

NS Hispeed

Exploitatie
Materieel & Inframangement

Amsterdam Centraal
Stationsplein 15
Postbus 767
1000 AT Amsterdam
Nederland
NSHispeed.nl

Postbus 767, 1000 AT Amsterdam

IVW
T.a.v. [redacted]
St. Jacobsstraat 16
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Toezichtenschap Rail
Registratienummer:
Datum: 11/12/08
Ter Behandeling aan:

Datum 8 december 2008
Ons kenmerk -
Onderwerp Reactie op rapportage "Vertrekgereed maken treinen
HSA te Watergraafsmeer"

Telefoon [redacted]
Telefax --
E-mail [redacted]@nshispeed.nl

Geachte heer [redacted],

Zoals afgesproken tijdens het overleg tussen IVW, NedTrain en NS Hispeed ontvangt u hierbij onze reactie op de rapportage "Vertrekgereed maken treinen HSA te Watergraafsmeer" (Versie definitief 2.1 van 25 november 2008). Deze reactie omvat ook het door NedTrain aan NS Hispeed geleverde commentaar.

Voorafgaand aan de inhoudelijke behandeling willen wij graag onze waardering uitspreken voor de zorgvuldige en zakelijke wijze waarop de inspecties en de rapportage hebben plaatsgevonden.

Reactie op hoofdstuk 4 van bovengenoemd rapport.

De tekortkomingen zijn letterlijk uit de rapportage overgenomen en worden cursief weergegeven.

1. *De 'werkbeschrijving 24-uurs controle' is op onderdelen inhoudelijk niet correct. Dit houdt in dat bij uitvoering van de controle volgens de werkbeschrijving niet voldaan wordt aan alle eisen uit art van de Regeling Spoorverkeer. (rapport §4.1)*

Reactie

NedTrain heeft al eerder geconstateerd dat de werkbeschrijving van de 24 urencontrole van de Traxx lok niet voldoet aan de eisen die NedTrain aan een WB stelt. We hebben daarom in het overleg NS Hispeed – Bombardier - NedTrain van 20 oktober j.l. afgesproken dat NedTrain de werkbeschrijvingen verbetert en toetst tegen de spoorwegwet. Voor vrijgave zal NedTrain de werkbeschrijvingen formeel laten goedkeuren door NS Hispeed. De overige werkbeschrijvingen die NedTrain bij het vrijgave proces gebruikt, zullen ook beoordeeld en



VENN/IVW-2008/17365

zonodig verbeterd worden. De werkbeschrijving 24 urencontrole Traxx loc is op 4 december afgemaakt en goedgekeurd, de implementatie start vanaf week 50.

2. *Zowel de dienstdoende teamleider als het aanwezige management van NedTrain kunnen geen uitsluitel geven over het soort remproef dat bedoeld wordt met de op het formulier gebruikte benaming 'remproef'. Dit houdt in dat onduidelijk is of voldaan wordt aan de regelgeving van NedTrain met betrekking tot rembehandeling (rapport §4.1).*
3. *De vrijgaveformulieren en werkbeschrijvingen zijn onjuist/onvolledig ingevuld óf de verkeerde checklist is gebruikt. Hiermee is bij vertrek van de trein niet aantoonbaar dat voldaan is aan artikel 2 van het Besluit Spoorverkeer en art 2 van de Regeling Spoorverkeer, ic of de trein bij vertrek voldoet aan de gestelde eisen (rapport §4.2).*

Reactie

Beide punten worden door één actie opgepakt.

Het "Vrijgave formulier" is inmiddels aangepast en er is een matrix gemaakt waar precies op staat welke werkzaamheden bij de vrijgave uitgevoerd moeten worden. We spreken niet meer over remproef, maar over "Vertrekgereed maken". Onderdelen van het "Vertrekgereed maken" zijn een gespecificeerde remproef en het invullen van model 4004, beide omschreven in het "Handboek Buitendienst".

NedTrain en NS Hispeed treden nog in overleg omtrent het type en uitvoeringsmoment van de deurtesten. Het vrijgave formulier en de matrix worden halverwege de week op basis van het resultaat van dit overleg aangepast en uiterlijk 12 december 2008 geïmplementeerd.

4. *HSA heeft de kennis van de praktijkinstructeurs niet beoordeeld. Hiermee is niet geborgd dat de kennis van de instructeurs (en daarmee degenen die opgeleid worden) voldoende is om de werkzaamheden uit te voeren (rapport §4.3).*

Reactie

De praktijkkennis van de praktijkinstructeurs is wel door HSA beoordeeld. Een voorbeeld van een toetsingsformulier is op 3 december 2008 ter illustratie aan IVW gezonden. Door interne miscommunicatie kon dit formulier niet eerder worden overlegd.

Aanvullend heeft NedTrain tijdens de vergadering van 2 december 2008 nog een kopie van het bijbehorende certificaat van deelname overlegd. Wij verzoeken u om het rapport op dit punt nog te nuanceren.

5. *Vastgesteld is dat personeel dat niet is opgeleid als storingsmonteur, toch als zodanig wordt ingezet, waarbij gebruik wordt gemaakt van een checklist. De indruk bestaat dat de checklist wordt gebruikt als compensatie voor het gebrek aan technische opleiding. In het kader van de continuering van het veiligheidsattest zal deze werkwijze worden getoetst aan artikel 5 van de Regeling Veiligheidsattest.*

Reactie

Tijdens het overleg op 4 december is overeengekomen dat de tekst in het rapport wordt aangepast. IVW heeft niet vastgesteld dat er van controlemonteurs een basisopleiding (competenties) verlangd wordt die passend is voor de functie. IVW kent ook het opleidingsplan niet dat de controlemonteurs moeten volbrengen voordat ze ingezet kunnen worden.

NedTrain heeft de functie eisen en het opleidingsplan voor controlemonteurs 5 december opgestuurd.

- 6. Niet alle storingen worden door Bombardier aan HSA gemeld. Daarbij komt dat tijdens het IPB is geconstateerd dat niet alle storingen door de machinisten op het formulier worden ingevuld en dat niet traceerbaar is op welke wijze een melding van een storing traceerbaar is. Hieruit volgt dat er geen volledig beeld is van de storingen die zich voordoen waardoor niet geborgd is dat voldaan wordt aan art 3 van de Regeling Veiligheidsattest.*

Reactie

NS Hispeed herkent de gesignaleerde problematiek rond het melden van storingen. Vastgesteld is dat de routing van machinist via Besturingscentrum naar Bombardier nog niet voldoende is geborgd. Daarnaast en daardoor verloopt het verzamelen van de ingevulde formulieren niet naar wens.

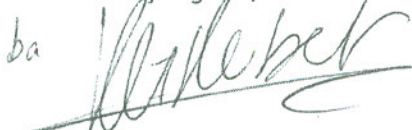
Onafhankelijk van de inspectie heeft NS Hispeed besloten om het bestaande meldformulier te vervangen door een gebruiksvriendelijker exemplaar. Dit wordt uiterlijk eind 2008 op alle locomotieven geplaatst. De routing blijft ongewijzigd.

Voorts is in de Beneluxdienst gestart met het opvangen van binnenkomende TRAXX-locomotieven door een monteur van Bombardier. Deze monteur heeft drie taken, namelijk het bevragen van de machinist, het in ontvangst nemen van het storingsformulier en het uitlezen van de diagnose-apparatuur. Als deze dienst succesvol blijkt, overweegt NS Hispeed deze uit te breiden naar het IPB-bedrijf.

Binnen het IPB-bedrijf worden de TRAXX-locomotieven sinds week 37 nadrukkelijk gevolgd in het kader van de studie naar beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Per rit wordt door de machinist een formulier ingevuld waarop alle bijzonderheden gerubriceerd voorhanden zijn. Op deze wijze wordt in de overgangsperiode geborgd dat een goed beeld ontstaat het presteren van de TRAXX-locomotieven.

Wij vertrouwen u erop hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, maar zijn steeds graag bereid om nadere toelichting te geven.

Met vriendelijke groet,

ba 


Manager Materieel & Infra
NS Hispeed

CC: 