



Per email verzonden

Nederlandse Spoorwegen

Dhr. E. van Asch, directeur Operatie NS

eelco.vanasch@ns.nl

cc: richard.hr.greve@ns.nl; koen.sueters@ns.nl; karlijn.bressers@ns.nl

Datum

7 april 2021

Ons kenmerk

UTR-CBB-21-440/hj/lvd

Betreft / Onderwerp

Oproep vergroten botsveiligheid SNG

Doorkiesnummer

088-3682026

Email contactpersoon

Henri.janssen@fnv.nl

Bijlage(n)

-

Geachte heer van Asch, Beste Eelco,

Zoals je weet vond er op 22 mei 2020 in Hooghalen een aanrijding plaats tussen een SNG Civity treinstel van NS en een landbouwvoertuig. Hierdoor kwam de 58-jarige machinist om het leven. FNV spoor heeft ernstige twijfels over de botsveiligheid van de machinstencabine van dit materieeltype. Het energieabsorptievermogen van het A-frame van de cabine is bij een botsing een fractie van het totale geconstrueerde energieabsorptievermogen. Deze aanrijding als "buiten scope" kwalificeren is wellicht juist, maar door "buiten scope" bij herhaling als argument te gebruiken, lijkt het er voor FNV Spoor op, dat NS met de rug naar het probleem toe staat, om zo geen aanpassingen aan de SNG Civity uit te hoeven voeren.

Het totaal energieabsorptievermogen zal waarschijnlijk wel aan de in Europese regelgeving voorgeschreven botsbestendigheidseisen voldoen, maar FNV Spoor wijst op de deelconclusies van het onderzoeksrapport naar het bovengenoemde ongeval, waaruit blijkt dat diverse wettelijke veiligheidseisen niet aansluiten aan de feitelijke omstandigheden en de gehanteerde normen niet voldoen om het doel waarvoor die normen zijn opgesteld te bereiken.

De bevindingen uit het onderzoeksrapport leiden ons tot het standpunt dat u de botsveiligheid van de SNG Civity treinstellen zelfstandig aan de feitelijke omstandigheden dient te beoordelen. Ons standpunt is mede gebaseerd op het feit dat de contextvariabelen bij een botsing, waaronder (impact)snelheid, de wijze of gevolgen van een impact en handelingsverwachting van de machinist niet overeenkomen met het gebleken feitelijke verloop van een aanrijding. Met andere woorden: de SNG biedt waarschijnlijk alleen bescherming als een aanrijding aansluit bij het theoretisch model. Voorts wijzen wij je erop dat bij de verdeling van het totale energieabsorptievermogen over de SNG, de cabine met het licht geconstrueerde A frame er wel erg karig vanaf komt.

Ook bij het ongeval in Dalfsen in 2016 bleek dat de impact door de botsing zwaarder was dan bij de referentiebotsing. De Onderzoeksraad achtte het toen zinvol om – in samenspraak tussen spoorbeheerder, wegbeheerders en spoorvervoerders – maatregelen te nemen om binnen de scope van de norm te komen. Naar aanleiding van het onderzoek van de crash bij Dalfsen zijn er aanpassingen gedaan aan de kooiconstructie van de GTW.

De constructie van de SLT en de Stadler Flirt hebben een vele malen groter energieabsorptievermogen dan de SNG. Naar onze overtuiging voldoet de SNG niet aan de arbeidsveiligheidseisen die NS haar medewerkers dient te bieden.

Wij roepen NS op de constructie van de machinistencabine van de SNG aan te passen zodat die wél voldoet aan adequate eisen van botsveiligheid en bescherming van de machinist. Tot die tijd verzoeken wij u om snelheids- inzet beperkende maatregelen te nemen of de treinstellen terzijde te stellen. Tevens verzoeken wij u de stevigheid van de cabine te verbeteren. Reeds nu kieren de deuren door deformatie van de cabine en ervaren machinisten discomfort door de hoge geluidsemisatie in de cabine.

Uiteraard is FNV Spoor bereid deze brief met onze dringende oproep tijdens een overleg toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Henri Janssen
Bestuurder FNV Spoor