

DOSV 2022-3

datum dinsdag 6 september 2022
locatie NS Treinmodernisering, Haarlem
tijd: 14.00 – 16.00 uur

Voorzitter: Ebru van Schie-Akdağ
Secretaris: Patrick van der Hoeven

verslag

1 Mededelingen

DOSV is te gast bij NS Treinmodernisering. De voorzitter heet iedereen welkom, dankt NS voor de gastvrijheid en houdt een korte voorstelronde, vanwege vele nieuwe deelnemers. ILenT legt de laatste hand aan het jaarverslag; rond half november zal dat met de kamerbrief Spoorveiligheid naar de Tweede Kamer gaan. Het verslag en de actielijst van DOSV 2022-2 worden goedgekeurd,

2 Veiligheidscultuur:

Coen Storm presenteert hoe de werkplaats van en daarmee Connexion zelf een ECM is geworden, als belangrijke stap in 'Hoe zorg je als SO voor een veilig materieelpark'. Het proces dat Connexion heeft doorlopen blijkt een pittige klus te zijn geweest. Arriva gaat de werkplaatserkenning in het VBS integreren, en niet apart doen. Er is voorkeur voor ILenT ipv ERA, vanwege de Nederlandse en om die combinatie te kunnen maken; die is alleen mogelijk bij ECM uitsluitend voor eigen materieel.

ILT wil voortaan pieken in de behandeling voorkomen en over de interpretatie mogelijkheden in de regelgeving vóóraf een standpunt bepalen. De EU verordening matcht nog onvoldoende met de Nederlandse regelgeving; NSA's van andere lidstaten hebben dezelfde issues ervaren. De vraag komt naar voren of we niet een collectieve interpretatie van de regelgeving zouden moeten maken via het Ministerie.

3 DOSV richtlijnen: overgang machinisten tussen Spoorwegondernemingen

Ter behandeling ligt de verdere uitwerking van de concept richtlijn overgang machinisten, nadat DOSV in de vorige vergadering met de lijn in had gestemd en om verdere uitwerking had gevraagd. NS gaat nog reageren; Keolis een juridische check laten doen en een aantal aanvullingen voorgesteld. Secretaris stuurt die aanvullingen rond aan DOSV en de werkgroep,

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

met verzoek om aan te geven welke aanvullingen in de richtlijn moeten komen en welke aanvullingen eventueel door de SO zelf kunnen worden gehanteerd. Nadat alle reacties binnen zijn, volgt nieuw concept. Overigens kan nu al volgens de richtlijn worden gewerkt. Formeel heeft DOSV geen juridische status, moreel zijn er wel verplichtingen en afspraken: de samenwerking is vrijwillig, maar niet vrijblijvend. Indien DOSV een richtlijn omarmt, passen de leden die toe.

4 STS Passages

Floris Wolfert van ProRail presenteert een uitgebreide analyse van de STS passages. Besproken wordt onder andere dat de Spoorgoederen-vervoerders een forse aandeel in de STS'n hebben 41 %, waar dat voorheen rond de 30 % schommelde. Ongeveer 70 % van de goederen STS'n hebben te maken met Shunting onder level 1 op de Havenspoorlijn. De laatste 10 % treinen die maakte dat we weer de volledige dienstregeling reden na Corona, hebben geleid tot een forse toename van de STS passages; verder is het aantal malen gevaarpunt bereikt serieus hoger. Ook opvallend zijn 4 gevallen van onterecht ontgrendelen van de ATB vv. Diverse oorzaken lijken plausibel:

- Op spoor 5 in Rotterdam komen veel onterechte VV meldingen voor; herstel duurt lang en het risico bestaat dat machinisten al snel denken dat het een storing is;
- Het verschil tussen ontgrendelen van normale ATB en ATB vv is bij aantal materieeltypen niet of nauwelijks aanwezig en duidelijk.

Remcurve bewaking blijkt zeer effectief tegen STS passages en tegen het bereiken van het gevaarpunt; de handelswijze van de machinist is daarbij van belang.

Het DOSV geeft een compliment voor de nieuwe vorm van rapportage, waarin de verschillende spoorwegondernemingen beter met elkaar kunnen worden vergeleken.

DOSV zou graag zien dat de Stuurgroep de casussen die zich nu aandienen dieper analyseert om te ontdekken wat er speelt en vooral wat we er aan kunnen doen en stelt die vraag/verzoek aan de Stuurgroep.

5 Actualiteit

De problemen bij de verlenging van de machinistenvergunningen door ILT komen aan de orde: ILT heeft last van capaciteitstekort, maar werkt aan een automatische verlenging van de vergunningen voor 4 maanden (na aanvraag nieuwe); dit is dan alleen in Nederland geldig, dus de Spoorgoederenvervoerders hebben daar niets aan.

Voor Connexion is 6 maanden doorlooptijd onacceptabel; ILT geeft aan het ongenoegen aan de Directie te zullen overbrengen. Verder is in bilateraal contact tussen een SO en ILT wel mogelijk om maatwerk te bieden, door bijvoorbeeld prioriteit af te spreken voor sommige vergunningen en die dan naar voren te halen. ILT geeft aan dat de problemen na december moeten zijn opgelost.

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

6 Rondvraag

De vergadering wordt afgesloten met een rondleiding door de werkplaats van NS Treinmodernisering, waar de VIRM wordt gereviseerd.

Jeroen Renes stelt de vraag wie er naar de IRSC gaat, met het oogmerk om wellicht iets gezamenlijks af te spreken.