



Seinwezen

**B-Voorschrift
voor de bediening van
wissel- en seininrichtingen**

*Deel VIII
Vereenvoudigde Beveiligings- en
Beheersings-Systemen (VBBS)*

November 2004

Vrijgegeven

*Beherende instantie:
ProRail: B&I Basisgegevens*

*Inhoudverantwoordelijke instantie:
ProRail B&I Treinbeveiliging*

Uitgavedatum: 01-11-2004	Versie: 001	Documentnummer: C5504/VIII
-------------------------------------	------------------------	---------------------------------------

Indeling van de B-voorschriften

Deel I	Algemeen	
Deel I-A	Aanhangsel A	Voorkoming van gevaar bij aki's/ahob's (V-aki).
Deel I-B	Aanhangsel B	Voorschrift Werkzaamheden en Storing (V-W en S)
Deel I-C	Aanhangsel C	Bijzondere bepalingen ten aanzien van PEN-baanvakken
Deel II	Automatische Trein-Beïnvloeding (1e Generatie)	
Deel II (NG)	Automatische Trein-Beïnvloeding (Nieuwe Generatie).	
Deel III	Bloktoestellen en blokstelsels	
Deel IV	Mechanische bedieningstoestellen	
Deel V	Elektrische bedieningstoestellen	
Deel VI	Relaisbeveiliging type NX	
Deel VI-A	Relaisbeveiliging type NX met vereenvoudigd bedieningstableau (V-NX).	
Deel VI-B	Relaisbeveiliging type NX met bedieningstableau zonder signalering en signaleringstableau met doorgaande routeaanduiding.	
Deel VI-C	Relaisbeveiliging type NX met vereenvoudigd bedieningstableau type integra.	
Deel VII	Relaisbeveiliging type AR.	
Deel VIII	Vereenvoudigd Beveiligings- en Beheersings-Systemen (VBBS).	
Deel IX	Vastgelegde wissels, spoorafsluitingen en brugbeveiligingsinrichtingen	
Deel X	Telerail	
Deel XI	Elektronische beveiliging.	
Deel XII	Relaisbeveiliging type NX met elektronische bediening	
Deel XIII	Trein Nummer Volgstelsel.	
Deel XIV	Elektronische bediening van elektronische beveiliging, type VPI	
Deel XV-1A	Vervallen	
Deel XV-1B	Procesleidingssysteem - 1B.	
Deel XV-2A	Procesleidingssysteem - 2A	
Deel XV-2B	Procesleidingssysteem - 2B	
Deel XV-Gebr.beh.-1B	Procesleidingssysteem Gebruiksbeheer - 1B	
Deel XV-Gebr.beh.-2A	Procesleidingssysteem Gebruiksbeheer - 2A	
Deel XV-Gebr.beh.-2B	Procesleidingssysteem Gebruiksbeheer - 2B	
Deel XVI	Assentellersysteem Az-L90-4.	

*** Organisatie afhankelijke benamingen zijn niet vervangen, omdat dit voorschrift in zijn geheel herzien moet worden.**

INHOUD

1 Beschrijving	6
1.1 Algemeen	6
1.1.1 Toepassing	6
1.1.2 Systemen	6
1.1.3 Vrije baan	6
1.1.4 Wissels	6
1.1.5 Seinen	6
1.1.6 Spoorisolatie	6
1.2 Ter Plaatse bediende Relais-Beveiliging (TPRB).....	6
1.3 Vereenvoudigde Centrale Verkeersleiding (VCVL).....	9
2 Bediening	12
2.1 Algemeen	12
2.2 TPRB.....	12
2.2.1 Wissels.....	12
2.2.2 Seinen.....	12
2.2.3 Bedieningshandelingen voor vertrek.....	12
2.2.4 Herroepen	12
2.2.5 Vrijgave rangeren.....	13
2.2.6 Ter plaatse bedienen van wissels.....	13
2.2.7 Teruggeven "Vrijgave Rangeren"	14
2.2.8 Aki's, ahob's.....	14
2.2.9 Rijden voorbij "stop"-tonend sein	14
2.2.10 Vertrekken van een spoor dat niet voor vertrek is aangewezen	16
2.2.11 Vertrekspoor niet bruikbaar voor vertrek.....	16
2.3 VCVL.....	17
2.3.1 Wissels.....	17
2.3.2 Centraal bediende wissels	17
2.3.3 Seinen.....	18
2.3.4 Volgorde bedieningshandelingen.....	18
2.3.5 Waarschuwing machinist	18
2.3.6 Lichtsterkte seinen	18
2.3.7 Aankondiging van een trein	18
2.3.8 Algemene bepalingen voor het instellen van een rijweg	19
2.3.9 Bedieningshandelingen voor vertrek (automatisch werkende wissels).....	19
2.3.10 Bedieningshandelingen voor vertrek en binnenkomst (centraal bediend wissel).....	20
2.3.11 Herroepen	21
2.3.12 Vrijgave Rangeren	21
2.3.13 Ter plaatse bedienen van wissels	22
2.3.14 Teruggeven "Vrijgave Rangeren"	23

2.3.15 Ontgrendelen wissels zonder "Vrijgave Rangeren"	23
2.3.16 Vrijgeven brug	24
2.3.17 Aki's, ahob's	24
2.3.18 Rijden voorbij "stop"-tonend sein	24
3 Storing	26
3.1 Algemeen	26
3.1.1 Wanneer storing aannemen	26
3.1.2 Kennisgeven	26
3.1.3 Niet vertrouwen op tableau	26
3.1.4 Rijden voorbij "stop" tonend sein	26
3.1.5 Bijzondere storingssituatie	26
3.2 Storing TPRB	27
3.3 Storing VCVL	31
4 Werkzaamheden	33
4.1 Treindienstleider	33
4.2 Geldigheid	33
4.3 Werkzaamheden	33
4.3.1 Vooroverleg	33
4.3.2 Sporen bestemd voor treinbewegingen	33
4.3.3 Sporen die niet bestemd zijn voor treinbewegingen	35
4.4 Werkzaamheden aan wissels en beveiligingsinrichtingen zonder dat het spoor buiten dienst wordt gesteld	36
4.4.1 Werkzaamheden aan wissels door "seinwezen"	36
4.4.2 Maatregelen	36
4.4.3 Werkzaamheden aan wissels door "wegonderhoud"	37
4.4.4 Werkzaamheden aan beveiligingsinrichtingen	37
4.5 Buiten dienst stellen van sporen	37
4.5.1 Wie de buitendienststelling regelt	37
4.5.2 Wat in aanschrijving moet worden gemeld	37
4.5.3 Laatste trein voor buitendienststelling	37
4.5.4 Berijden buiten dienst gesteld spoor t.b.v. de werkzaamheden	37
4.5.5 Mede gebruik van buitendienststelling	38
4.5.6 Buitendienststelling gaat niet door of wordt bekort	38
4.5.7 Gevaarteken	38
4.5.8 Werk vertraagd	38
4.6 Het rijden met lichte bijzondere voertuigen	38
4.6.1 Zonder toestemming vragen	38
4.6.2 Wel toestemming vragen	38
4.6.3 Rijden over brug	39
4.7 Zware bijzondere voertuigen	39
5 Model van de lastgeving TTV	40

1 Beschrijving

1.1 Algemeen

1.1.1 Toepassing

Vereenvoudigde beveiligings- en beheersingssystemen (VBBS) worden toegepast op baanvakken, waar zich eenvoudige emplacements, VBBS-stations ¹⁾, bevinden, waarvan de wissels en seinen automatisch werken, dan wel centraal worden bediend.

1.1.2 Systemen

Tot de vereenvoudigde beveiligings- en beheersingssystemen worden geacht te behoren:

- Ter Plaatse bediende Relais-Beveiliging (TPRB);
- Vereenvoudigde Centrale Verkeersleiding (VCVL).

De VBBS-stations worden, al naar gelang van het in gebruik zijnde beveiligingssysteem, "TPRB"-station of "VCVL"-station genoemd.

1.1.3 Vrije baan

Bij TPRB en VCVL is de vrije baan tussen de TPRB of VCVL-stations beveiligd met automatisch blokstelsel, met of zonder doorgaande spoorisolatie.

1.1.4 Wissels

De uiterste wissels van VBBS-stations zijn

- automatisch werkende wissels of
- centraal bediende wissels.

Overige wissels zijn met elektrisch grendel gesloten handwissels.

1.1.5 Sein

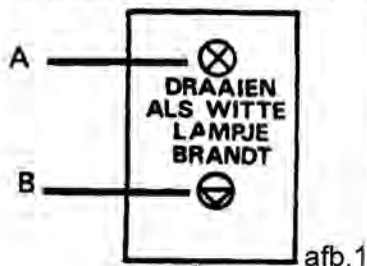
Bij TPRB en VCVL zijn in het algemeen automatisch werkende inrijseinen aanwezig; de uitrijseinen zijn bediende seinen.

Waar centraal bediende wissels zijn, zijn de inrijseinen bediende seinen.

1.1.6 Spoorisolatie

De sporen en wissels van TPRB- en VCVL-stations zijn geïsoleerd. Op de werking van het geïsoleerde spoor mag worden vertrouwd [zie TRR art 13, lid (5)].

1.2 Ter Plaatse bediende Relais-Beveiliging (TPRB)

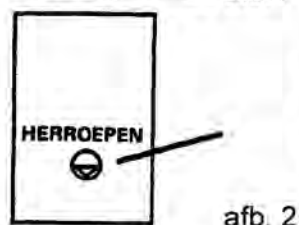


Op TPRB-stations is bij de uitrijseinen een blokkastje aanwezig waarmee de machinisten het uitrijsein van hun treinen uit de stand "stop" kunnen brengen (afb. 1).

A. Controlelampje

Dit lampje kan met wit licht branden.

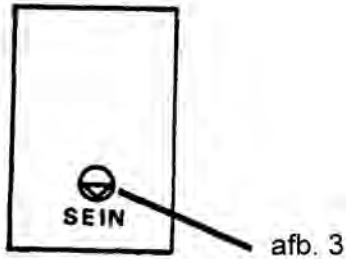
B. Sleutelschakelaar



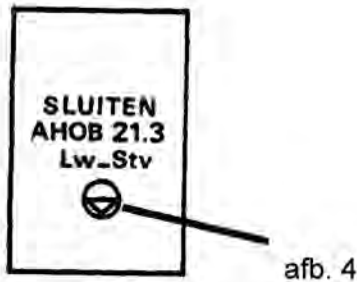
Bij elk blokkastje is een kastje "Herroepen" aanwezig, waarmee een bedieningshandeling kan worden herroepen (afb. 2).

Sleutelschakelaar

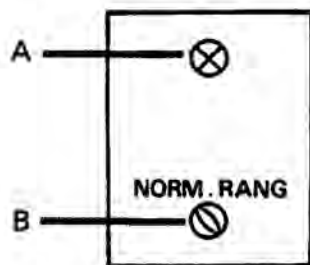
¹⁾ Voor begripsomschrijvingen zie B-Voorschriften Deel III.



Wanneer bij **een halte** een overweg met aki of ahob ligt, waarvan de aankondigingssectie zich geheel of gedeeltelijk in het perronspoor bevindt, is een uitrijsein geplaatst; zolang dit "stop" toont, is de aankondigingssectie vóór het sein uitgeschakeld. Het sein wordt bediend met een seinbedieningskastje (afb. 3).
Sleutelschakelaar



Waar een aki of ahob ter plaatse in werking moet kunnen worden gesteld, is voor de overweg een kastje geplaatst (afb. 4).
Sleutelschakelaar



afb. 5a

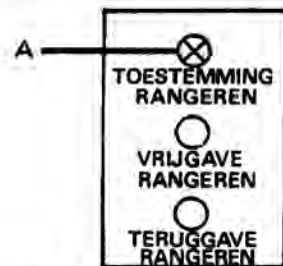
Op stations waar zich rangeersporen bevinden die van de doorgaande hoofdsporen zijn afgesloten door middel van een wissel met grendel, is een kastje "Vrijgave Rangeren" opgesteld (afb.5a).

A. Controlelampje

Dit lampje kan met wit licht branden.

B. Schakelaar

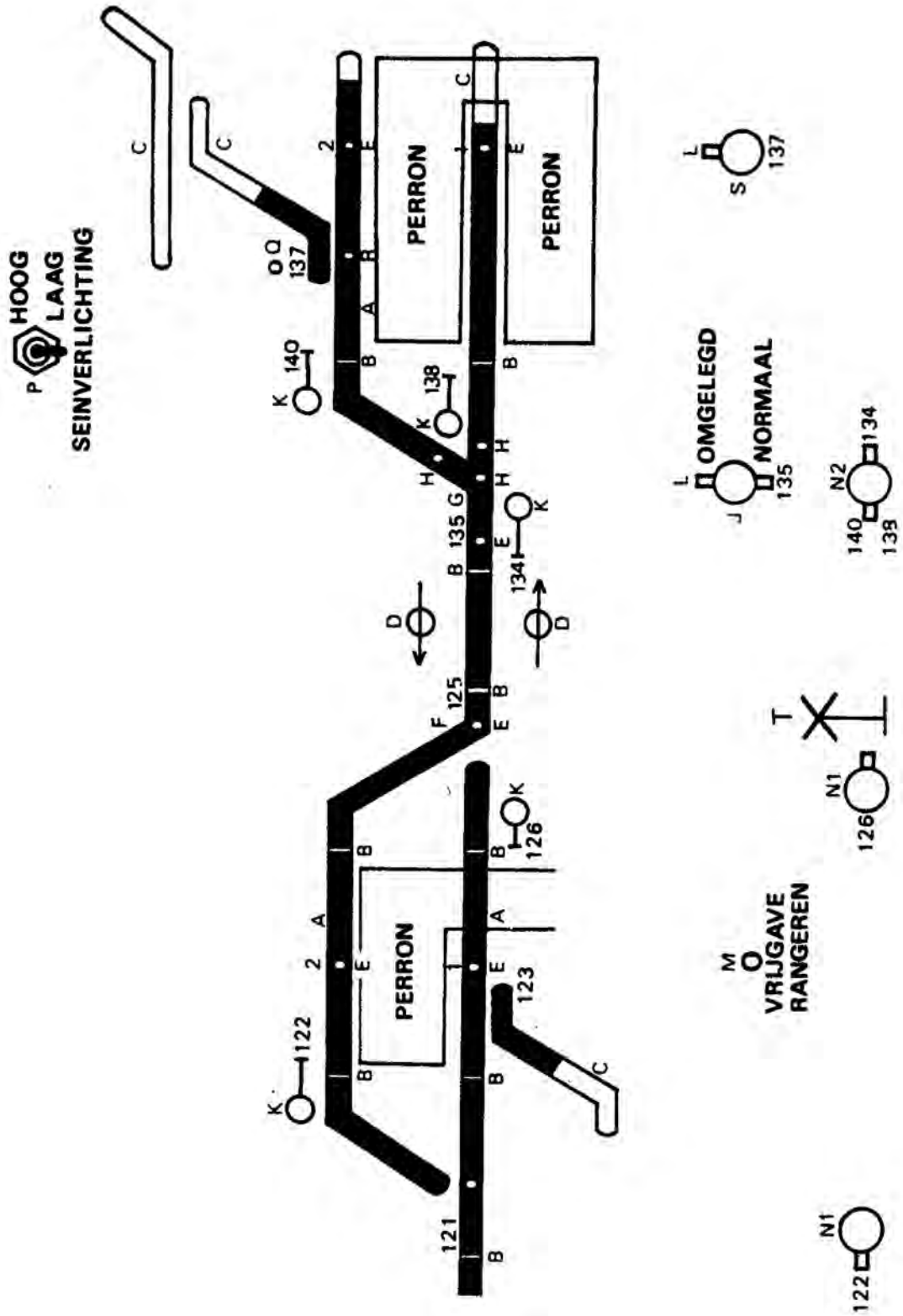
Deze kan in de stand "Norm" en in de stand "RANG" liggen.



afb. 5b

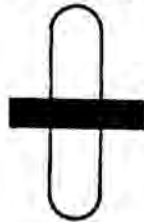
In plaats van de schakelaar B kunnen ook twee drukknoppen aanwezig zijn (afb. 5b); de drukknop "VRIJGAVE RANGEREN" moet worden gedrukt om vrijgave rangeren te verkrijgen, de drukknop "TERUGGAVE RANGEREN" om na afloop van de rangeerbeweging de toestemming weer terug te geven.

1.3 Vereenvoudigde Centrale Verkeersleiding (VCVL)



- A. Geïsoleerd spoor
- B. Isolerende las
- C. Niet geïsoleerd spoor
- D. Rijrichtingslampje. Dit lampje kan met rood licht branden.
- E. Bezetspoorlampje. Dit lampje kan met wit licht en soms met geel licht branden.
Waar het met **geel** licht kan branden, is dat in het BVS vermeld.
- F. Automatisch werkend wissel.
- G. Centraal bediend wissel.
- H. Wissellampjes voor centraal bediend wissel.
Deze lampjes kunnen met rood licht en met rood knipperlicht branden.
- J. Wisselschakelaar voor de bediening van een centraal bediend wissel.
Deze schakelaar kan naar boven en naar beneden worden omgelegd.
OMGELEG - stand wissel afwijkend van BVS-tekening.
NORMAAL - stand wissel overeenkomstig de BVS-tekening.
De letters "L" of "R" boven een wisselschakelaar geven aan of de stand van het wissel bij naar boven omgelegde wisselschakelaar links- dan wel rechtsleidend is.
- K. Symbool van een door middel van een schakelaar te bedienen sein.
Hierin kan geel licht branden.
- M. Lampje "VRIJGAVE RANGEREN". Dit lampje kan met wit licht branden.
- N. Seinschakelaar.
 - 1. voor uitrijsein;
 - 2. voor inrijsein en uitrijsein (komt slechts voor als het er achter gelegen wissel centraal bediend is).
- P. Schakelaar voor de regeling van de lichtsterkte van de seinen.
- Q. Grendellampje. Dit lampje kan met wit en met wit knipperlicht branden.
- R. Vergrendelingslampje. Dit lampje kan met rood licht branden.
- S. Grendelschakelaar. Deze kan naar boven worden omgelegd. De letters "L" of "R" boven de grendelschakelaar geven aan of het wissel na ontgrendeling in de links- dan wel rechtsleidende stand kan worden gelegd.
- T. Symbool, aangevende dat door het omleggen van de bijbehorende seinschakelaar een aki of ahob in werking wordt gesteld, indien het spoor vóór het sein bezet is (In verband daarmee mag de seinschakelaar niet te vroeg worden omgelegd).

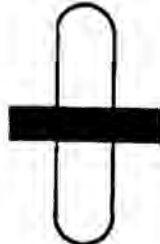
Beschrijving VCVL (vervolg)



A ○

afb. 7

- A. Brug-ontgrendelingslampje.
Dit lampje kan met wit licht branden.



B ○
VRIJGAVE
BRUG
A ○

afb. 8

- A. Toestemmingsschakelaar voor brugbediening.
- B. Lampje "BRUG GEOPEND".
Dit lampje kan met wit licht branden.



afb. 9

Gevaarteken voor wisselschakelaar.

2 Bediening

2.1 Algemeen

Ook in dit hoofdstuk wordt de tekst per systeem gescheiden weergegeven.

2.2 TPRB

2.2.1 Wissels

De wissels van TPRB-stations zijn automatisch werkende wissels die normaal naar het aankomstspoor leiden.

Voor uitrijdende treinen moeten zij zijn omgelegd: dit geschiedt op de wijze die hierna in 2.2.3 is omschreven. Zijn er in door treinen te berijden sporen wissels aanwezig die slechts voor **rangeerbewegingen** behoeven te worden omgelegd, dan zijn deze wissels door middel van grendels vastgelegd in de stand waarin zij door treinen moeten worden bereden.

Zij kunnen pas worden ontgrendeld nadat "Vrijgave Rangeren" is genomen.

2.2.2 Seinen

De **inrijseinen** van TPRB-stations zijn automatisch werkende lichtseinen zonder "P". Normaal tonen zij het seinbeeld "geel".

De **uitrijseinen** moeten door middel van een bedieningshandeling uit de stand "stop" worden gebracht, zie hiervoor 2.2.3.

2.2.3 Bedieningshandelingen voor vertrek

Moet een trein van een TPRB-station vertrekken, dan moet de machinist naar het nabij het uitrijsein staande blokkastje gaan. Zie 1.2, afb. 1.

Als het controlelampje aan het blokkastje brandt, draait de machinist met de daarvoor bestemde sleutel de sleutelschakelaar om, waardoor het controlelampje dooft.

Tevens dooft op het nevenstation het controlelampje voor de tegenrichting over hetzelfde spoor. Vervolgens draait hij de sleutel terug en neemt deze uit.

Door deze "bedieningshandeling" komt het inrijsein voor de tegenrichting in de stand "stop", loopt het wissel om naar de juiste stand voor uitrijden en wordt een eventueel achter het sein liggende aki/ahob in werking gesteld.

Vervolgens komt het uitrijsein uit de stand "stop", eventueel na de in de BVS vermelde tijd.

Wanneer de trein de isolerende las voorbij het uitrijsein bereidt, komt dit sein in de stand "stop" terug.

Wanneer de trein de isolerende las nabij het inrijsein voor de tegenrichting geheel is overge-reden loopt het wissel naar de normale stand terug en komt het inrijsein uit de stand "stop".

2.2.4 Herroepen

Seinbediening kan worden herroepen door met de sleutel de sleutelschakelaar van het kastje "Herroepen" om te draaien (zie 1.2, afb. 2). Als het sein "stop" toont, wordt de sleutel teruggedraaid en uitgenomen.

Na twee minuten:

- loopt het wissel terug naar de stand voor binnenkomst;
- komt het inrijsein weer uit de stand "stop";
- gaat het controlelampje aan het blokkastje, alsmede dat voor de tegenrichting op het nevenstation weer branden;

- toont een aki of ahob die door de seinbediening de beelden was gaan tonen alsof een trein nadert, weer de beelden alsof geen trein nadert.

2.2.5 Vrijgave rangeren

Op sommige stations kan "Vrijgave Rangeren" worden verkregen; hiertoe zijn ter plaatse kastjes "Vrijgave Rangeren" geplaatst (zie 1.2 afb. 5a en 5b).

Als "Vrijgave Rangeren" nodig is, moet toestemming van de treindienstleider zijn verkregen.

Voor binnenkomende goederentreinen mag "Vrijgave Rangeren" worden genomen zonder voorafgaande toestemming van de treindienstleider.

Zodra na binnenkomst de "Vrijgave Rangeren" is teruggegeven, meldt de ctr dit aan de treindienstleider.

De RMvv kan echter voorschrijven dat ook in dit geval toestemming van de treindienstleider moet zijn verkregen.

Na omleggen van de schakelaar in de stand "RANG"

c.q.

na drukken van de drukknop "VRIJGAVE RANGEREN":

- gaat het controlelampje aan het kastje branden ¹⁾:
 - a. onmiddellijk als geen rijweg is ingesteld naar de vrije baan;
 - b. na voorbijrijden van het inrijsein voor de tegenrichting als wel een rijweg naar de vrije baan was ingesteld;
- tonen de inrijseinen - zolang het controlelampje brandt - "stop";
- tonen de uitrijseinen "wit" ²⁾.

Is echter een treinbeweging gaande tussen het station waar "Vrijgave Rangeren" werd genomen en een nevenstation

of

is op het nevenstation een rijweg ingesteld in de richting van het station waar "Vrijgave Rangeren" werd genomen

of

is één van de geïsoleerde secties tussen in- en uitrijsein bezet, anders dan hiervoor onder b beschreven,

dan gaan de uitrijseinen pas na twee minuten "wit" tonen.

Zolang de uitrijseinen "wit" tonen zijn binnen het "Vrijgave Rangeren"-gebied de aankondigungssecties van aki's en ahob's uitgeschakeld, kunnen de desbetreffende handwissels worden ontgrendeld en de automatisch werkende wissels ter plaatse worden bediend.

Moeten overwegen met aki of ahob door rangeerdelen kunnen worden bereden, dan zijn zij ter plaatse bedienbaar door middel van drukknoppen.

2.2.6 Ter plaatse bedienen van wissels

Nabij de automatisch werkende wissels zijn drukknopkastjes aangebracht, waarin zich twee drukknoppen bevinden.

Zolang de uitrijseinen "wit" tonen, kunnen de wissels door het drukken van deze knoppen worden omgelegd; wordt de rode knop gedrukt, dan wordt het wissel naar de linksleidende stand gestuurd; wordt de zwarte knop gedrukt, dan wordt het wissel naar de rechtsleidende stand gestuurd.

- 1) Gaat dit lampje niet branden, dan kan "Vrijgave Rangen" niet worden verkregen omdat niet aan alle voorwaarden is voldaan.
- 2) Waar nodig toont slechts één van de uitrijseinen "wit"; dit is in het BVS vermeld.

2.2.7 Teruggeven "Vrijgave Rangen"

Na afloop van de rangeerbewegingen moet de schakelaar aan het kastje "Vrijgave Rangen" in de stand "NORM" worden gelegd, c.q. de drukknop "TERUGGAVE RANGEREN" worden gedrukt.

Als alle handwissels weer zijn gegrendeld, dooft het controlelampje aan het kastje en gaan de seinen weer de normale seinbeelden tonen. Eventueel loopt, indien de wisselsectie vrij is, een automatisch werkend wissel terug naar de normale stand. Indien "Vrijgave Rangen" was genomen na toestemming van de treindienstleider, moet het teruggeven daarvan aan de treindienstleider worden gemeld.

2.2.8 Aki's, ahob's

Afhankelijk van de situatie kan een eventueel achter een uitrijsein gelegen aki of ahob pas worden geactiveerd nadat het uitrijsein is bediend. Soms komt het sein in dat geval met vertraging uit de stand "stop".

In het BVS is vermeld welke seinen dit betreft en hoe groot de vertraging is.

2.2.9 Rijden voorbij "stop"-tonend sein

a. Uitrijsein

Voordat de treindienstleider toestemming geeft tot rijden voorbij "stop"-tonend sein moet hij handelen zoals voorgeschreven in de B-Voorschriften Deel III. Hij moet de machinist opdragen:

- de bedieningshandeling te verrichten, ook al komt het sein daardoor niet uit de stand "stop";
(Indien de betrokken controlelampjes branden, doven deze hierdoor).
- indien daarin is voorzien, een lastgeving STS, model 1564 A in te vullen (zie B-Voorschriften Deel III, hoofdstuk 7.3);
of
- door "stop"-tonend sein te rijden, te stoppen voor het achter het sein gelegen wissel en na te gaan of dit in de juiste stand ligt.
- Is dat niet het geval, dan moet worden gehandeld zoals is voorgeschreven in hoofdstuk 3.2 (7).

Is dat wel het geval, dan mag het wissel voorzichtig worden bereden en

- moet worden gelet op de juiste werking van de in het BVS genoemde aki's en ahob's.
- mag een eventueel achter het sein gelegen beweegbare brug slechts worden bereden als de afsluitlantaren "voorbijrijden toegestaan" toont.
(Toont de afsluitlantaren "stop", dan mag de brug slechts worden bereden na toestemming van de brugwachter).

b. Inrijsein

Indien de trein tot stilstand is gekomen voor een "stop"-tonend inrijsein, dient de machinist te handelen conform het gestelde in hoofdstuk 3.2 (2).

Hij mag niet vertrouwen op de juiste werking van eventueel achter het inrijsein gelegen aki's of ahob's en overpadbeveiligingen. De machinist moet ten aanzien van deze overwegen handelen zoals is voorgeschreven in de B-Voorschriften Deel I-A (V-Aki).

Een eventueel achter het inrijsein gelegen beweegbare brug mag hij slechts berijden als de afsluitlantaren "voorbijrijden toegestaan" toont.

Toont deze afsluitlantaren "stop", dan mag de brug slechts worden bereden na toestemming van de brugwachter.

Voor ieder wissel moet hij stoppen en nagaan of dat in de juiste eindstand ligt en de tongen aansluiten. Is dit niet het geval, dan moet worden gehandeld zoals is voorgeschreven in hoofdstuk 3.2 (7). Is dit wel het geval, dan mag het wissel voorzichtig worden bereden.

2.2.10 Vertrekken van een spoor dat niet voor vertrek is aangewezen

a. Moet een trein vertrekken van een spoor dat niet voor vertrek is aangewezen, dan moet de machinist daarvoor toestemming vragen aan de treindienstleider.

Alvorens de treindienstleider toestemming geeft, moet hij zich door navraag zekerheid verschaffen dat:

- de voorgaande trein in dezelfde richting het inrijsein van het volgende station is voorbijgereden, en
- er geen trein rijdt of zal rijden in de tegengestelde richting.

b. De treindienstleider draagt vervolgens de machinist op:

- op zicht te rijden;
- overwegen/overpaden met aki/ahob/aob te berijden zoals in de lastgeving aki/ahob is voorgeschreven;
- een beweegbare brug slechts te berijden als de daarvoor geplaatste afsluitlantaren voorbijrijden toelaat;
- te letten op de stand van te berijden wissels, zonodig deze met de wisselkruk om te leggen en achter de trein weer terug te krukken;
- de normale snelheid te hernemen als de trein het vorsein van het inrijsein voor de tegenrichting, alsmede de in het BVS voor vertrek door STS genoemde aki's/ahob's/aob's geheel is gepasseerd.

De machinist mag de bedieningshandeling niet verrichten.

2.2.11 Vertrekspoor niet bruikbaar voor vertrek

Wanneer een trein op een TPRB-station op het normale aankomstspoor is binnengekomen en van dit spoor niet naar het volgende station kan vertrekken als gevolg van een storing of onregelmatigheid, kan de trein naar het aankomstspoor voor de tegenrichting worden omgezet en van dat spoor vertrekken.

Dit moet - met toestemming van de treindienstleider - als rangeerbeweging geschieden.

Het vertrek geschiedt dan zoals hiervoor in 2.2.10 omschreven.

2.3 VCVL

2.3.1 Wissels

De wissels van VCVL-stations zijn:

- a. automatisch werkende wissels of
- b. centraal bediende wissels.

De automatisch werkende wissels leiden normaal naar het aankomstspoor.

Hoe de centraal bediende wissels worden omgelegd, is hierna in 2.3.2 omschreven.

Zijn er in door treinen te berijden sporen wissels aanwezig die slechts voor **rangeerbewegingen** behoeven te worden omgelegd, dan zijn deze wissels door middel van elektrische grendels vastgelegd in de stand waarin zij door treinen moeten worden bereden.

Zij kunnen pas worden ontgrendeld nadat:

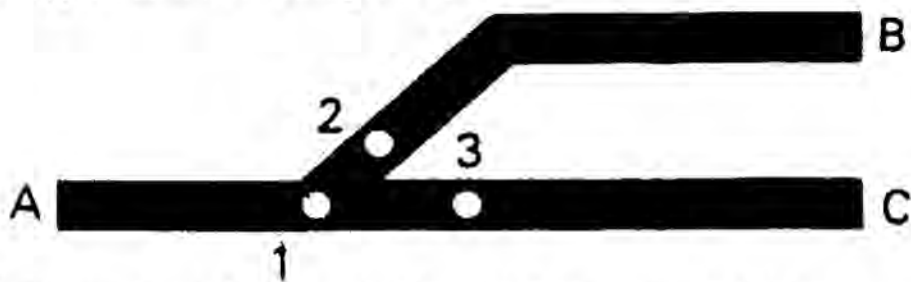
- “Vrijgave Rangen” is genomen of
- op het tableau de desbetreffende grendelschakelaar is omgelegd of
- nadat is voldaan aan de in het BVS vermelde voorwaarde(n).

2.3.2 Centraal bediende wissels

Op het tableau zijn voor elk centraal bediend wissel drie wissellampjes aanwezig, waarmee de stand waarin het wissel **ligt** of waarheen het gestuurd is, wordt aangegeven.

Lampjes 1 en 2 voor richting A - B v.v.

Lampjes 1 en 3 voor richting A - C v.v.



Deze wissels worden omgelegd door middel van wisselschakelaars.

- Ligt de wisselschakelaar in de middenstand, dan zijn de wissellampjes gedoofd;
- Wordt een wisselschakelaar gelegd in de stand waarin het wissel ligt, dan gaan twee corresponderende wissellampjes met rood licht branden;
- Wordt een wisselschakelaar gelegd in de stand waarin het wissel niet ligt, dan gaan de twee met de stand van de wisselschakelaar corresponderende wissellampjes met rood knipperlicht branden en loopt het wissel om. Als het wissel in de eindstand is gekomen, gaan deze wissellampjes met rood licht branden;
- Wordt een rijweg ingesteld over een wissel waarvan de wisselschakelaar in de middenstand ligt, dan loopt het wissel niet om en gaan alle drie de wissellampjes met rood licht branden; het sein komt dan niet uit de stand “stop” (zie ook 2.3.8):

In enkele gevallen - veelal bij oudere installaties - komt het sein echter uit de stand "stop" en wel voor een rijweg met het wissel in de eindstand, waarin het op dat moment op het emplacement ligt.

- Wordt een wisselsectie bezet terwijl geen rijweg is ingesteld en de wisselschakelaar in de middenstand ligt, dan gaan alle drie de wissellampjes met rood licht branden;
- Wordt een wissel opengereden, dan gaan de wissellampjes die vóór het openrijden met rood licht brandden, met rood knipperlicht branden; ligt de wisselschakelaar in de middenstand, dan gaan alle drie de wissellampjes met rood knipperlicht branden;
- Is een wissel door rijweginstelling of bezetting van de wisselsectie vergrendeld en legt men dan de wisselschakelaar in de middenstand of in de andere stand, dan wijzigt er in de signalering niets.

2.3.3 Seinen

De **inrijseinen** van VCVL-stations zijn automatisch werkende lichtseinen zonder "P". Is het wissel achter het sein echter een centraal bediend wissel, dan is het sein een bediend sein.

De **uitrijseinen** moeten voor elke vertrekkende trein uit de stand "stop" worden gebracht (zie hiervoor 2.3.8, 2.3.9 en 2.3.10.)

De automatisch werkende seinen tonen normaal "geel": de bediende seinen tonen normaal "rood".

2.3.4 Volgorde bedieningshandelingen

Bediening in een volgorde, tegengesteld aan de rijrichting van de trein (zie TRR) is niet vereist.

2.3.5 Waarschuwing machinist

Het is niet mogelijk de machinist de waarschuwingen, bedoeld in de Tabel behorende bij art 13 van het TRR, te geven.

Waar echter de seinen voor rijwegen naar bezet spoor moeten kunnen worden bediend, wordt automatisch het seinbeeld "rijden op zicht" getoond als het spoor bezet is (zie 2.3.8 c).

2.3.6 Lichtsterkte seinen

De seinen moeten overdag op volle sterkte branden. 's Nachts moeten zij op verminderde sterkte branden, bij mist echter op volle sterkte.

Wijziging van de lichtsterkte geschiedt door de schakelaar in de stand "HOOG" of "LAAG" te plaatsen (zie 1.3 afb. 6).

2.3.7 Aankondiging van een trein

Waar het uitrijsein tevens betrekking heeft op een overweg met een automatisch werkende beveiliging is op het tableau in één of meer perronsporen een geel bezetspoorlampje aangebracht in plaats van een wit.

Wordt een dergelijk spoor bezet, dan gaat dit gele lampje branden en klinkt (eventueel na de in het BVS vermelde tijd) een zoemer. Voor stoppende treinen mag in deze gevallen het uitrijsein niet eerder worden bediend dan nadat de zoemer is gaan zoemen. De zoemer zwijgt nadat de rijweg voor vertrek is ingesteld. Brandt een rijrichtingslampje voor het baanvak waarin de overweg ligt, dan is de zoemer uitgeschakeld. Waar gele bezetspoorlampjes zijn aangebracht, is in het BVS vermeld.

Als "vrijgave rangeren" is genomen, vindt de hiervoor vermelde treinaankondiging niet plaats.

Overige wijzen van treinaankondiging zijn eveneens in het BVS vermeld.

2.3.8 Algemene bepalingen voor het instellen van een rijweg

Voor het instellen van een rijweg gelden de volgende algemene bepalingen:

- a. rijwegen over centraal bediende wissels kunnen slechts tot stand komen als de betrokken wisselschakelaars in de bij de wisselstand behorende stand zijn gelegd;
- b. rijwegen naar de vrije baan kunnen niet tot stand komen als een bij dat spoorgedeelte behorend rijrichtingslampje brandt;
- c. rijwegen naar een geïsoleerd spoor kunnen niet tot stand komen als het desbetreffende bezetspoorlampje brandt;
(In een enkel geval kan dat wel; het sein gaat dan het seinbeeld "rijden op zicht" tonen; in het BVS is dit vermeld).
- d. rijwegen over een beweegbare brug kunnen niet tot stand komen als het betrokken brug-ontgrendelingslampje c.q. het lampje "BRUG GEOPEND" brandt;
- e. rijwegen over ter plaatse bediende inrichtingen kunnen alleen tot stand komen als deze inrichtingen gegrendeld zijn en de desbetreffende grendelschakelaars in de normale stand staan;
- f. rijwegen naar een gebied waar vrijgave rangeren is genomen en/of gegeven, kunnen niet tot stand komen;
- g. rijwegen over een normaal gegrendeld handwissel kunnen niet tot stand komen als het witte grendelindicatielampje brandt.

2.3.9 Bedieningshandelingen voor vertrek (automatisch werkende wissels)

Moet een trein van een VCVL-station vertrekken dan moet de treindienstleider controleren of de rijrichtingslampjes voor het desbetreffende baanvak gedoofd zijn (zie hoofdstuk 1.3, afb. 6).

Vervolgens legt hij de seinschakelaar om naar de richting, overeenkomend met die, waarin de trein moet vertrekken, waardoor:

- het inrijsein voor de tegenrichting in de stand "stop" komt;
- het wissel naar de juiste stand voor uitrijden loopt;
- een eventueel achter het sein gelegen aki of ahob in werking wordt gesteld, dan wel de aankondigingsweg daarvan wordt geactiveerd;
- op het tableau het rijrichtingslampje voor de tegenrichting gaat branden;
- het uitrijsein uit de stand "stop" komt (eventueel na de in het BVS vermelde tijd);
- in het seinsymbool van dit sein geel licht gaat branden.

Wanneer de trein de isolerende las voorbij het uitrijsein berijdt, komt dit sein in de stand "stop", dooft op het tableau het licht in het seinsymbool en gaat het rijrichtingslampje voor de richting waarin de trein rijdt, branden. De seinschakelaar moet hierna worden teruggelegd.

Wanneer de trein de isolerende las nabij het inrijsein voor de tegenrichting geheel is overgereden, loopt het wissel terug naar de normale stand en komt het inrijsein uit de stand "stop" ¹⁾.

- ³⁾ Als er tussen het inrijsein en het uitrijsein een overweg is met een automatisch werkende beveiliging, nadat de trein geheel over de aankondigingslas voor de tegenrichting is gereden.

Het rijrichtingslampje voor de richting waarin de trein rijdt, dooft:

- indien het een baanvak betreft, voorzien van automatisch blokstelsel, **zonder** doorgaande spoorisolatie:
zodra de trein in zijn geheel op het aankomstspoor van het volgende VCVL-station is aangekomen;
- indien het een baanvak betreft, voorzien van automatisch blokstelsel, **met** doorgaande spoorisolatie:
zodra de trein in zijn geheel het inrijsein van het volgende VCVL-station is voorbijgereden;
- indien het een baanvak betreft, voorzien van automatisch blokstelsel, met automatisch werkende tussenseinen:
zodra de trein het eerste, voor hem geldende, automatisch werkende tussensein geheel is voorbijgereden.

Het rijrichtingslampje voor de tegenrichting dooft zodra de trein in zijn geheel op het aankomstspoor van het volgende VCVL-station is aangekomen.

Werd verzuimd de seinschakelaar normaal te leggen, dan blijven echter beide rijrichtings-lampjes branden totdat de schakelaar is teruggelegd.

2.3.10 Bedieningshandelingen voor vertrek en binnenkomst (centraal bediend wissel)

Moet een trein op een VCVL-station binnenkomen of van een VCVL-station vertrekken over één of meer centraal bediende wissels dan moet de treindienstleider deze met de wissel-schakelaar(s) in de juiste stand leggen.

Betreft het een vertrekbeweging, dan moet de treindienstleider controleren of de rijrichtingslampjes voor het betrokken baanvak zijn gedoofd.

De treindienstleider legt de seinschakelaar om in de richting, overeenkomend met de rijrichting, waardoor:

- een eventueel achter het sein gelegen aki of ahob in werking wordt gesteld;
- voor een vertrekbeweging op het tableau het rijrichtingslampje voor de tegenrichting gaat branden;
- het sein uit de stand "stop" komt (eventueel na de in het BVS vermelde tijd);
- in het seinsymbool van het desbetreffende sein geel licht gaat branden.

Wanneer de trein de isolerende las voorbij het sein berijdt, komt dit sein in de stand "stop", dooft op het tableau het licht in het seinsymbool en gaat - als het een vertrekbeweging

betreft - het rijrichtingslampje voor de richting waarin de trein rijdt, branden. De seinschakelaar moet hierna worden teruggelegd.

Het rijrichtingslampje voor de richting waarin de trein rijdt, dooft:

- indien het een baanvak betreft, voorzien van automatisch blokstelsel, **zonder** doorgaande spoorisolatie:
zodra de trein in zijn geheel op het aankomstspoor van het volgende VCVL-station is aangekomen;
- indien het een baanvak betreft, voorzien van automatisch blokstelsel, **met** doorgaande spoorisolatie:
zodra de trein in zijn geheel het inrijsein van het volgende VCVL-station is voorbijgereden;
- indien het een baanvak betreft, voorzien van automatisch blokstelsel, met automatisch werkende tussenseinen:
zodra de trein het eerste, voor hem geldende, automatisch werkende tussensein geheel is voorbijgereden.

Het rijrichtingslampje voor de tegenrichting dooft zodra de trein in zijn geheel op het aankomstspoor van het volgende VCVL-station is aangekomen.

Achter de trein legt de treindienstleider de wisselschakelaar in de middenstand, waardoor de wissellampjes doven.

Werd verzuimd de seinschakelaar normaal te leggen, dan blijven echter beide rijrichtings-lampjes branden totdat de schakelaar is teruggelegd.

2.3.11 Herroepen

Seinbediening wordt herroepen door de seinschakelaar in de middenstand te leggen. Hierdoor dooft het licht in het seinsymbool.

Betreft het een uitrijsein, dan dooft het reeds brandende rijrichtingslampje na twee minuten.

- Vastgelegde, centraal bediende wissels komen na twee minuten vrij.
- Automatisch werkende wissels lopen na twee minuten naar de normale stand terug; tevens komt dan het betrokken inrijsein weer uit de stand "stop".
- Werd door de seinbediening een aki of ahob in werking gesteld, dan gaat de aki wit licht tonen c.q. gaan de bomen van de ahob open twee minuten na het herroepen van de seinbediening.

2.3.12 Vrijgave Rangeren

Op sommige stations kan "Vrijgave Rangeren" worden verkregen; hiertoe zijn ter plaatse kastjes "Vrijgave Rangeren" geplaatst (zie hoofdstuk I, 2, afb. 5a of 5b). Voordat "Vrijgave Rangeren" wordt genomen, moet telefonisch toestemming worden gevraagd aan de treindienstleider.

"Vrijgave Rangeren" kan slechts worden verkregen als het controlelampje aan het kastje "Vrijgave Rangeren" brandt.

Voor **VCVL-stations met bediende wissels** kan dit lampje slechts branden als de schakelaar aan het kastje "Vrijgave Rangeren" in de stand "RANG" is gelegd, c.q. de drukknop "VRIJGAVE RANGEREN" is gedrukt, terwijl er geen rijweg voor vertrek of aankomst is ingesteld.

Is een vertrek- of aankomstbeweging gaande, dan kan het lampje slechts branden als de vertrekkende trein de isolerende las ter hoogte van het inrijsein voor de tegenovergestelde richting **geheel** is voorbijgereden c.q. de binnenkomende **trein met de eerste as** de isolerende las nabij het uitrijsein voor de tegenrichting is voorbijgereden.

Als het controlelampje aan het kastje "Vrijgave Rangeren" brandt, kunnen de inrijseinen niet worden bediend en tonen de uitrijseinen "wit" ¹⁾).

Indien de bezetting van een spoorgedeelte tussen een uitrijsein en het inrijsein voor de tegenrichting **niet** het gevolg is van de hiervoor vermelde aankomst- of vertrekbeweging, dan gaan de uitrijseinen pas twee minuten na het gaan branden van het controlelampje "wit" tonen.

Voor **VCVL-stations met automatische wissels** kan het lampje slechts branden als de schakelaar aan het kastje "Vrijgave Rangeren" in de stand "RANG" is gelegd, c.q. de drukknop "VRIJGAVE RANGEREN" is gedrukt, terwijl er geen rijweg voor vertrek is ingesteld.

Is een vertrekbeweging gaande, dan kan het lampje slechts branden als de vertrekkende trein de isolerende las ter hoogte van het inrijsein voor de tegenrichting **geheel** is voorbijgereden.

Als het controlelampje aan het kastje "Vrijgave Rangeren" brandt, tonen de inrijseinen "stop" en de uitrijseinen "wit" ¹⁾).

Is echter een rijweg ingesteld van een nevenstation naar het VCVL-station waar "Vrijgave Rangeren" wordt gevraagd of is tussen beide stations een treinbeweging gaande naar het station dat "Vrijgave Rangeren" vraagt of is een spoorgedeelte tussen een uitrijsein en het inrijsein voor de tegenrichting bezet anders dan als gevolg van een vertrekbeweging dan gaan de uitrijseinen pas twee minuten na het gaan branden van het controlelampje "wit" tonen.

Gelijk met het gaan branden van het controlelampje aan het kastje "Vrijgave Rangeren" gaat op het tableau het desbetreffende lampje "VRIJGAVE RANGEREN" branden.

Zolang de uitrijseinen "wit" tonen zijn het "Vrijgave Rangeren"-gebied de aankondigingssecties van de aki's en ahob's uitgeschakeld en kunnen de desbetreffende handwissels worden ontgrendeld en de automatisch werkende wissels en de centraal bediende wissels ter plaatse worden bediend.

Moeten aki's en ahob's door rangeerdelen kunnen worden bereden, dan zijn zij ter plaatse bedienbaar door middel van drukknoppen.

2.3.13 Ter plaatse bedienen van wissels

Nabij de automatisch werkende wissels en de centraal bediende wissels zijn drukknopkastjes aangebracht waarin zich twee drukknoppen bevinden.

Zolang de uitrijseinen "wit" tonen kunnen de wissels door het drukken van deze knoppen worden omgelegd.

Dit omleggen is ook mogelijk indien de betrokken wisselsectie bezet is.

Wordt de rode knop gedrukt, dan wordt het wissel naar de linksleidende stand gestuurd; wordt de zwarte knop gedrukt, dan wordt het wissel naar de rechtsleidende stand gestuurd.

¹⁾ Waar nodig toont slechts één van de uitrijseinen "wit"; dit is in het BVS vermeld.

2.3.14 Teruggeven "Vrijgave Rangeren"

Na afloop van de rangeerbewegingen moet de schakelaar aan het kastje "Vrijgave Rangeren" in de stand "NORM" worden gelegd, c.q. de drukknop "TERUGGAVE RANGEREN" worden gedrukt.

Als alle handwissels weer gegrendeld zijn, dooft het controlelampje aan het kastje "Vrijgave Rangeren" en het lampje "VRIJGAVE RANGEREN" op het tableau en gaan de seinen weer de normale seinbeelden tonen.

Eventueel loopt een automatisch werkend wissel terug naar de normale stand als de wissel-sectie vrij is.

2.3.15 Ontgrendelen wissels zonder "Vrijgave Rangeren"

Waar op het tableau een grendelschakelaar aanwezig is voor een gegrendeld handwissel, behoeft niet eerst "Vrijgave Rangeren" te zijn verkregen.

Moet het wissel worden ontgrendeld, dan moet als volgt worden gehandeld:

- a. degene die het wissel wil ontgrendelen, vraagt medewerking van de treindienstleider;
- b. de treindienstleider overtuigt zich ervan dat het rode vergrendelingslampje gedoofd is (geen rijweg over het wissel ingesteld; geen beweging in uitvoering naar het spoor waarin het wissel ligt).
N.B.: Na binnenkomst van een trein op dit spoor dooft het vergrendelingslampje na de in het BVS vermelde tijd;
- c. de treindienstleider legt de grendelschakelaar om:
 - het grendellampje gaat met wit knipperlicht branden;
 - het wissel kan worden ontgrendeld;
- d. het wissel wordt ontgrendeld:
 - het grendellampje gaat met wit licht branden;
- e. wordt het wissel gegrendeld of wordt op het tableau de grendelschakelaar normaal gelegd terwijl het wissel nog niet is gegrendeld, dan gaat het grendellampje met wit knipperlicht branden;
- f. als het wissel weer gegrendeld is, legt de treindienstleider de grendelschakelaar normaal, waardoor het grendellampje dooft. Heeft hij de grendelschakelaar reeds normaal gelegd, dan dooft het lampje zodra het wissel gegrendeld is.

N.B.: In sommige gevallen kan een wissel worden ontgrendeld zonder medewerking van de treindienstleider. De voorwaarden waaronder dan mag worden ontgrendeld, zijn in het BVS vermeld.

2.3.16 Vrijgeven brug

Als een brug, waarvan een toestemmingsschakelaar als in afb. 8 aangegeven op het tableau aanwezig is, moet worden geopend, pleegt de brugwachter overleg met de treindienstleider. Is aan de in het BVS genoemde voorwaarden voor openen van de brug voldaan, dan legt de treindienstleider de schakelaar omhoog, waardoor de brugwachter de sleutel voor de brugbediening uit de sleutelvergrendelkast kan halen. Als de brug wordt ontgrendeld gaat op het tableau het witte lampje "BRUG GEOPEND" branden; overige gevolgen zijn in het BVS omschreven.

Als na sluiten en vergrendelen van de brug het witte lampje dooft, legt de treindienstleider de schakelaar normaal.

Overigens is in het BVS omschreven hoe moet worden gehandeld om bruggen te openen, ook als er geen toestemmingsschakelaar aanwezig is.

2.3.17 Aki's, ahob's

Afhankelijk van de situatie kan een eventueel achter een uitrijsein gelegen aki of ahob - bij VCVL-stations met bediende wissels ook voor achter het inrijsein gelegen aki/ahob - pas in werking treden nadat het uitrijsein resp. inrijsein is bediend. Soms komt het sein in dat geval met vertraging uit de stand "stop".

In het BVS is vermeld welke seinen dit betreft en hoe groot de vertraging is.

2.3.18 Rijden voorbij "stop"-tonend sein

Indien een beweging moet plaats vinden voorbij een door storing "stop"-tonend sein, moet toestemming zijn verkregen van de treindienstleider.

Er moet als volgt worden gehandeld:

- a. gelijktijdig uitvoeren van bewegingen is slechts toegestaan als de zekerheid bestaat dat deze bewegingen niet met elkaar in aanraking kunnen komen;
- b. centraal bediende wissels moeten met de wisselschakelaar in de juiste stand worden gelegd: de schakelaar moet in de vereiste stand blijven liggen tot de trein of het rangeerdeel over deze wissels is gereden;

Inrijsein

c. betreft het een inrijsein, dan moet de machinist - als het aankomstspoor vrij is - worden opgedragen:

- door "stop"-tonend sein te rijden;
- te stoppen voor de achter het sein gelegen wissels;
- de stand van de wissels te controleren;
- bij juiste stand de wissels "voorzichtig te berijden" en op zicht verder te rijden;
- bij niet juiste stand van de wissels te handelen zoals in hoofdstuk 3.3 (2) of (3) is voorgeschreven;
- te letten op de stand van de afsluitlantaren voor een eventueel achter het sein gelegen beweegbare brug;
- deze brug alleen te berijden als de afsluitlantaren "voorbijrijden toegestaan" toont;
- bij "stop"-tonende stand van de afsluitlantaren de brug slechts te berijden na toestemming van de brugwachter.

Conform het gestelde in de B-Voorschriften Deel I- A (V-aki), mag de machinist niet op de juiste werking van de achter het inrijsein gelegen aki's/ahob's en overpadbeveiligingen vertrouwen. De machinist moet derhalve handelen zoals in de V-aki is voorgeschreven.

Uitrijsein

- d. voordat de treindienstleider opdracht geeft door "stop"-tonend sein te rijden, moet hij de betrokken seinschakelaar in de juiste stand leggen, ook al komt het sein daardoor niet uit de stand "stop".

Verder moet worden gehandeld conform de B-Voorschriften Deel III, Hoofdstuk 8 paragraaf 3.3.

3 Storing

3.1 Algemeen

3.1.1 Wanneer storing aannemen

Als na een bedieningshandeling de signalering op een VCVL-bedieningstableau niet overeenstemt met de daarbij behorende signalering dan wel - bij TPRB - het sein niet uit de stand "stop" komt, moet worden nagegaan of aan de voorwaarden voor de bedienings-handeling is voldaan en of er geen bedieningsfout is gemaakt.

Is aan de voorwaarden voldaan of is een bedieningsfout hersteld, dan moet de bedieningshandeling worden herhaald.

Heeft dit nog niet het juiste gevolg, dan moet men storing aannemen en handelen als hierna is omschreven.

Overigens moet men storing aannemen als zich één van de hierna in kolom 1 vermelde omstandigheden voordoet.

3.1.2 Kennisgeven

Hij die de storing vaststelt, moet direct zorgen voor melding aan de treindienstleider; deze zorgt dan voor kennisgeving aan de smc.

3.1.3 Niet vertrouwen op tableau

In geval van storing mag niet worden vertrouwd op de meldingen van het tableau.

Blijkt echter het sein uit de stand "stop" te zijn gekomen, dan behoeven geen bijzondere veiligheidsmaatregelen te worden genomen.

3.1.4 Rijden voorbij "stop" tonend sein

Indien een beweging moet plaatsvinden, voorbij een tengevolge van storing "stop"-tonend sein, moet worden gehandeld zoals in hoofdstuk 2.2.9, resp. hoofdstuk 2.3.18 is omschreven.

3.1.5 Bijzondere storingssituatie

(geldende voor VBBS-baanvakken zonder doorgaande spoorisolatie)

Om bij binnenkomst op een VBBS-station het blok vrij te maken, moet de trein binnen een bepaalde tijd het spoorgedeelte in de nabijheid van het inrijsein voorbijrijden. Dit spoorgedeelte alsmede de te overschrijden tijd, zijn in het desbetreffende BVS vermeld.

Indien deze tijd wordt overschreden, blijft het automatische blok "vergrendeld" en kunnen de uitrijseinen van de VBBS-stations aan beide zijden van het blok niet uit de stand "stop" worden gebracht. (Het overschrijden van deze tijd wordt meestal veroorzaakt door een te lange trein, of doordat het onderhavige spoorgedeelte te langzaam is bereden).

Het automatisch blok komt pas vrij, nadat een tweede trein **uit dezelfde richting** op het station is binnengekomen.

3.2 Storing TPRB

Hoe de storing blijkt	Wat gedaan moet worden
(1) Witte lampje aan het blokkastje brandt niet, terwijl niet bekend is dat het blok bezet is (er is geen kruising te verwachten).	Verricht de bedieningshandeling. a. Als hierdoor het sein uit de stand "stop" komt, behoeven geen bijzondere maatregelen te worden genomen; b. als het sein niet uit stand "stop" komt moet telefonisch contact met de treindienstleider worden opgenomen. In geval van blokstoring moet worden gehandeld zoals is omschreven in hoofdstuk 2.2.9.
(2) Het inrijsein van een TPRB-station toont het seinbeeld "stop".	Nadat de trein voor het sein tot stilstand is gekomen, gaat de machinist - voor zover dit mogelijk is na, of: – het aankomstspoor onbezet is; – er niet in de richting van het sein wordt gerangeerd; – indien achter het sein een beweegbare brug ligt, deze gesloten is. Daarna mag hij "op zicht" verder rijden, waarbij moet worden gehandeld overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk 2.2.9 b. Is het aankomstspoor bezet of ziet de machinist dat er op de hoofdsporen wordt gerangeerd, of dat een eventueel achter het sein gelegen brug is geopend, dan moet hij wachten tot het sein uit de stand "stop" is gekomen. Indien de spoorbezetting abnormaal lang duurt, moet de machinist zich in verbinding stellen met de treindienstleider.
(3) Een brugsein toont "stop" terwijl de brug gesloten is.	Nadat de trein voor het sein tot stilstand is gekomen mag de machinist, als hij ziet dat de brug gesloten is en de brugwachter niet bezig is met het openen of sluiten van de brug, "op zicht" oprijden tot de afsluit-lantaren vóór de brug. Toont de afsluitlantaren "voorbijrijden toegestaan", dan mag de machinist de brug berijden. Toont de afsluitlantaren "stop", dan mag de brug slechts worden bereden nadat de brugwachter daarvoor toestemming heeft gegeven. In beide gevallen mag na het "op zicht" berijden van de brug de plaatselijke snelheid worden hernomen (7 ^e Aanhangsel TRR, art 8).

Hoe de storing blijkt	Wat gedaan moet worden
(4) Een sein voor vertrek van een halte blijft "stop" tonen na het verrichten van de bedieningshandeling.	De machinist mag "op zicht" het sein voorbijrijden, rekening houdend met de mogelijkheid dat een eventueel achter het sein gelegen aki/ahob niet op de juiste wijze functioneert. Als de aki of ahob in werking is getreden (door de bedieningshandeling of door bezetting van de middensectie), mag de plaatselijke snelheid worden hernomen (7 ^e Aanhangsel TRR, art 8).
(5) Een lichtsein is gedoofd: a. Uitrijsein; blokhandeling nog niet verricht; b. Uitrijsein; blokhandeling wél verricht; c. Inrijsein;	Stoppen voor het sein. Daarna: a. verricht de blokhandeling. – Gaat het sein "voorbijrijden toegestaan" tonen, dan mag de machinist vertrekken, na de treindienstleider omtrent de storing te hebben ingelicht; – Blijft het sein gedoofd, dan moet de blokhandeling worden herroepen. Verder moet dan worden gehandeld zoals in hoofdstuk 2.2.9 a. is voorgeschreven. b. herroep de blokhandeling en verricht deze nogmaals. Als na het herroepen het sein "stop" toont en het na het verrichten van de blokhandeling dooft, mag worden aangenomen dat het sein "voorbijrijden toegestaan" toont. De machinist mag vertrekken nadat hij de treindienstleider omtrent de storing heeft ingelicht; c. - als het voorsein "voorbijrijden toegestaan" ("groen") toonde, mag de machinist het gedoofde sein voorbijrijden en moet hij de treindienstleider inlichten: - als het voorsein "geel", toonde of was gedoofd, moet worden gehandeld zoals in (2) voor een "stop"-tonend inrijsein is voorgeschreven.
(6) Het uitrijsein van een TPRB-station komt na het verrichten van de blokbehandeling niet uit de stand "stop". Het wissel loopt wel om en het witte lampje aan het blokkastje dooft.	Herroep de blokhandeling; gaat het witte lampje aan het blokkastje branden, verricht de blokhandeling dan nogmaals. Komt het sein nog niet uit de stand "stop", terwijl het witte lampje tijdens de blokhandeling dooft, herroep dan nogmaals en vraag de treindienstleider om nadere instructies; licht hem in omtrent het doven en gaan branden van het witte lampje aan het blokkastje. Als het witte lampje na de laatste herroep-handeling is blijven branden, mag de treindienstleider opdracht geven door "stop"-tonend sein te vertrekken (zie

	<p>2.2.9 a).</p> <p>Alvorens de machinist dit doet, moet hij echter de blokhandeling verrichten.</p> <p>Is het witte lampje na de laatste herroep - handeling niet gaan branden, dan moet worden gehandeld zoals in hoofdstuk 2.2.9 a is voorgeschreven.</p>
<p>(7) Een automatisch werkend wissel is niet omgelopen na het verrichten van de handeling om het uitrijsein te bedienen</p> <p>of</p> <p>het is achter de trein niet in de normale stand teruggekomen.</p>	<p>Het wissel mag niet worden bereden!</p> <p>De storing moet worden gemeld aan de treindienstleider; deze moet de machinist opdracht geven het wissel met de handkruk om te leggen, waarbij hij de nodige inlichtingen verstrekt.</p> <p>Als de treindienstleider toestemming heeft gegeven het gekrukte wissel te berijden, mag verder worden gereden. Wanneer de treindienstleider de machinist heeft opgedragen het wissel achter de trein terug te krukken, stopt deze voorbij het wissel, krukt dit terug en bergt de kruk op de plaats waar deze was opgeborgen.</p>

C. Storing VCVL

Hoe de storing blijkt	Wat moet worden gedaan
(1) Na het omleggen van de sein-schakelaar gaat in het bijbehoren-de seinsymbool geen geel licht branden.	<p>a. Als het sein uit de stand "stop" is gekomen behoeven geen bijzondere maatregelen te worden genomen;</p> <p>b. als het sein niet uit de stand "stop" is gekomen, handelen zoals is voorgeschreven in hoofdstuk 2.3.18.</p>
(2) Wissellampjes van centraal bediend wissel branden met rood knipperlicht.	<p>Op het aansluiten van de tongen mag niet worden vertrouwd.</p> <p>a. Het rode knipperlicht blijft branden na het omleggen van de wisselschakelaar.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tracht door herhaaldelijk omleggen van de wissel-schakelaar het wissel in de vereiste eindstand te brengen. Lukt dit, dan kan een rijweg worden ingesteld. 2. Lukt dit niet en kan geen andere rijweg voor de beweging worden ingesteld leg dan de wisselschakelaar in de stand, overeenkomend met de vereiste wisselstand en merk deze met het gevaarteken. Draag - zo mogelijk - daarna een functionaris (eventueel een machinist) op het wissel in de vereiste stand te krukken. Let erop dat gekoppelde wissels in overeenstemmende standen worden gebracht. Indien de wissellampjes daardoor met rood licht gaan branden, tracht dan de rijweg in te stellen. Lukt dit niet, handel dan zoals in 2.3.18 is voorgeschreven; <p>b. het rode knipperlicht gaat branden terwijl de wissel-schakelaar niet wordt omgelegd. Mogelijk is het wissel opengereeden; indien dat het geval is, leg dan de wisselschakelaar in de middenstand en laat het wissel controleren en - zo nodig - terugkrukken naar de stand, waarin het lag voordat het werd open-gereeden. Handel verder zoals in de B-Voorschriften Deel I-B (V-W en S) ten aanzien van opengereeden wissels is voorgeschreven. Meld aan de betrokken instanties dat een wissel is opengereeden, ook al is er geen beschadiging te zien.</p>

<p>(3) Een automatisch werkend wissel is niet omgelopen na het verrichten van de handeling om het uitrijsein te bedienen</p> <p>of</p> <p>het is achter de trein niet in de normale stand teruggekomen.</p>	<p>Het wissel mag niet worden bereden!</p> <p>De storing moet worden gemeld aan de treindienstleider; deze moet de machinist opdracht geven het wissel met de handkruk om te leggen, waarbij hij de nodige inlichtingen verstrekt. Als de treindienstleider toestemming heeft gegeven het gekrukte wissel te berijden, mag verder worden gereden.</p> <p>Wanneer de treindienstleider de machinist heeft opgedragen het wissel achter de trein terug te krukken, stopt deze voorbij het wissel, krukt dit terug en bergt de kruk op op de plaats waar deze was opgeborgen.</p>
<p>(4) Een bezetspoorlampje brandt zonder dat bekend is dat het desbetreffende spoorgedeelte bezet is.</p>	<p>Indien een machinist zich voor "stop"-tonend inrijsein meldt, moet de treindienstleider handelen zoals is voorgeschreven in hoofdstuk 2.3.18 en de machinist opdragen op het aankomstspoor te stoppen en hem telefonisch mede te delen of hij onregelmatigheden heeft waargenomen.</p> <p>Betreft het een bezetspoorlampje achter een uitrijsein, dan moet worden gehandeld zoals in hoofdstuk 2.3.18 is voorgeschreven.</p> <p>De treindienstleider moet de machinist opdragen hem omtrent zijn bevindingen in te lichten.</p> <p>Heeft het bezetspoorlampje betrekking op het geïsoleerde spoorgedeelte van een centraal bediend wissel dan mag niet worden vertrouwd op de juiste stand van het wissel en de signalering op het tableau.</p>
<p>(5) Bezetspoorlampje brandt niet terwijl het spoor bezet is.</p>	<p>Let op!</p> <p>De mogelijkheid bestaat, dat de doorverbinding over de wielen en assen van op het spoor staande voertuigen niet voldoende is en dat een inrijsein het voorbijrijden toelaat tot een bezetspoor.</p> <p>Stel geen rijweg in naar het desbetreffende spoor alvorens de machinist ter zake is ingelicht.</p> <p>(Dit geldt ook voor het instellen van een rijweg van het nevenstation in de richting van het station waar de onregelmatigheid zich voordoet).</p>
<p>(6) Een rijrichtingslampje blijft met rood licht branden na binnenkomst van een trein op het volgende station.</p>	<p>Seinschakelaars van de seinen die toegang geven tot het spoorgedeelte en de richting waarvoor het rijrichtingslampje geldt, merken met het gevaarteken.</p> <p>Verder handelen zoals in de B-Voorschriften Deel III voor storing van het blokstelsel is voorgeschreven.</p>

4 Werkzaamheden

Werkzaamheden die de berijdbaarheid van het spoor beïnvloeden op baanvakken met automatisch blokstelsel of automatisch blokstelsel zonder doorgaande spoorisolatie, waar de seinbediening door de machinist geschiedt (TPRB)

Op grond van dienstorder 1820 d.d. september 1976, code Is/C 5201/1, geldt voor de in dit hoofdstuk bedoelde baanvakken in plaats van hoofdstuk V, art 38, 39, 40, 41 en 42, alsmede hoofdstuk VI, art 45 B van het TRR het volgende:

4.1 Treindienstleider

De Rc Ep wijst voor elk van de in hoofde genoemde baanvakken een treindienstleider aan; deze is belast met de regelingen die hierna zijn omschreven.

4.2 Geldigheid

1) Hoofdstuk V TRR

In plaats van art 38, 39, 40, 41 en 42 van het TRR geldt hetgeen in art 3, 4 en 5 is omschreven.

2) KBW

Het model KBW wordt niet gebruikt.

3) Hoofdstuk VI TRR

In plaats van art 45 B van het TRR geldt hetgeen is omschreven in art 6.

4.3 Werkzaamheden

die tot gevolg hebben dat een spoor op een TPRB-station of op de vrije baan niet veilig kan worden bereden. Het spoor wordt niet buiten dienst gesteld

4.3.1 Vooroverleg

Indien werkzaamheden moeten worden uitgevoerd waardoor een spoor niet veilig berijdbaar zal zijn, moet de cbo die de werkzaamheden zal laten verrichten, ten minste 24 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 treindienstleider, tenzij dit om technische redenen niet mogelijk is.

Tijdens het vooroverleg wordt afgesproken:

- a. of er een spreekverbinding tussen de lwz en de treindienstleider zal zijn;
- b. na welke trein met de werkzaamheden mag worden begonnen;
- c. 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 het betrokken spoorgedeelte zullen moeten passeren.

4.3.2 Sporen bestemd voor treinbewegingen

Voor werkzaamheden aan of in sporen die bestemd zijn voor treinbewegingen moet als volgt worden gehandeld:

I. Door de treindienstleider:

- a. Lastgevingen
de treindienstleider zorgt ervoor dat aan de machinisten van treinen die het spoorgedeelte waar gewerkt wordt moeten berijden, lastgevingen TTV ["Telefonisch Toestemming Vragen" (zie 5)] worden overhandigd, waarin hun wordt opgedragen van het laatste TPRB-station voor het werkpunt niet te vertrekken dan na telefonische toestemming van de treindienstleider;
- b. Wanneer mag worden begonnen
de treindienstleider deelt de lwz mede, dat de werkzaamheden mogen beginnen na het passeren van een door hem aan te duiden trein: deze trein moet zo mogelijk zijn gemarkeerd door het frontsein nr 414 SR (vier witte lichten);
- c. Lastgeving VR aan laatste trein vóór werkzaamheden
Is dit markeren van de treinen technisch niet uitvoerbaar, dan moet de treindienstleider ervoor zorgen dat aan de machinist van de laatste trein voor het begin van de werkzaamheden een lastgeving VR ("Voorzichtig Rijden") wordt overhandigd, waarin hem wordt opgedragen bij nadering van het werkpunt voorzichtig te rijden;
- d. Toestemming geven om te vertrekken
wanneer een machinist ingevolge van lastgeving TTV toestemming vraagt op een TPRB-station te vertrekken of verder te rijden, mag de treindienstleider deze toestemming slechts geven als de lwz hem heeft gemeld dat het spoor veilig berijdbaar is;
- e. Noteren werkonderbrekingen
de treindienstleider noteert in het treinregister de tijdstippen waarop de meldingen van de lwz zijn ontvangen.

II. Door de lwz:

- f. Overleg plegen
de lwz vraagt zo kort mogelijk voor het afgesproken begintijdstip toestemming aan de treindienstleider om met het werk te mogen beginnen;
- g. Wanneer mag worden begonnen
de lwz mag pas met het werk beginnen na het passeren van de door de treindienstleider aangeduide trein (zie hiervoor onder 4.3.2 Ib);
- h. Onderbreken voor de komst van de trein
tijdig voor de komst van een trein moet de lwz de werkzaamheden zó onderbreken dat het spoor veilig kan worden bereden; hij meldt dit aan de treindienstleider, tenzij in het vooroverleg is afgesproken dat dit achterwege zal blijven;
- i. Werk kan niet tijdig worden onderbroken
kan het spoor door onvoorziene omstandigheden niet tijdig veilig berijdbaar worden gemaakt, terwijl er geen spreekverbinding met de treindienstleider aanwezig is, dan moet de lwz het gevaarpunt dekken zoals in het SR is voorgeschreven;
- j. Werkzaamheden beëindigd

zijn de werkzaamheden beëindigd, dan meldt de lwz dat aan de treindienstleider; beschikt hij niet over een spreekverbinding, dan moet hij dit doen met de dichtstbijzijnde telefoon (op een station of in een openbare gelegenheid zoals een telefooncel, postkantoor, café);

k. Werkzaamheden niet tijdig gereed

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

III. Door de treindienstleider van het station dat de toegang tot een TPRB-baanvak beheerst:

l. de treindienstleider van het station dat de toegang tot een TPRB-baanvak beheerst, zorgt ervoor dat na het vertrek van de in 4.3.2 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 hiervoor onder a is vermeld, alvorens hij de trein laat vertrekken.

Deze maatregelen blijven van kracht tot de mededeling is ontvangen dat de werkzaamheden zijn beëindigd;

m. de treindienstleider van het station dat treinen tot het TPRB-baanvak toelaat moet ervoor zorgen dat in het hiervoor onder c. bedoelde geval 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.

4.3.3 Sporen die niet bestemd zijn voor treinbewegingen

Voor werkzaamheden aan of in sporen die niet zijn bestemd voor treinbewegingen moet - indien dat in het vooroverleg is afgesproken - als volgt worden gehandeld:

Overleg plegen

a. de lwz vraagt zo kort mogelijk voor het afgesproken begintijdstip toestemming aan de treindienstleider om met het werk te mogen beginnen;

b. Onderbreken voor rangeerbewegingen

indien de treindienstleider de lwz een tijdstip heeft medegedeeld waarop de werkzaamheden ten behoeve van rangeerbewegingen op het betrokken spoor moeten worden onderbroken, moet de lwz hieraan gevolg geven en de treindienstleider dit melden;

c. Niet op tijd gereed

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

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

4.4.1 Werkzaamheden aan wissels door "seinwezen"

Voor seinwezenwerkzaamheden aan wissels, die tot gevolg hebben dat een sein niet uit de stand "stop" kan komen en die tussen de treimbewegingen worden uitgevoerd, vaardigt de Rc Ep in overleg met de dce een schriftelijke instructie uit, waarin wordt geregeld wie zal optreden als lwz; tevens wordt hierin vermeld of de contactman door Ep dan wel door Is zal worden gesteld en wie als zodanig zal optreden.

In de schriftelijke instructie wordt verder verwezen naar het hierna in 4.4.2 bepaalde omtrent de maatregelen die ten behoeve van de veiligheid van de treinenloop moeten worden genomen.

4.4.2 Maatregelen

Maatregelen te nemen:

I. Door de treindienstleider:

- a. de treindienstleider deelt de lwz - eventueel via de contactman - mede, dat de werkzaamheden mogen beginnen na het passeren van een door hem aan te duiden trein; deze trein moet zo mogelijk zijn gemarkeerd door het frontsein nr 414 SR (vier witte lichten);
- b. is dit markeren van de trein technisch niet uitvoerbaar, dan moet de treindienstleider ervoor zorgen dat de machinist van de laatste trein voor het begin van de werkzaamheden een lastgeving VR wordt overhandigd, waarin hem wordt opgedragen bij nadering van het werkpunt voorzichtig te rijden.

II. Door de lwz/contactman:

Overleg wanneer mag worden begonnen

- c. de lwz vraagt zo kort mogelijk voor het afgesproken tijdstip toestemming aan de treindienstleider - eventueel via de contactman - om met het werk te mogen beginnen;
- d. de lwz mag met het werk beginnen na het passeren van de door de treindienstleider aangeduide trein (zie hiervoor onder a.);
- e. tijdig voordat het wissel door een trein of een rangeerdeel tegen de punt moet worden bereden, klemt de contactman dit in de vereiste stand;
- f. daarna treft de lwz voorzieningen, waardoor het voor de beweging geldende sein uit de stand "stop" kan komen;
- g. na beëindiging van de werkzaamheden ontklemt de contactman het eventueel geklemde wissel, verwijdert de lwz eventuele voorzieningen, hiervoor onder f. bedoeld en meldt hij de werkzaamheden bij de treindienstleider gereed, eventueel via de contactman;

III. Door de treindienstleider van het station dat de toegang tot het TPRB-baanvak beheerst:

- h. de treindienstleider van het station dat treinen tot het TPRB-baanvak toelaat moet ervoor zorgen dat - als de treindienstleider van het TPRB-baanvak dat

heeft verzocht - aan de machinist van de laatste trein voor het begin van de werkzaamheden een lastgeving VR wordt overhandigd, waarmee hem wordt opgedragen bij nadering van het werkpunt voorzichtig te rijden.

4.4.3. Werkzaamheden aan wissels door "wegonderhoud"

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 4.3 bepaalde.

4.4.4 Werkzaamheden aan beveiligingsinrichtingen

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, treffen de Rc Ep en de dce per geval een regeling om de veiligheid bij de uitvoering van trein- en rangeerbewegingen, mede ten aanzien van aki's/ahob's, te verzekeren.

4.5 Buiten dienst stellen van sporen

4.5.1 Wie de buitendienststelling regelt

Indien werkzaamheden dit nodig maken, kan Ch Ep of - in dienst opdracht - de Rc Ep één of meer sporen op de vrije baan of voor treinbewegingen bestemde sporen op de TPRB-stations buiten dienst stellen.

4.5.2 Wat in aanschrijving moet worden gemeld

In de aanschrijving betreffende de buitendienststelling moet worden vermeld:

- a. de regeling van het rijden der treinen;
- b. de dag en het moment van begin en zo mogelijk van het einde der buitendienststelling;
- c. maatregelen voor de veiligheid van het verkeer op in dienst blijvende sporen;
- d. maatregelen, die ingevolge art 25 van het TRR moeten worden getroffen indien een trein het buiten dienst gestelde spoor zal moeten berijden;
- e. dekkingsmaatregelen die moeten worden genomen als het buiten dienst gestelde spoor door een trein zal moeten worden bereden;
- f. wie als lwz zal optreden;
- g. hoe eventueel het contact tussen de lwz en de treindienstleider is geregeld;
- h. aan wie de gereedmelding moet worden gedaan.

4.5.3 Laatste trein voor buitendienststelling

De laatste trein voor buitendienststelling moet - zo mogelijk - worden gemarkeerd door het frontsein nr 414 SR (vier witte lichten). Is dit niet mogelijk, dan moet de machinist van deze trein voor vertrek naar het TPRB-baanvak een lastgeving VR worden overhandigd, waarop is aangegeven:

- a. waar voorzichtig moet worden gereden;
- b. het tijdstip waarop het spoor blijkens de aanschrijving buiten dienst zal worden gesteld.

4.5.4 Berijden buiten dienst gesteld spoor t.b.v. de werkzaamheden

Wanneer een voor werkzaamheden buiten dienst gesteld spoor ten behoeve van deze werkzaamheden door een werktrein zal moeten worden bereden, treft de Rc Ep een regeling.

4.5.5 Mede gebruik van buitendienststelling

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 treindienstleider.

Voor het overige geldt voor hem hetgeen in deze regeling voor de lwz is voorgescreven. Voor hij zijn werkzaamheden begint moet hij bovendien toestemming vragen aan de treindienst-leider.

4.5.6 Buitendienststelling gaat niet door of wordt bekort

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 buitendienst-stelling aangegeven, dan moet de lwz deze onmiddellijk gereed melden opdat de buitendienststelling zo spoedig mogelijk kan worden beëindigd.

4.5.7 Gevaarteken

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

4.5.8 Werk vertraagd

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 voorgescreven.

Hij moet onmiddellijk maatregelen treffen voor het (doen) inlichten van de treindienstleider. Deze zorgt ervoor dat een eventuele andere treindienstleider die treinen tot het TPRB-baanvak toelaat, wordt ingelicht.

4.6 Het rijden met lichte bijzondere voertuigen

4.6.1 Zonder toestemming vragen

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:

- a. het uitzicht ter plaatse naar het oordeel van de begeleider zó goed is en
- b. het voertuig zo gemakkelijk hanteerbaar is,

dat het voertuig op het zicht van een naderende trein zó tijdig uit het spoor en buiten het profiel van vrije ruimte kan worden gebracht, dat de trein niet behoeft af te remmen.

4.6.2 Wel toestemming vragen

Indien aan het in 4.6.1 bepaalde niet kan worden voldaan of indien een stel diplorries in het spoor moet worden geplaatst, moet worden gehandeld zoals hiervoor in 4.3 is voorgescreven voor werkzaamheden tussen de treinbewegingen.

4.6.3 Rijden over brug

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 treindienstleider, eventueel via de brugwachter. De treindienstleider noteert de tijdstippen waarop de toestemming wordt gegeven in het treinregister.

4.6.4 Zware bijzondere voertuigen

In aanvulling op art 45A lid (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 voor machinisten geldende voorschriften voor het rijden op TPRB-baanvakken.

De pilot is belast met de bediening van het blokstelsel en het overleg met de treindienstleider,
voor zover dit aan de machinisten is opgedragen.

5 Model van de lastgeving TTV

Bijlage I

Model van de lastgeving TTV

Nr.....

Lastgeving **TTV**

Telefonisch Toestemming Vragen

(geldt alleen op de TPRB-baanvakken)

De machinist van de trein.....

moet te.....

aan de treindienstleider van het TPRB-baanvak telefonisch toestemming vragen te vertrekken
of verder te rijden.

....., de.....20.....

De treindienstleider,

.....

Ontvangen

De machinist:

.....

1573

Deze lastgeving wordt in formaat A5 op wit papier gedrukt.