

DOSV 2023-1

datum **dinsdag 13 februari 2023**
locatie **RailCenter Amersfoort**
tijd: 15.00 – 17.00 uur

verslag

1 **Mededelingen**

Een delegatie van het DOSV krijgt voorafgaand aan de vergadering een rondleiding bij RailCenter, waar de werking van de Nederlandse beveiliging wordt bekeken, de nieuwe seinen en de AWI wordt gedemonstreerd. De AWI is een oplossing om sneller en goedkoper een beveiliging voor wegverkeer aan te brengen op spoorwegovergangen die dat nu niet hebben, zoals een NABO. De AWI is niet in de beveiliging geïntegreerd, maar als een overlay uitgevoerd, met eigen aparte sensoren (assentellers), die de installatie aansturen.

lenW licht de herziening van de Regeling Spoorverkeer toe. De eerste wijziging is 1 juli in werking getreden, het tweede deel is per 1 januari doorgevoerd. DB Cargo vond de timing in kerstperiode niet handig.

2 **Veiligheidscultuur**

NS presenteert hoe zij het onderzoeksproces bij veiligheidsincidenten uitvoert; deze presentatie heeft hij eerdere op de sectordag van ILenT gehouden. Het gesprek na de presentatie:

- Wie neemt aan het onderzoek naar een incident deel; de deelnemers aan het onderzoek variëren, de groep is breed samengesteld, om zoveel mogelijk informatie en deskundigheid te verzamelen;
- Hoe lang doet NS al op deze manier incidentonderzoek en welke effecten ?
NS voert al een jaar of 5 à 6 deze methode uit en ziet zeker effect op meerdere terreinen en veel nieuwe inzichten.
- Een effect is dat er een veel 'rijker' gesprek wordt gevoerd over oorzaken, het systeem als geheel, en er daardoor betere maatregelen worden getroffen.
- Is er effect te merken op de drempel om incidenten te melden door medewerkers ?
OF er makkelijker wordt gemeld is lastig in te schatten. Wel duidelijk is dat de gesprekken wel makkelijker worden. Het re-framen van de vraag naar 'waarom was het logisch om het zo te doen' verandert al heel veel in de perceptie bij de medewerker over goed/fout.
- Delen we gegevens over incidenten in de sector met elkaar in Nederland ?
In Duitsland doet EBA dat, in Nederland is het wisselend. ProRail maakt factsheets van incidenten, die kunne SO bij ProRail opvragen.

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

3 DOSV richtlijnen

Richtlijn werkwijze selectie machinisten afkomstig van andere SO: de contactgegevens ontbreken nog van een aantal deelnemers; Publicatie van de richtlijn wacht hierop. Graag zo spoedig mogelijk per mail naam, telefoonnummer en email van de contactpersoon aangeven bij secretaris.

4 STS Passages

Floris Wolfert van ProRail presenteert de cijfers van de STS passages over het jaar 2022. In 2022 zijn er 108 passages, één meer dan in 2021, de stagnatie in de groei van het aantal STS passages die in de corona periode is ingezet, zet (gelukkig) door. Van de STS passages betreft 42 % de spoorgoederen vervoerders, dat is meer dan het was. Ook het aantal malen dat het gevaarpunt is bereikt neemt toe: 29 % van de STS passages. Van alle gevaarpunten bereikt betreft 32 % ERTMS level 1 in de mode shunting; in 5 gevallen gaat het om onterecht ontgrendelde rem ingrepen. De Havenspoorlijn is topscoorder.

Op 21 maart is er een DO Goederen gepland, waarin de STS passages en wat er aan te doen op de agenda staat; in die vergadering zullen besluiten moeten worden genomen en actie moeten worden uitgezet. Bij de analyse die vandaag is gepresenteerd, kunnen we niet blijven wachten. Komt er helemaal niets uit de bus, dan zou een oplossing kunnen zijn om de National Value voor shunting in de maximum snelheid te verlagen van 40 naar 20 km/u.

5 Rondvraag

DB Cargo vraagt of het een idee is om de testgegevens van PO keuringen te verzamelen om daar de veiligheidscomponenten nader in te analyseren: moeten we daar wellicht iets aan veranderen om bijvoorbeeld STS passages te voorkomen ?

Dit is een keer geprobeerd voor een aantal incidenten door machinisten, waarbij getracht is te achterhalen of uit de test gegevens, de opleidingsgegevens en de examen gegevens leads te vinden zijn die fouten zouden kunnen verklaren; er bleken geen bruikbare verbanden. ILenT geeft aan dat de Europese Commissie bij de herziening van de Machinisten richtlijn ook wil kijken of het mogelijk is te komen tot uniforme MO en PO normen voor machinisten.

Helaas lopen de wachttijden bij verstrekking van een machinistenvergunning bij ILenT weer op. Diverse vervoerders vragen om maatregelen.