

Bijlage 1



NS Reizigers

Directie

Hoofdkantoor
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Aangetekend met ontvangstbevestiging

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901
2500 EX Den Haag



Datum	16 januari 2012	Telefoon
Uw kenmerk	Rapport 18 januari 2011	Telefax
Ons kenmerk	NSCV/MK/hb 120116 barendrecht	E-mail
Onderwerp	Reactie onderzoeksrapport Treinbotsing Barendrecht	Behandeld door

Geachte

Allereerst hecht ik er waarde aan te onderstrepen dat reizen met de trein een veilige manier van reizen is. Zowel vergeleken met andere vervoersvormen als met collega-vervoerders in Europa doet NS Reizigers B.V. ('NSR') het goed. Daarnaast werken wij, vanuit maatschappelijke verantwoordelijkheid en goed werkgeverschap, continu aan verdere verbetering. Daarbij hoort ook het volgen van ontwikkelingen en het - al of niet samen met de branche- testen van nieuwe systemen.

Pas wanneer NSR voldoende zekerheid heeft over de toepasbaarheid en de veiligheid van dergelijke nieuwe systemen zal zij dit bij haar reizigers en medewerkers introduceren.

Naar aanleiding van de publicatie van het rapport d.d. 18 januari 2011 van de Onderzoeksraad voor Veiligheid ('Raad') over het onderzoek naar de treinbotsing nabij Barendrecht op 24 september 2009 en de daarin aan NSR gedane aanbevelingen informeer ik u over de wijze waarop NSR invulling hieraan geeft.

Aanbeveling 1

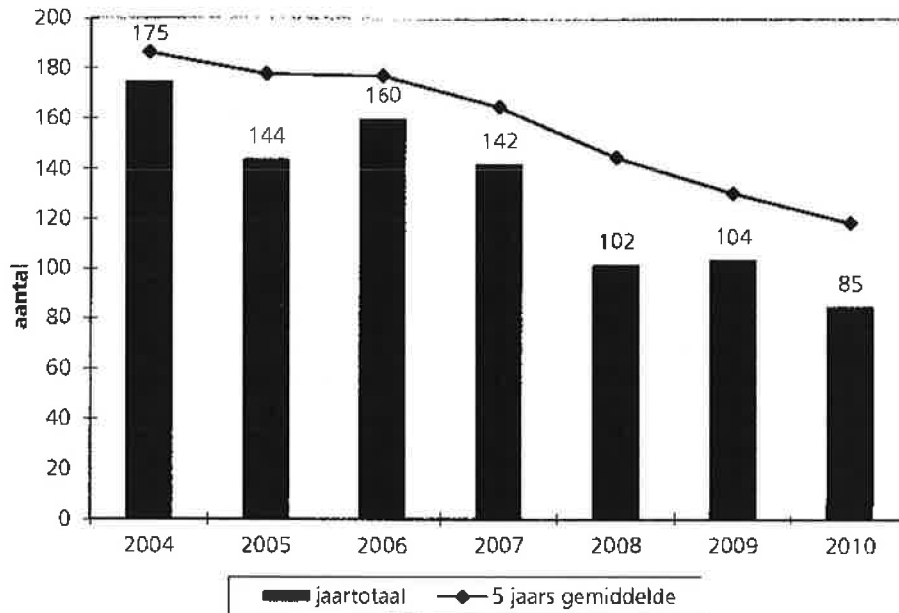
Onderneem gezamenlijk adequate actie om de STS-problematiek op korte en lange termijn afdoende te beheersen.

Afgelopen jaren heeft NSR zich, samen met ProRail en de andere vervoerders, met name gericht op maatregelen om de alertheid van machinisten verhogen, de zichtbaarheid van seinen te verbeteren, de eenduidigheid van seinbeelden te bevorderen en op het installeren van ATB vv (Automatische Trein Beïnvloeding verbeterde versie). Het aantal onterechte STS-passages is de laatste jaren wezenlijk gedaald (zie tabel). Bovenstaande maatregelen blijft de branche inzetten.





Niet technische STS passages NSR



NSR vindt een nog verdere reductie van het aantal STS-passages noodzakelijk. Om deze te realiseren heeft de branche in 2011 een structureel overleg georganiseerd tussen de directeuren van de vervoerders en ProRail over de veiligheid op het spoor, te weten het DOSV (directeurenoverleg spoorwegveiligheid). Door deze opzet wordt een goede samenwerking geborgd en kunnen de beslissingen op het juiste niveau worden genomen. Eén van de vijf speerpunten van dit DOSV is de aanpak om het aantal onterechte STS-passages terug te dringen. De aanpak richt zich op het gehele spectrum van het drie-fasenmodel: op het voorkomen van rode signalen waar mogelijk, het voorkomen van het onterecht passeren van een rood sein en het beperken van de gevolgen van een onterechte rood sein passage. Op basis van dit model is gezamenlijk een risicoanalyse gemaakt. Deze risicoanalyse is het fundament voor zowel gezamenlijke als individuele maatregelen. Hierbij zal de spoorbranche zich richten op maatregelen op het gebied van planning en bijsturing. Concrete doelen zijn het reduceren van het aantal rode signalen en het reduceren van kruisende rijwegen.

Aanbeveling 2

Ontwikkel op korte termijn een (technisch of organisatorisch) systeem waarmee de beslissingsbevoegdheid om na een ingreep van de dodemansinstallatie al dan niet door te rijden niet bij de machinist, maar elders wordt belegd.

NSR herkent het door de Raad genoemde risico. Naast dat het uiteraard van belang is dat machinisten bij de uitvoering van hun taak bij bewustzijn zijn, vindt zij het ook van belang dat machinisten hun taak alert uitvoeren.

Wij zullen onderstaande procedure, die momenteel in de praktijk al toegepast wordt, formaliseren.

Deze procedure kent drie onderdelen:

1. Machinisten die zich niet in staat achten om hun taak veilig te kunnen uitvoeren, melden dit voor aanvang van hun dienst bij hun leidinggevende die voor vervanging zorgt.



Ons kenmerk NSCV/MK/hb 120116 barendrecht

Pagina 3/3

2. Machinisten die tijdens de uitvoering van hun taak merken dat zij niet in staat zijn om deze veilig uit te voeren, bespreken dit direct met het daarvoor aangewezen management. De manager beslist over het vervolg. Indien mogelijk vervolgt de machinist, vergezeld door de hoofdconducteur, de rit tot het eerstvolgende punt waar veilig gestopt kan worden en waar voor aflossing gezorgd wordt. Indien verder rijden niet wenselijk is, wordt ter plekke afgelost.
3. Machinisten dienen na een ingreep door de dodemansinstallatie na te gaan of hun bewustzijnstoestand een rol gespeeld heeft bij deze ingreep. Indien de ingreep mogelijk het gevolg is van een tijdelijke bewustzijnsvermindering, geldt dezelfde procedure als onder 2. De leidinggevende beslist dan over het vervolg.

In 2012 wordt deze werkwijze wederom bij betrokken personeel en management onder de aandacht gebracht.

Bij NSR zullen wij de komende jaren blijven investeren in het verder groeien naar een veiligheidscultuur waarin iedere medewerker zich vrij voelt om veiligheid en onveiligheid open te bespreken en verantwoordelijkheid neemt voor een veilige reis.

NSR is van mening dat zij met deze bredere aanpak adequaat invulling geeft aan het doel, dat de Raad beoogt te behalen met de aanbeveling.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,