

NS
Directeur Service & Operatie, de heer K. Sueters

Datum	Doorkiesnummer
21 januari 2020	088 368 22 36
Ons kenmerk	
20-065/hj/ev	
Onderwerp	
Nieuwe dienstregeling, nieuwe klachten	

Geachte heer Sueters, beste Koen,

Nieuwe dienstregeling nieuwe klachten, het hoort erbij. Maar sommige klachten hebben wel direct onze aandacht, met name wanneer er overtredingen plaatsvinden dan wel medewerkers genoodzaakt worden overtredingen te maken.

Samenvatting

Ingaande 15 december 2019 keren treinen van de 75600 op 85600 (ochtendspits) en 85600 op 75600 (avondspits) gepland te Nunspeet op spoor 123. De wettelijke controles kunnen op dat spoor niet uitgevoerd worden omdat dit spoor niet ingericht is voor te keren. Alternatieven voor controles op een andere plaats zijn niet mogelijk. Wij verzoeken u op zo kort mogelijk termijn, maar uiterlijk 24 januari 2020 deze werkwijze en situatie te (doen) eindigen.

Hieronder vindt u de inhoudelijke onderbouwing van onze klacht.

Aanleiding

Met ingang van de dienstregeling 2020 is er een spitstrein gaan rijden tussen Amersfoort en Harderwijk v.v., de treinserie 15600. Deze trein wordt gepland gereden met één enkele trein van het materieel SLT-6. Dienstregeling technisch is het niet mogelijk om deze trein te laten keren, kopmaken, te Harderwijk. Na binnenkomst te Harderwijk rijdt deze trein dan verder als ledig materieel naar Nunspeet wachtspoor 123 om aldaar te keren, serie 75600 op serie 85600 (ochtendspits) en serie 85600 op serie 75600 (avondspits). Vervolgens rijdt deze trein dan, eveneens als ledig materieel, terug naar Harderwijk om hier vervolgens weer als reizigerstrein te worden ingezet. Nadat op wachtspoor 123 te Nunspeet is koggemaakt dient voor vertrek van de trein door de machinist, bij wie de taak Ctr berust, het ontstoken zijn van de front- en sluitseinen optisch te worden waargenomen.

Wachtspoor 123 te Nunspeet

Dit spoor is gelegen aan de Zwolse zijde van het station tussen de sporen VB (Amf – Zl) en HB (Zl – Amf) en de (dwerf)seinen 34 (km 61.534) en 38 (km 62.058). Op de sporen VB en HB is de plaatselijke snelheid 140km/u. Spoor 123 ligt binnen Profiel van Vrije Ruimte (PVR) van de sporen VB en HB.

Spoor 123 is ingericht als wachtspoor om andere treinen te laten passeren.

Spoor 123 is niet voorzien van looppaden aan enige zijde, er is geen fysieke afscherming met de sporen HB en VB, ligt binnen PVR van de sporen HB en VB en de op/afstaphoogte is > 56cm.

Spoor 123 is dus niet ingericht als keerspoor en de medewerker mag hier de trein niet verlaten.

Chef Trein (Ctr)

Bij reizigerstreinen is de Hoofdconductor(Hc) chef van de trein. Wanneer de HC bij een reizigerstrein afwezig is, ligt de taak Chef Trein (Ctr) bij de machinist (Mcn). Bij ledig materieel ligt de taak Ctr bij de machinist. Taken van de Ctr zijn o.a. het veilig sluiten van de deuren en de controle van de twee ontstoken rode sluitseinen.

Front- en sluitseinen

Een trein voert conform regelgeving aan de voorzijde van de trein frontseinen en aan de achterzijde sluitseinen zoals omschreven in de regeling spoorverkeer artikel 24 bijlage 4 Nr. 401 frontseinen en *Nr. 403 Sluitseinen. Frontseinen zijn bij reizigers- of ledig materieel treinen drie naar voren toe gerichte witte en/of gele lampen als frontverlichting en aan de achterzijde over twee naar achter gerichte rode brandende lampen.*

De controle van de ontstoken frontseinen berust bij de machinist en de ontstoken sluitseinen bij de Ctr. Wanneer de taak Ctr is opgedragen aan de machinist berust ook de controle van de ontstoken sluitseinen bij de machinist. De controle van het ontstoken zijn van de front/sluitseinen vindt optisch plaats.

Ombouw/Keertijden

De ombouw/keertijd van het materieel is materieel afhankelijk en daarnaast afhankelijk van de treinlengte. Uitgaande van een enkel treinstel SLT of SNG geeft NS de navolgende keertijden aan:

SNG-3 59.6mtr 3 minuten

SNG-4 80.7mtr 3 minuten

SLT-4 69.4mtr 3 minuten

SLT-6 100.5mtr 4 minuten

De keertijden zijn zeer minimaal, serie 75600 op serie 85600 (ochtendspits) 6 minuten en serie 85600 op serie 75600 (avondspits) 4 minuten, uitgaande van dat alleen de GSMR en portofoon ingesteld hoeven te worden. Bij de SNG moet daarbij ook de Start of Mission worden gedaan. In deze keertijden is een remproef nemen onmogelijk.

Naar informatie van FNV Spoor is in de ombouw/keertijden niet de optische controle van de front- en sluitseinen opgenomen hetgeen deze tijden verder onder druk zet.

Wet- en regelgeving, bedrijfsregels

Het Handboek Machinist, waarin de diversiteit van EU- en NL-wetgeving is verwerkt, beschrijft in Hoofdstuk 4.16 en 4.17 de front- en sluitseinen. In Hoofdstuk 4.16 “Hoe gaat u om met frontseinen en sluitseinen?” wordt aangegeven dat “- Bij treinstellen en locomotieven zorgt u ervoor dat de frontseinen en sluitseinen branden voordat u vertrekt.”.

Naar informatie van FNV Spoor betekent dit dat er door de machinist/Ctr voor vertrek altijd een optische waarneming moet zijn op het ontstoken zijn van de front- en sluitseinen. Een ontheffing voor en/of uitsluiting van bepaalde treinen is ons niet bekend.

Samenvattend

Na wijziging van het treinnummer te Harderwijk richting Nunspeet en andersom als ledig materieel berust de taak van Ctr bij de machinist. Het ontstoken zijn van de front- en sluitseinen dient voor vertrek van de trein gecontroleerd te zijn. Op station Harderwijk kan de machinist/Ctr dit vanaf het perron waarnemen. De tijd is daarvoor echter (te) beperkt omdat 3 minuten later de Sprinter naar Zwolle aankomt. Op spoor 123 te Nunspeet laat de huidige werkwijze niet toe om de front- en sluitseinen optisch waar te nemen. Immers is spoor 123 te Nunspeet niet ingericht om de trein te verlaten/betreden. Daarbij is de keertijd van 3 minuten al minimaal.

Overtreding

NS heeft in haar voorschriften, naar informatie van FNV Spoor, geen ontheffing om front- en sluitseinen voor vertrek van de trein niet te controleren. Op locaties waar NS haar treinen laat “kopmaken”, waar de sporen niet zijn ingericht om te keren en de trein te verlaten/betreden, wordt de machinist/Ctr daarmee aangezet tot het overtreden van de geldende wet- en regelgeving dan wel bedrijfsvoorschriften.

Overigens, wanneer de machinist/Ctr, om te voorkomen dat hij/zij een overtreding begaat, bewust er voor kiest om op spoor 123 de front- en sluitseinen te controleren, begeeft deze zich in een gevaarlijke situatie als val-, struikel- en aanrijdgevaar. Een zeer onwenselijke situatie die absoluut niet is toegestaan en eveneens een overtreding is.

Bij constatering van een overtreding kan door het bevoegd gezag over worden gegaan tot het opmaken van Proces Verbaal (PV) aan de betrokken machinist/Ctr.

Tot slot

FNV Spoor vindt gezien bovenstaande dat bij het ontbreken van mogelijkheden om de taak van machinist/Ctr voorschriftelijk uit te voeren NS als werkgever deze situaties dient te voorkomen. Het aanzetten van medewerkers tot het plegen van een overtreding is ons inziens en ongewenst en dient voorkomen te worden.

FNV Spoor verwacht per ommegaande actie van werkgever om overtredingen te voorkomen, communicatie te doen aan personeel hoe te handelen in dit soort situaties en mogelijke ontheffingen op te nemen in de bedrijfsregels (handboeken).

Overigens geven we in dit schrijven specifiek de situatie te Nunspeet aan, maar dit is tevens van toepassing op andere sporen waar dit evident is.

Met vriendelijke groet

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Henri Janssen', with a long horizontal stroke extending to the right.

Henri Janssen
Bestuurder FNV Spoor