden.

3. Bepaling betreffende "stop" tonende seinen

Indien sein 18 in de stand "stop" moet worden voorbijgereden, mag de machinist niet vertrouwen op de juiste werking van de achter het sein gelegen ahob 9.7.
De werking van ahob 9.7 is n.l. mede afhankelijk van het ingesteld zijn van een rijweg vanaf sein 18.

4. Vertraagd uit de stand "stop" komende seinen

Sein 18 komt bij bediening eerst na 17 seconden uit de stand "stop" i.v.m. de aankondigingstijd van ahob 9.7.

5. Vrijgave rangeren

Vrijgave rangeren kan direct genomen worden als:
a. geen rijweg is ingesteld vanaf één van de seinen 16 of 18;
b. geen beweging als gevolg van zo'n rijweg gaande is waarbij de trein nog niet met de laatste as de isolerende las ter hoogte van het inrijsein is gepasserd;
c. geen zodanige rijweg wordt herroepen waarbij de tijd van 2 minuten nog niet verstreken is.

Na het drukken van de knop "Vrijgave Rangeren" aan één van de "Vrijgave Rangeren" kastjes gebeurt het volgende:
1. Het witte lampje op bovengenoemd kastje gaat branden;
2. De seinen 14 en 20 tonen uitsluitend rood licht;
3. De seinen 16 en 18 tonen wit licht;
4. De wissels 3 en 5 zijn ter plaatse bedienbaar;
5. De wissels 1 en 7 en de stop-ontspoorblokken St 1 en St 7 zijn ter plaatse te ontgrendelen.

Wordt de "Vrijgave Rangeren" knop gedrukt terwijl een treinbeweging gaande is op de vrije baan van of naar Franeker of als een rijweg is ingesteld van een nevenstation naar Franeker of als één van de geisoleerde secties gelegen tussen de seinen 14 en 16 of tussen de seinen 18 en 20 bezet is als gevolg van een andere beweging dan hiervoor bij b. genoemd, dan gebeurt hetgeen is vermeld achter de punten 1 en 2 direct, terwijl de gevolgen vermeld bij de punten 3, 4 en 5 pas na 2 minuten plaats vinden.

Tijdens "Vrijgave Rangeren" moet voor een rangeerbeweging van spoor 1 of 2 in de richting van wissel 7 ahob 9.7 door middel van drukknoppen bediend worden.

Na afloop van de rangeerbewegingen moeten de wissels 1 en 7 en de stop - ontspoorblokken St 1 en St 7 weer in de normale stand gegrendeld worden. Hierna kan de knop "Teruggave Rangeren" aan één van de "Vrijgave Rangeren" kastjes gedrukt worden, waardoor:
- de seinen 16 en 18 in de stand "stop" komen;
- de wissels 3 en 5 naar de rechtsleidende stand gestuurd en vastgelegd worden;
- de seinen 14 en 20 uit de stand "stop" komen (mits aan alle overige voorwaarden hiervoor is voldaan);
- de witte lampjes op de "Vrijgave Rangeren" kastjes doven.

6. Rijweginstelling naar de vrije baan

a. Een binnenkomende trein uit de richting Harlingen moet binnen 160 seconden nadat hij met de eerste as over de isolerende las bij km 8.870 (nabij sein 14) is gereden met de laatste as over de isolerende las bij km 9.427 rijden.
Wordt deze tijd overschreden, dan kan sein 16 niet meer uit de stand "stop" worden gebracht en kan vanaf Harlingen geen rijweg meer naar Franeker worden ingesteld.

b. Een binnenkomende trein uit de richting Dronrijp moet binnen 160 seconden nadat hij met de eerste as over de isolerende las bij km 10.560 (nabij sein 20) is gereden met de laatste as over de isolerende las bij km 9.784 rijden.
Wordt deze tijd overschreden, dan kan sein 18 niet meer uit de stand "stop" worden gebracht en kan vanaf Dronrijp geen rijweg meer naar Franeker worden ingesteld.

Gegevens betreffende Dronrijp

1. Omschrijving van de seinen

   a. De inrijseinen 34 en 40 zijn automatisch werkende, hooggeplaatste lichtseinen waarin rood en geel licht getoond kan worden.
   b. De uitrijseinen 36 en 38 zijn laaggeplaatste lichtseinen en moeten voor vertrek worden bediend.
   In deze seinen kan rood en groen licht worden getoond.

2. Doorrijsporen

   Over de sporen 1 en 2 kan in geen van beide richtingen worden doorgereden.

3. Bepaling betreffende "stop" tonende seinen

   Indien één van de in onderstaande tabel genoemde seinen in de stand "stop" moet worden voorbijgereden, mag de machinist niet vertrouwen op de juiste werking van de achter het sein vermelde overweginstallatie.

sein	overweg
36	ahob 15.4
38	aki 15.7

   De werking van ahob 15.4 en aki 15.7 is n.l. mede afhankelijk van het ingesteld zijn van een rijweg vanaf het betrokken sein.

4. Vertraagd uit de stand "stop" komende seinen

   a. Sein 36 komt bij bediening eerst na 17 seconden uit de stand "stop" i.v.m. de aankondigingstijd van ahob 15.4
   b. Sein 38 komt bij bediening eerst na 20 seconden uit de stand "stop" i.v.m. de aankondigingstijd van aki 15.7.

5. Rijweginstelling naar de vrije baan

   a. Een binnenkomende trein uit de richting Franeker moet binnen 150 seconden nadat hij met de eerste as over de isolerende las bij km 14.739 (nabij sein 34) is gereden met de laatste as over de isolerende las bij km 15.431 rijden.
   Wordt deze tijd overschreden, dan kan sein 36 niet meer uit de stand "stop" worden gebracht en kan vanaf Franeker geen rijweg meer naar Dronrijp worden ingesteld.
   b. Een binnenkomende trein uit de richting Leeuwarden moet binnen 150 seconden nadat hij met de eerste as over de isolerende las bij km 16.430 (nabij sein 40) is gereden met de laatste as over de isolerende las bij km 15.750 rijden.
   Wordt deze tijd overscreden, dan kan sein 38 niet meer uit de stand "stop" worden gebracht en kan vanaf Leeuwarden geen rijweg meer naar Dronrijp worden ingesteld.

BVS/Hlg - ~~Lw~~
~~Lw - Stv~~

Gegevens betreffende de brug over het Harinxmakanaal

1. Omschrijving van de seinen

De brugseinen 601, 604, 712 en 713 zijn hooggeplaatste lichtseinen.
In de seinen 601 en 712 kan rood of groen licht getoond worden.
In de seinen 604 en 713 kan rood, geel of groen licht getoond worden.
De seinen 604 en 713 zijn tevens voorseinen van de seinen 6A resp. 7A te Leeuwarden.

2. Vrijmaken van de brugsleutel

Vrijmaken van de brugsleutel is slechts mogelijk als het witte lampje op het ontgrendelkastje brandt.
Dit lampje brandt als:
a. aan de zijde Stavoren het spoorgedeelte onbezet is vanaf km 3.993 tot aan de brug.
b. aan de zijde Harlingen het spoorgedeelte onbezet is vanaf km 22.391 tot aan de brug.
c. aan de zijde Leeuwarden:
   - geen rijweg is ingesteld naar Harlingen en het spoorgedeelte onbezet is vanaf km 22.391 tot aan de brug (het spoorgedeelte mag wel bezet zijn door een trein naar of van de aansluiting Schenkenschans mits de sleutel BA/St A uit het sleutelrelaiskastje op Post A te Leeuwarden is genomen voor bediening van de aansluiting.)
   - geen rijweg is ingesteld naar Stavoren en het spoorgedeelte onbezet is vanaf km 1.140 tot aan de brug.

3. Openen van de brug

a. Hrm legt de knop om van het ontgrendelkastje, waardoor de seinen 601, 604, 712 en 713 in de stand "stop" komen;
b. Hrm draait de grendelstelknop van de sleutelvergrendelkast 25o om waardoor het groene lampje op de sleutelvergrendelkast gaat branden. *)
c. Hrm draait de grendelstelknop geheel om het groene lampje dooft en neemt hierna de sleutel B.Br. uit het slot van de sleutelvergrendelkast.
d. Voor het openen van de brug handelt Hrm verder als in het BBB is omschreven.

* Dooft het witte lampje op het ontgrendelkastje voordat Hrm de grendelstelknop van de sleutelvergrendelkast heeft bediend, dan komen de seinen 601, 604, 712 en 713 weer uit de stand "stop" en is de sleutel B.Br niet meer vrij te maken.
In dit geval moet Hrm de knop op het ontgrendelkastje weer in de normale stand terugleggen.

4. Sluiten van de brug

a. Voor het sluiten van de brug handelt Hrm zoals is omschreven in het desbetreffende BBB.
b. Hrm brengt de sleutel B.Br in het slot van de sleutelvergrendelkast.
c. Hrm legt de grendelstelknop in de normale stand.
d. Hrm legt de knop van het ontgrendelkastje in de normale stand waardoor de seinen 601, 604, 712 en 713 uit de stand "stop" komen indien tevens aan de andere voorwaarden voor het uit de stand "stop" komen van deze seinen is voldaan.

5. Sein 713

Zodra vanaf Leeuwarden een rijweg wordt ingesteld naar Dronrijp, komt sein 713 in de stand "stop".
Het sein komt pas weer uit de stand "stop" als de betreffende trein in Dronrijp is binnengekomen of in Leeuwarden is teruggekeerd.
Zolang de sleutel B.A/StA (racc. Schenkenschans) uit het sleutelrelaiskastje aan de blokkast in Post A te Leeuwarden uitgenomen is toont sein 713 "stop", tenzij venster 20 in Post A vrij (wit) is.

6. Bepaling stoptonend sein 713

In afwijking van het gestelde in de B-voorschriften deel VIII hoofdstuk III wat betreft brugseinen is de mcn niet toegestaan zonder nadere opdracht stoptonend sein 713 voorbij te rijden.
De mcn dient contact op te nemen met de baanvakleider te Leeuwarden.

BVS/ Hlg - Lw / Lw - Stv

Gegevens betreffende Mantgum

1. Omschrijving van de seinen

   a. De inrijseinen 4 en 10 zijn automatisch werkende, hooggeplaatste lichtseinen waarin rood en geel licht getoond kan worden.
   b. De uitrijseinen 6 en 8 zijn laaggeplaatste lichtseinen en moeten voor vertrek worden bediend.
      In deze seinen kan rood en groen licht worden getoond.

2. Doorrijsporen

   Over de sporen 1 en 2 kan in geen van beide richtingen worden doorgereden.

3. Bepaling betreffende "stop" tonende seinen

   Indien één van de in onderstaande tabel genoemde seinen in de stand "stop" moet worden voorbijgereden mag de machinist niet vertrouwen op de juiste werking van de achter het sein vermelde overweginstallaties.

sein	overweg
6	aki 8
8	ahob 10.0 en aki 10.7

   De werking van ahob 10.0 is n.l. mede afhankelijk van het ingesteld zijn van een rijweg vanaf het betrokken sein.

4. Vertraagd uit de stand "stop" komende seinen

   Sein 8 komt bij bediening eerst na 17 seconden uit de stand "stop" i.v.m. de aankondigingstijd van ahob 10.0.

5. Rijweginstelling naar de vrije baan

   a. Een binnenkomende trein uit de richting Leeuwarden moet binnen 130 seconden nadat hij met de eerste as over de isolerende las bij km 9.080 (nabij sein 4) is gereden met de laatste as over de isolerende las bij km 9.588 rijden.
      Wordt deze tijd overschreden dan kan sein 6 niet meer uit de stand "stop" worden gebracht en kan vanaf Leeuwarden geen rijweg meer naar Mantgum worden ingesteld.
   b. Een binnenkomende trein uit de richting Sneek moet binnen 140 seconden nadat hij met de eerste as de isolerende las bij km 10.743 (nabij sein 10) is gereden met de laatste as over de isolerende las bij km 10.082 rijden.
      Wordt deze tijd overschreden dan kan sein 8 te Sneek niet meer uit de stand "stop" worden gebracht en kan vanaf Sneek geen rijweg meer naar Mantgum worden ingesteld.

BVS/ Hlg - Lw / Lw - Stv

Gegevens betreffende Sneek - Noord

1. Omschrijving van sein 22

Sein 22 is een hooggeplaatst lichtsein en moet voor vertrek worden bedient.
In dit sein kan rood en groen licht worden getoond.

2. Bepaling betreffende "stop" tonend sein 22

Indien sein 22 in de stand "stop" moet worden voorbijgereden mag de machinist niet vertrouwen op de juiste werking van de achter het sein gelegen ahob 20.5.
De werking van ahob 20.5 is n.l. mede afhankelijk van het bediend zijn van sein 22.

3. Vertraagd uit de stand "stop" komen van sein 22

Sein 22 komt bij bediening eerst na 17 seconden uit de stand "stop" i.v.m. de aankondigingstijd van ahob 20.5.

BVS/$\frac{\text{Hlg - Lw}}{\text{Lw - Stv}}$

Gegevens betreffende Sneek

1. Omschrijving van de seinen

a. De inrijseinen 24 en 32 zijn automatisch werkende, hooggeplaatste lichtseinen waarbij in sein 24 rood en geel en in sein 32 rood, geel en bij bezet perronspoor 1 geel knipperlicht getoond kan worden.
b. De uitrijseinen 26, 28 en 30 zijn laaggeplaatste lichtseinen, in de seinen 26 en 28 kan rood of geel licht getoond worden, in sein 30 kan rood, groen en wit licht getoond worden.
De seinen 26, 28 en 30 moeten voor vertrek worden bediend.

2. Vertrekseinlichten

De seinen 26 en 28 hebben een vertrekseinlicht, dat alleen brandt als deze seinen een ander beeld dan "stop" tonen.

3. Doorrijsporen

Over de sporen 1 en 2 kan in geen van beide richtingen worden doorgereden.

4. Bepaling betreffende "stop" tonende seinen

Indien één van de in onderstaande tabel genoemde seinen in de stand "stop" moet worden voorbijgereden mag de machinist niet vertrouwen op de juiste werking van de achter het sein vermelde overweginstallaties.

sein	overweg
26 en 28	ahob 21.3
30	ahob 22.7

De werking van ahob 21.3 is n.l. mede afhankelijk van het ingesteld zijn van een rijweg vanaf het betrokken sein.

5. Vrijgave rangeren

Vrijgave rangeren kan genomen worden als:
a. geen rijweg is ingesteld vanaf sein 30;
b. geen beweging als gevolg van zo'n rijweg gaande is waarbij de trein nog niet met de laatste as de isolerende las ter hoogte van het inrijsein is gepasseerd;
c. geen zodanige rijweg wordt herroepen waarbij de tijd van 2 minuten nog niet verstreken is.

Na drukken van de knop "Rangeren" aan één van de "Vrijgave Rangeren" kastjes gebeurt het volgende:
1. Het witte lampje op bovengenoemd kastje gaat branden;
2. De seinen 24 en 32 tonen uitsluitend rood licht;
3. Sein 30 toont wit licht;
4. Wissel 5 is ter plaatse bedienbaar;
5. Wissel 3 en stop-ontspoorblok St3 zijn ter plaatse te ontgrendelen.

Wordt de "Rangeren" knop gedrukt terwijl een treinbeweging gaande is op de vrije baan van of naar Sneek of als een rijweg is ingesteld van Workum naar Sneek of als één van de geïsoleerde secties gelegen tussen de seinen 30 en 32 bezet is als gevolg van een andere beweging dan hiervoor bij b. genoemd, dan gebeurt hetgeen is vermeld achter de punten 1 en 2 direct, terwijl de gevolgen vermeld bij de punten 3, 4 en 5 pas na 2 minuten plaats vinden.

Na afloop van de rangeerbewegingen moet wissel 3 en stop-ontspoorblok St3 weer in de normale stand gegrendeld worden.
Hierna kan de knop "Teruggave Rangeren" aan één van de "Vrijgave Rangeren" kastjes gedrukt worden, waardoor:
- sein 30 in de stand "stop" komt;
- de seinen 24 en 32 uit de stand "stop" komen (mits aan alle overige voorwaarden hiervoor is voldaan);
- het witte lampje op het "Vrijgave Rangeren" kastje dooft.

6. Rijweginstelling naar de vrije baan

a. Een binnenkomende trein uit de richting Mantgum moet binnen 120 seconden nadat hij met de eerste as over de isolerende las bij km 21.000 (nabij sein 24) is gereden met de laatste as over de isolerende las bij km 21.469 rijden.
Wordt deze tijd overschreden, dan kunnen de seinen 26 en 28 niet meer uit de stand "stop" worden gebracht en kan vanaf Mantgum geen rijweg meer naar Sneek worden ingesteld.

b. Een binnenkomende trein uit de richting Workum moet binnen 140 seconden nadat hij met de eerste as over de isolerende las bij km 22.487 (nabij sein 32) is gereden met de laatste as over de isolerende las bij km 21.875 rijden.
Wordt deze tijd overschreden, dan kan sein 30 niet meer uit de stand "stop" worden gebracht en kan vanaf Workum geen rijweg meer naar Sneek worden ingesteld.

BVS/Hlg - Lw / Lw - Stv

Gegevens betreffende brug over de Wijmerts

1. Omschrijving van de seinen

De seinen 612 en 613 zijn hooggeplaatste lichtseinen.
In deze seinen kan rood of groen licht getoond worden.

2. Vrijmaken van de brugsleutel

Vrijmaken van de brugsleutel is slechts mogelijk als het spoorgedeelte tussen km 24.104 en km 27.322 onbezet is.

3. Openen van de brug

a. Wmb draait de grendelstelknop van de sleutelvergrendelkast 25° om waardoor het groene lampje op de sleutelvergrendelkast gaat branden en de seinen 612 en 613 in de stand "stop" komen.
b. Wmb draait de grendelstelknop geheel om het groene lampje dooft en neemt hierna de sleutel B.Br uit het slot van de sleutelvergrendelkast.
c. Voor het openen van de brug handelt Wmb verder als in het BBB is omschreven.

4. Sluiten van de brug

a. Voor het sluiten van de brug handelt Wmb zoals is omschreven in het desbetreffende BBB.
b. Wmb brengt de sleutel B.Br in het slot van de sleutelvergrendelkast.
c. Wmb legt de grendelstelknop in de normale stand, waardoor de seinen 612 en 613 uit de stand "stop" komen (mits aan alle overige voorwaarden hiervoor is voldaan).

BVS/$\frac{\text{Hlg - Lw}}{\text{Lw - Stv}}$

Gegevens betreffende Workum

1. Omschrijving van de seinen

   a. De inrijseinen 44 en 50 zijn automatisch werkende, hooggeplaatste lichtseinen waarin rood en geel licht getoond kan worden.
   b. De uitrijseinen 46 en 48 zijn-laaggeplaatste lichtseinen en moeten voor vertrek worden bediend.
   In deze seinen kan rood en groen licht worden getoond.

2. Sein 46

   Voor vertrek in de richting Sneek moet de brug over het Klifrak gesloten zijn.

3. Sein 48

   Voor het uit de stand "stop" brengen van sein 48 geldt naast de normale voorwaarden ook nog, dat een van Workum vertrokken trein in de richting Stavoren eerst in Workum moet zijn teruggekeerd.

4. Bepaling betreft "stop" tonende seinen

   Indien één van de in onderstaande tabel genoemde seinen in de stand "stop" moet worden voorbijgereden mag de machinist niet vertrouwen op de juiste werking van de achter het sein vermelde overweginstallaties

sein	overweg
46	aki 35 en aki 36.8
48	aki 38.9 en ahob 40.0

5. Brug over het Klifrak

   Vrijmaken van de brugsleutel is slechts mogelijk als:
   - het spoorgedeelte tussen km 34.889 en de brug onbezet is (voor treinen van Sneek);
   - het spoorgedeelte tussen km 34.889 en km 37.274 onbezet is (voor treinen van Workum);
   - sein 46 niet bediend is.

6. Openen van de brug

   a. Kr draait de grendelstelknop van de sleutelvergrendelkast 25° om waardoor het groene lampje op de sleutelvergrendelkast gaat branden en sein 44 in de stand "stop" komt.
   b. Kr draait de grendelstelknop geheel om het groene lampje dooft en neemt hierna de sleutel B.Br uit het slot van de sleutelvergrendelkast.
   c. Voor het openen van de brug handelt Kr verder als in het BBB is omschreven.

7. Sluiten van de brug

a. Voor het sluiten van de brug handelt Kr zoals is omschreven in het desbetreffende BBB.
b. Kr brengt de sleutel B.Br in het slot van de sleutelvergrendelkast.
c. Kr legt de grendelstelknop in de normale stand, waardoor sein 44 uit de stand "stop" komt (mits aan alle overige voorwaarden hiervoor is voldaan).

8. Rijweginstelling naar de vrije baan

a. Een binnenkomende trein uit de richting Sneek moet binnen 200 seconden nadat hij met de eerste as over de isolerende las bij km 36.205 (nabij sein 44) is gereden met de laatste as over de isolerende las bij km 37271 rijden. Wordt deze tijd overschreden, dan kan sein 46 niet meer uit de stand "stop" worden gebracht en kan vanaf Sneek geen rijweg meer naar Workum worden ingesteld.
b. Een binnenkomende trein uit de richting Stavoren moet binnen 160 seconden nadat hij met de eerste as over de isolerende las bij km 38.300 (nabij sein 50) is gereden met de laatste as over de isolerende las bij km 37.513 rijden.
Wordt deze tijd overschreden, dan kan sein 48 niet meer uit de stand "stop" worden gebracht.

Gegevens betreffende Hindeloopen

1. Omschrijving van de seinen

   a. Sein 631 is een hooggeplaatst lichtsein en moet voor vertrek worden bediend.
      In dit sein kan rood en groen licht worden getoond.
   b. Sein 629 toont vast geel licht.

2. Bepaling betreffende "stop" tonende seinen

   Indien sein 631 in de stand "stop" moet worden voorbijgereden, mag de machinist niet vertrouwen op de juiste werking van ahob 41.2.
   De werking van ahob 41.2 is n.l. mede afhankelijk van het bediend zijn van sein 631.

3. Vertraagd uit de stand "stop" komende seinen

   Sein 631 komt bij bediening eerst na 17 seconden uit de stand "stop" i.v.m. de aankondigingstijd van ahob 41.2.

Gegevens betreffende Koudum - Molkwerum

1. Omschrijving van de seinen

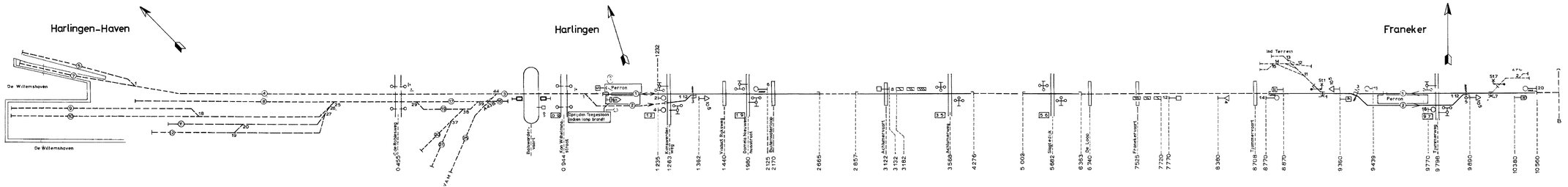
a. Sein 632 is een hooggeplaatst lichtsein en moet voor vertrek worden bediend.
In dit sein kan rood en groen licht worden getoond.
b. Sein 634 toont vast geel licht.

2. Bepaling betreffende "stop" tonende seinen

Indien sein 632 in de stand "stop" moet worden voorbijgereden, mag de machinist niet vertrouwen op de juiste werking van aki 45.9.
De werking van aki 45.9 is n.l. mede afhankelijk van het bediend zijn van sein 632.

3. Vertraagd uit de stand "stop" komende seinen

Sein 632 komt bij bediening eerst na 20 seconden uit de stand "stop" i.v.m. de aankondigingstijd van aki 45.9.



gezien:	naam	datum
gekeurd	MARÉE	
gecontroleerd		
goedgekeurd		

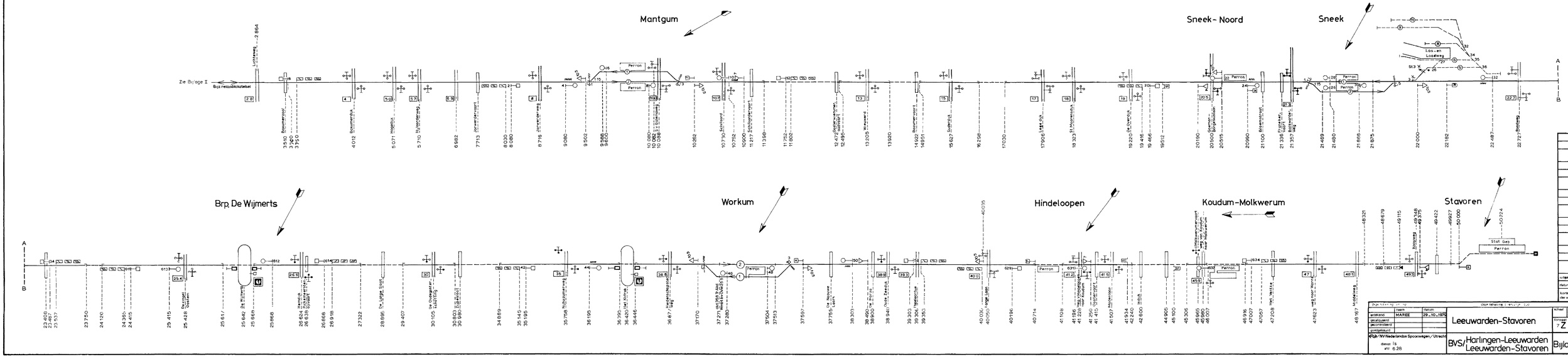
NV Nederlandse Spoorwegen/Utrecht

schaal	1:2500
formaat	A1
uitgave	

Harlingen-Leeuwarden

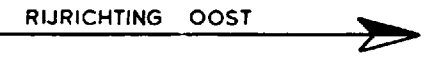
BVS/Harlingen-Leeuwarden-Stavoren

Bijlage I


Mantgum
Sneek- Noord
Sneek
Brp. De Wijmerts
Workum
Hindeloopen
Koudum-Molkwerum
Stavoren
Zie Bijlage I
Bijz. Veiligheidsblokstelsel
Perron
Los- en Laadweg
Stat Gep
Leeuwarden-Stavoren
BVS/Harlingen-Leeuwarden Leeuwarden-Stavoren
Bijlage II
NV Nederlandse Spoorwegen, Utrecht
dienst IB
afd. S.B.
schaal 1:2500
formaat A1
tekening 24 d 12
getekend MAREE
29-10-1970
BVS Harlingen Leeuwarden/ Leeuwarden-Stavoren Bijlage II

BVS/Hlg-Lw
Lw-Stv
Seinbeeldenkaart Harlingen

RIJRICHTING OOST

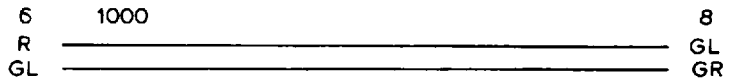






RIJRICHTING WEST

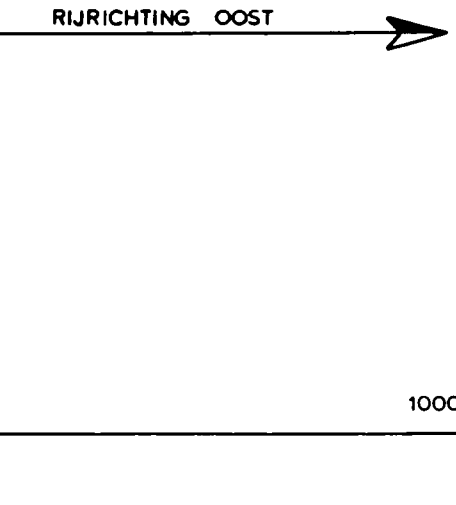


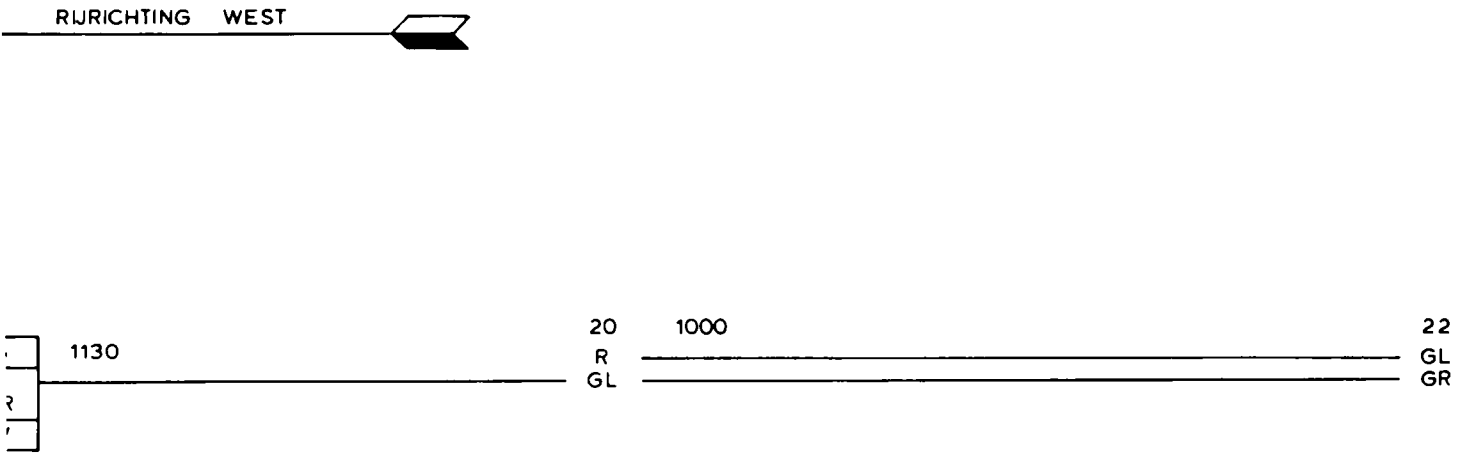


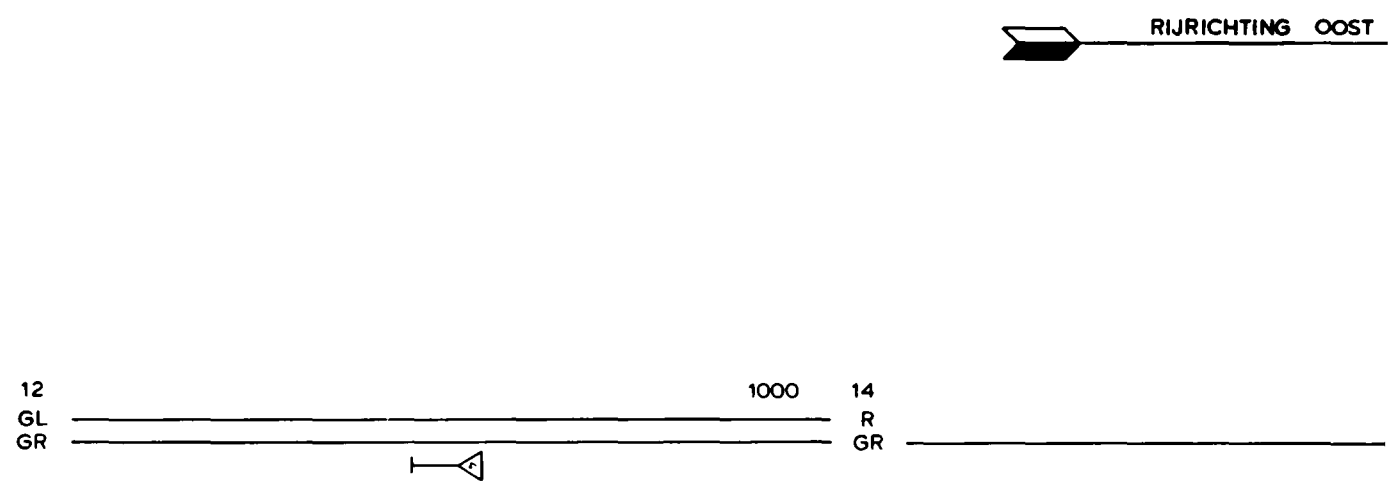

RIJRICHTING OOST

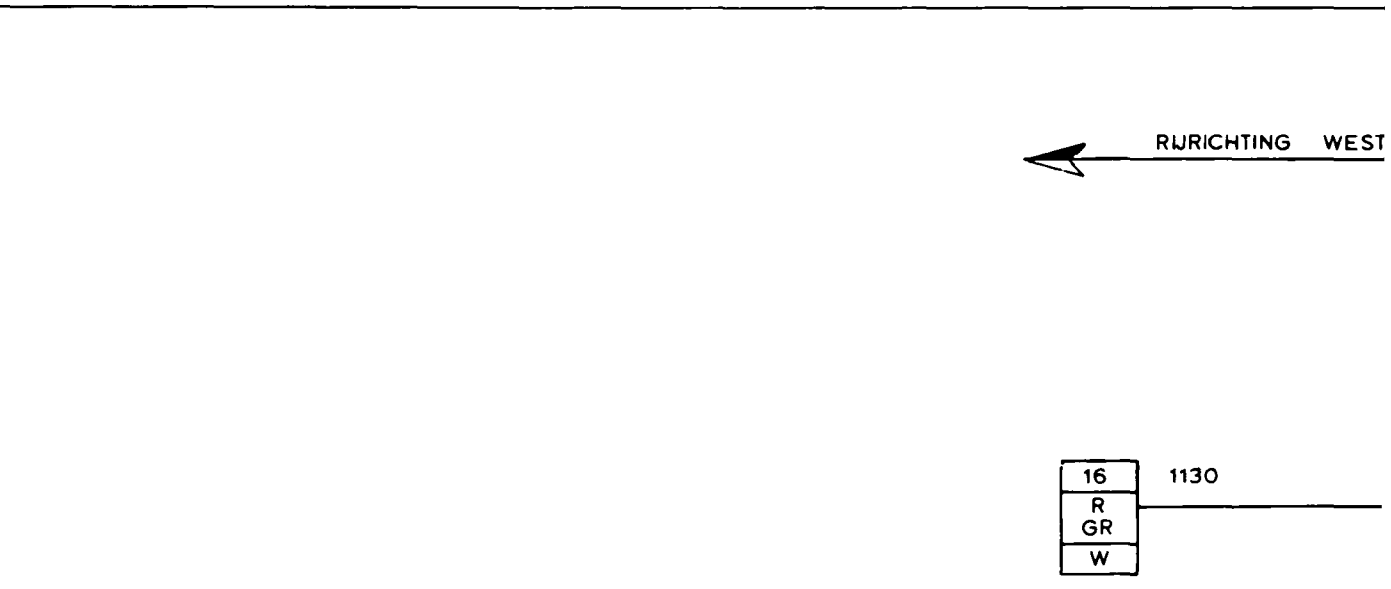

RIJRICHTING WEST

BVS/Hlg-Lw
Lw-Stv
Seinbeeldenkaart Franeker



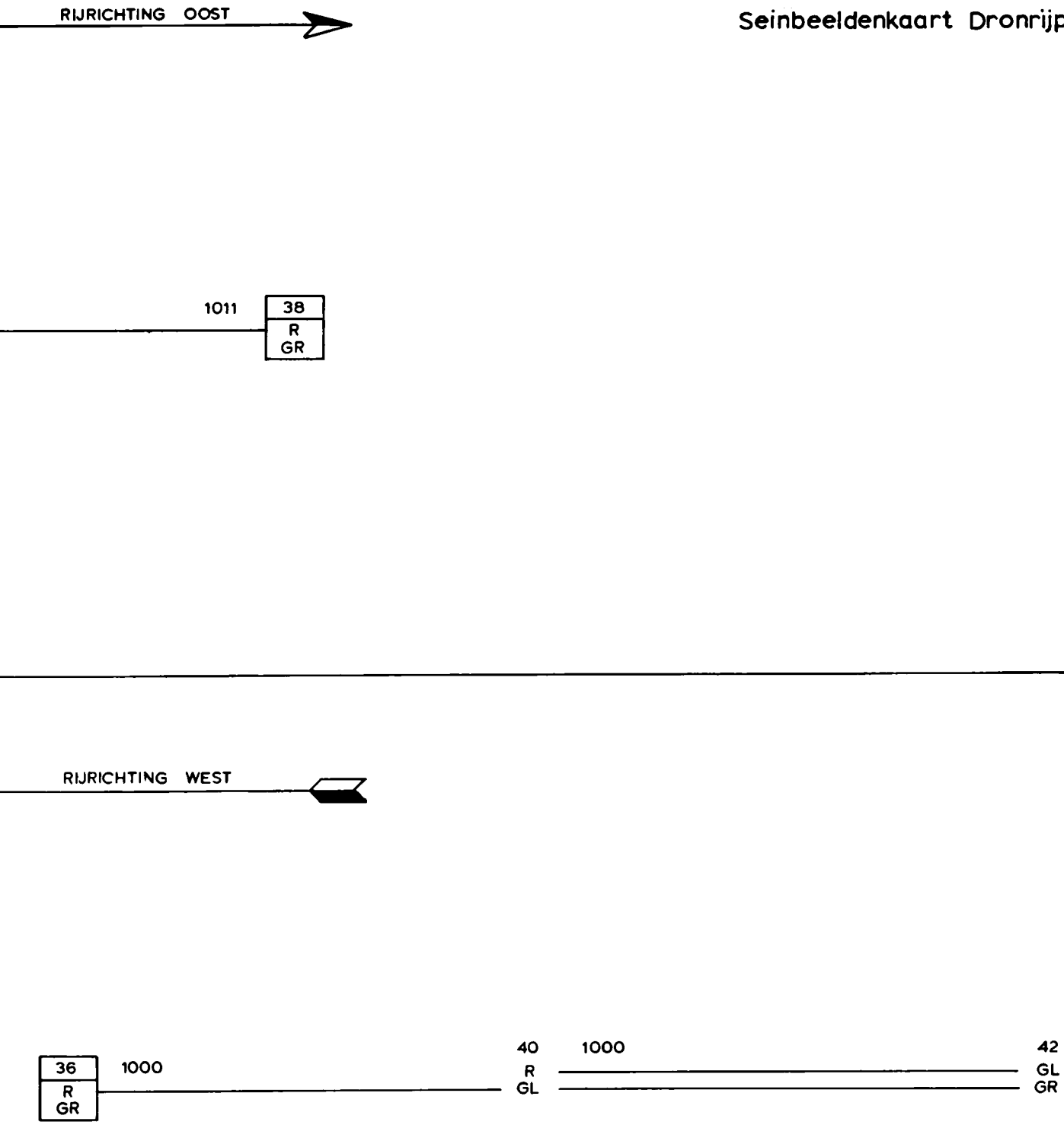


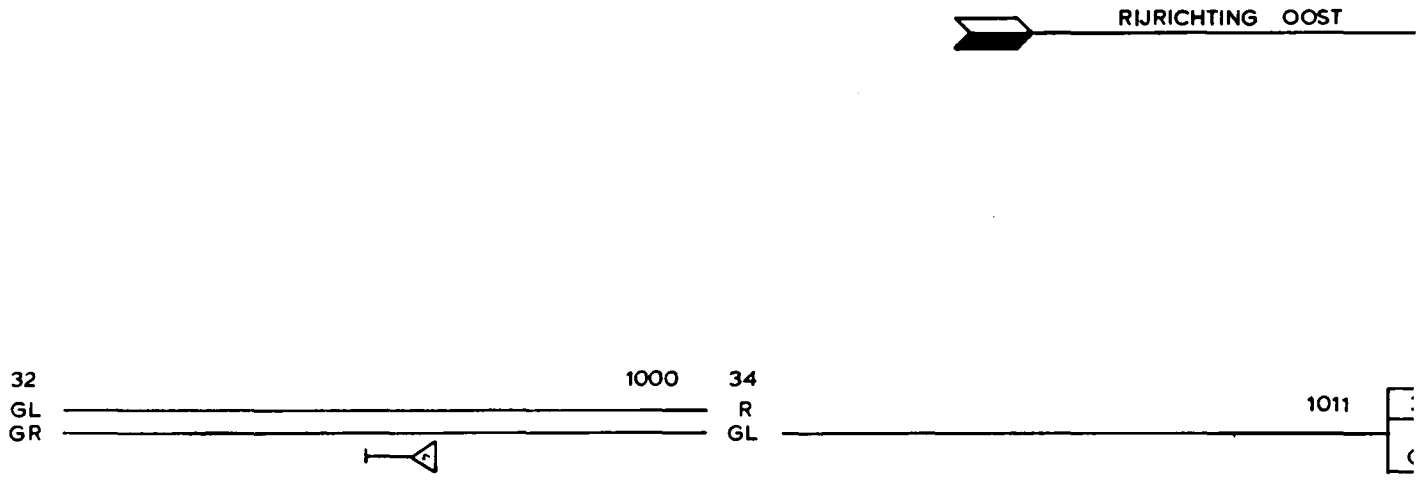

RIJRICHTING OOST
12
GL
GR
1000
14
R
GR


RIJRICHTING WEST
16
R
GR
W
1130

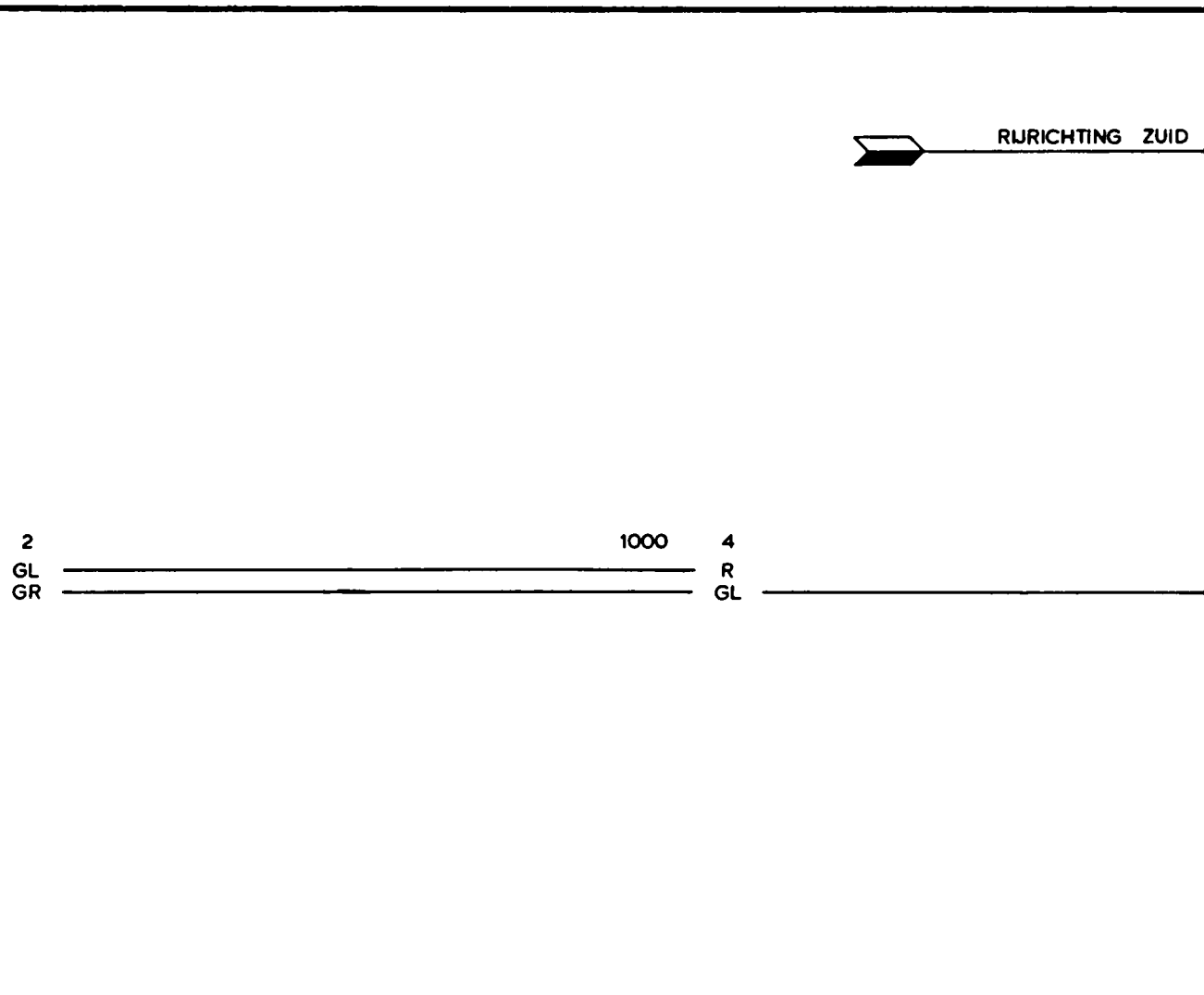
BVS/Hlg-Stv
Lw-Stv

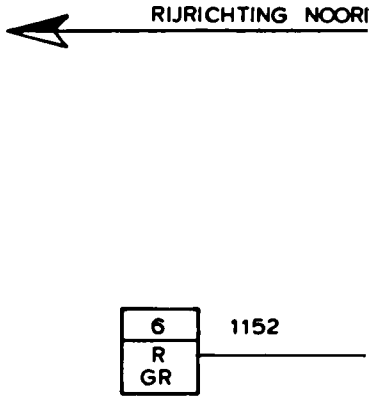
Seinbeeldenkaart Dronrijp




RIJRICHTING OOST
32
GL
GR
1000
34
R
GL
1011


RIJRICHTING WEST
36
R
GR
1000

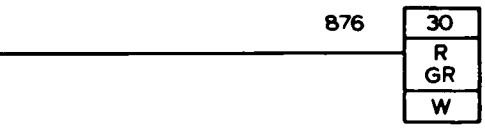

RIJRICHTING ZUID
2
GL
GR
1000
4
R
GL


RIJRICHTING NOORI
6
R
GR
1152

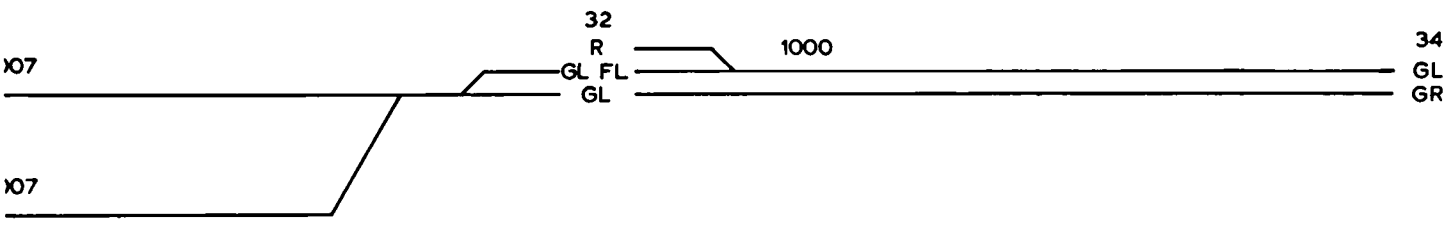
BVS/Hlg-Lw
Lw-Stv

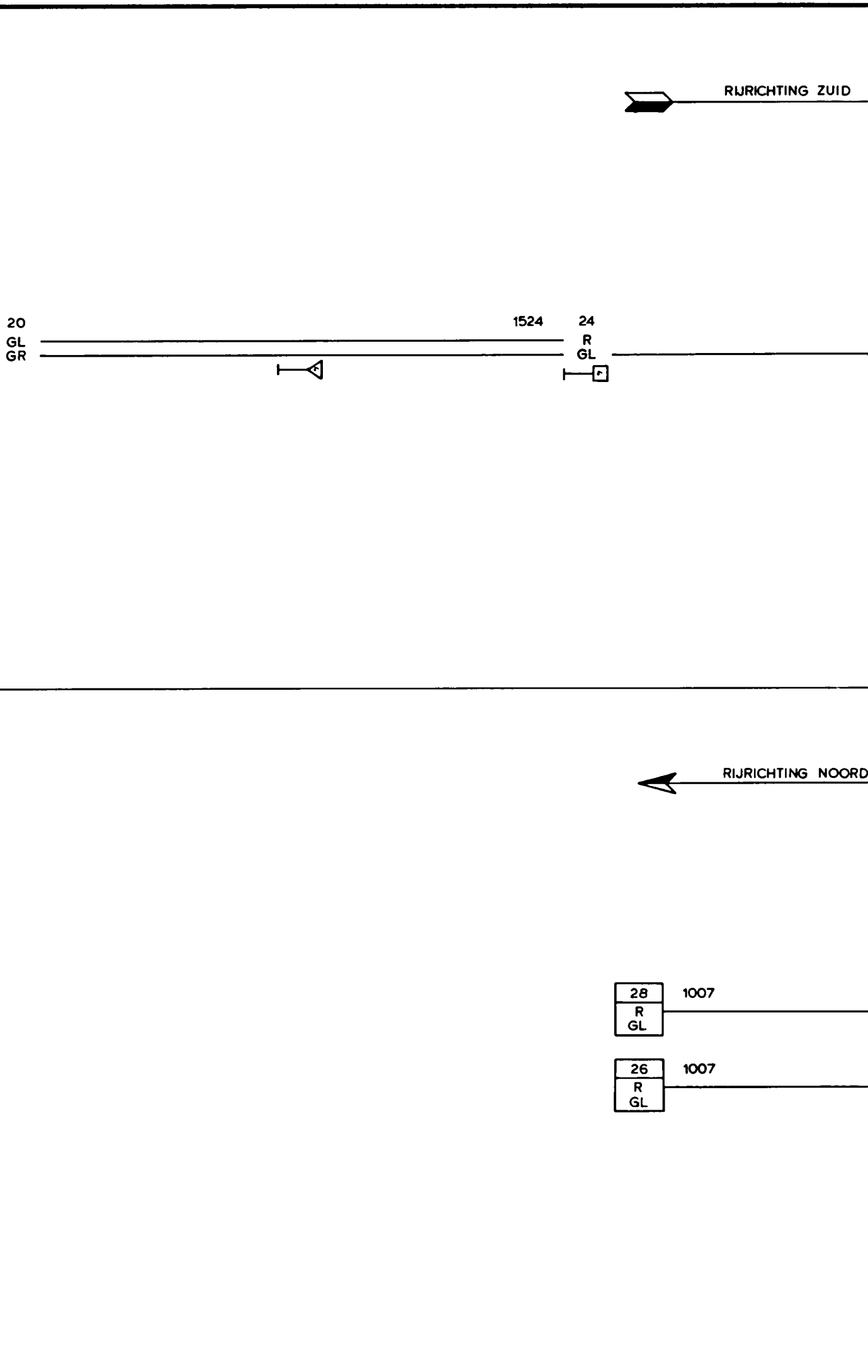
Seinbeeldenkaart Sneek





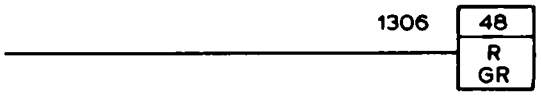




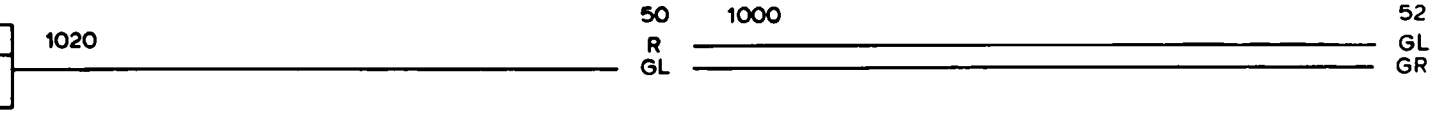

RIJRICHTING ZUID
20
GL
GR
1524
24
R
GL
RIJRICHTING NOORD
28
R
GL
1007
26
R
GL
1007

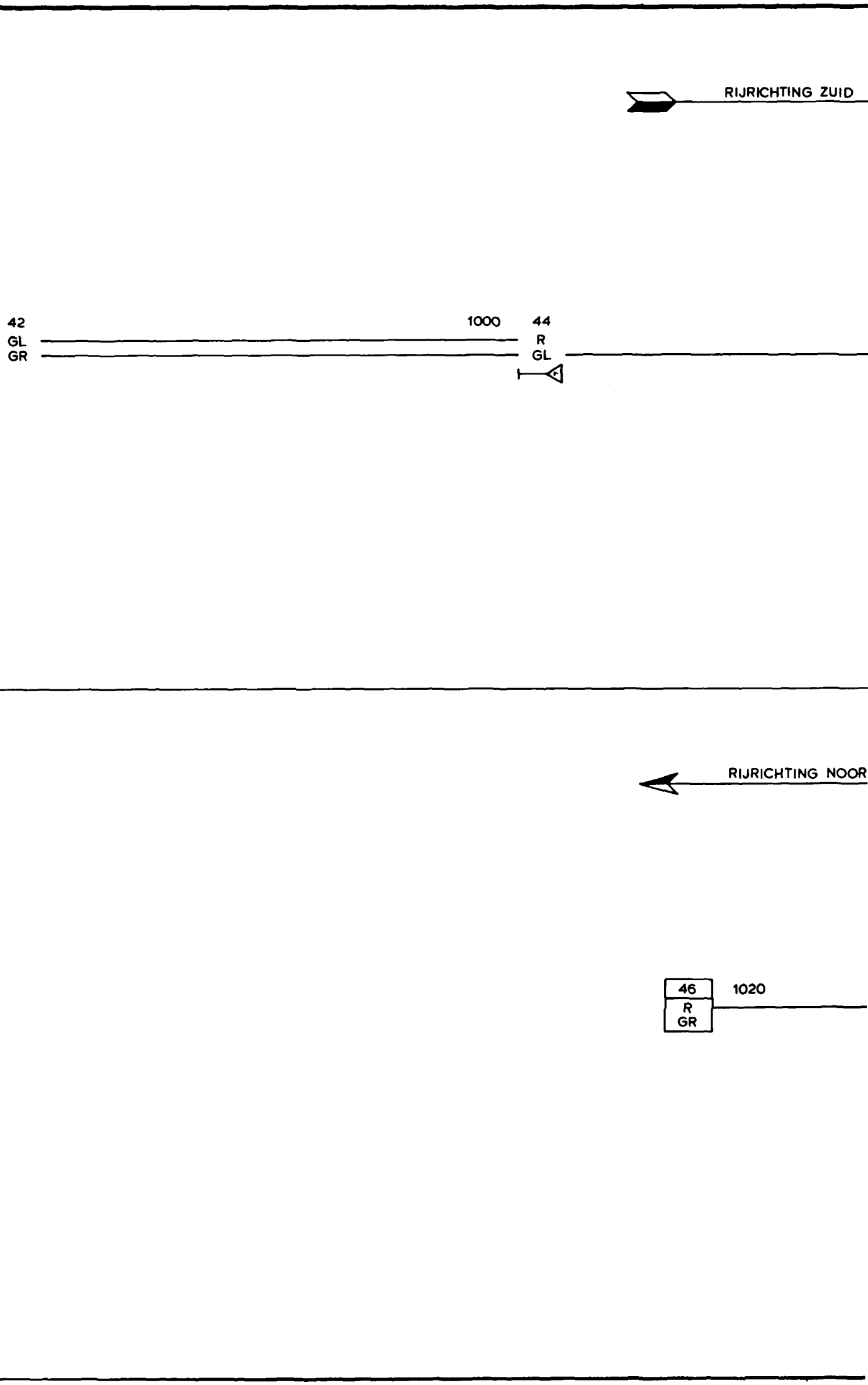
BVS/Hlg-Lw
Lw-Stv
Seinbeeldenkaart Workum

RIJRICHTING ZUID



RIJRICHTING NOORD




RIJRICHTING ZUID
42
GL
GR
1000
44
R
GL
RIJRICHTING NOOR
46
R
GR
1020