

DOSV 2022-4

datum dinsdag 6 december 2022
locatie Teams vergadering
tijd: 14.00 – 16.00 uur

Voorzitter: Jeroen Renes
Secretaris: Patrick van der Hoeven

verslag

1 Mededelingen

In een kort rondje stellen de nieuwe deelnemers zich voor aan de anderen en andersom. De kamerbrief spoorwegveiligheid is verschoven naar half december. Verder geen opmerkingen op beide verslagen: akkoord. De actielijst wordt doorgelopen en bijgewerkt.

Oefeningen gezamenlijk: nog geen reacties gehad, er is wel behoefte. Strukton en ProRail hebben het managementsysteem vergeleken, dat wil men met andere partijen ook gaan doen. ProRail houdt wel zelf oefeningen, maar nog weinig keten-oefeningen. Is het een idee om de manager Incidentbestrijding van ProRail uit te nodigen voor DOSV ?

NABO: laatste stavaza staat in kamerbrief spoorwegveiligheid. Er is een nieuw risico beoordelingsmodel; dat volgend jaar in DOSV presenteren.

Naar aanleiding van de NABO's merkt Connexxion op dat de focus ligt op een (te) beperkt aantal NABO's: wat niet op de lijst staat, daar is geen geld voor, terwijl er bijvoorbeeld 2 zijn vrijwel meteen dicht zouden kunnen.

lenW dankt allen voor de reacties op de consultatie voor de herziening van de Regeling Spoorverkeer. De eerste wijziging is 1 juli in werking getreden, het tweede deel volgt 1 januari. Wat er van de reacties is overgenomen door het Ministerie is te vinden in de memorie van Toelichting.

De brief over alcohol- en drugstesten is ter kennisneming; de Inspectie LenT is wel bezig om drugstesten te bemachtigen en die te gaan gebruiken. Het beeld inzake hoeveel gebruik van drugs er is, is niet duidelijk. Het Ministerie van SZW is een antwoordbrief aan de afzenders aan het concipiëren.

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

2 Veiligheidscultuur

Maarten Moggré is de opvolger van Robert Simons en Programma manager Veiligheid op het Spoor. Het Programma is gekoppeld aan de lange termijn doelstellingen van de Inspectie en bedoeld om het toezicht verder te professionaliseren en effectiever te maken door een Boost te geven aan zaken waar in het primaire werk niet voldoende tijd voor is. Onder andere ligt de focus op Veiligheidscultuur, nieuwe wet- en regelgeving, een verbeterde veiligheid op risico-onderwerpen zoals overwegen en concessiewisselingen en wordt besturingstoezicht verder ontwikkeld. Drie van de vier jaar looptijd zit er op en dat is een moment om de vraag te stellen als je een jaar vooruit blik: hebben we dan de hoop dat het lukt om ons toezicht op een meer innovatieve manier te organiseren (minder geld, mensen, nog meer risicogericht) ? Verder sluit het programma projectmatig aan bij het landelijk programma ERTMS. Veiligheidscultuur staat uitgebreid elke keer al een aantal jaar op de agenda van DOSV: dat is mooi, interessant is om te bespreken analyseren wat dat dan in smart termen hier heeft opgeleverd ?

DB Cargo geeft een presentatie over hoe DB Cargo veiligheidscultuur leeft met een praktijk voorbeeld: een format voor safetywalks. Een 'proven concept' van andere bedrijven zou hij graag willen zien en wellicht uitproberen bij DB. De safetywalks gaan natuurlijk ook over voorbeeldgedrag door het management. Tevens wordt toegelicht hoe incidentonderzoek bij DB Cargo plaatsvind met een zogenaamde multi actor tijdlijn analyse; als voorbeeld wordt het ontsporen en hersporen van een wagen op Kijfhoek uitgewerkt, waarbij alle feiten en gebeurtenissen worden geïnventariseerd: hierdoor komt méér informatie boven over wat er exact is gebeurd en wanneer. Doe het onderzoek met en niet over betrokken medewerkers en creëer een veilige leeromgeving. Het gaat er om te ontdekken waarom het in dat geval, op dat moment logisch was om het zo te doen ? Hoe zorg je er dan voor dat mensen durven te melden en te vertellen: door het te doen op de goede manier. Als medewerkers dan later zelf tegen collega's vertellen hoe (veilig) het bedrijf dan omgaat met wat zij hebben verteld, gaat het vlieg wiel werken en gaan mensen werkelijk durven melden. Kernvraag bij het onderzoek is: is het logisch dat een vergelijkbare functionaris in een vergelijkbare situatie ook weer zou handelen op deze manier ?

3 Actualiteit

De Projectleider aanpassing rem afstanden van ProRail houdt een presentatie over het schrappen van artikel 8 uit de Regeling Spoorverkeer. Dit past in het optimaal benutten van de infrastructuur en het optimaliseren van de rij- en opvolgingstijden, nodig voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Net als bijvoorbeeld de corridorwijze lijnvoeringen; doel is 15 % meer treinen op 0,5 % meer infra. De maatregel die bij artikel 8 RSV hoort is het verkorten van de remwegen onder de 40 km/u met optimalisatie van de veiligheid door afschaffen van geel-geel-rood seinopvolging. De vraag komt in hoeverre dit gaat leiden tot logistieke consequenties: weten we of onze (zware goederen) treinen de rempercentages halen ? Ja, dit is onderzocht, de percentage gelden ook al voor hogere snelheden. Alle Spoorwegondernemingen en andere belanghebbenden krijgen de link voor de internet consultatie; met de resultaten komt lenW terug in het DOSV.

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

4 STS Passages

ProRail presenteert een uitgebreide analyse van de STS passages; de presentatie wordt nagestuurd; let op: zijn tussentijdse cijfers, definitieve moet ILT vaststellen.

Tot en met november is er sprake van stagnatie in de aantallen STS'n, uitzonderlijk goed beeld: 33 % minder STS dan in 2018. Tegelijk is er een toename van de STS'n bij rangeren en rijden in het Goederenvervoer: 10 % méér en een verdubbeling van het aantal malen gevaarpunt bereikt ten opzichte van 2021. ProRail geeft aan dat het overleg met de kleine Spoorgoederenvervoerders niet goed lukt en vraagt DOSV om actie. Strukton wil ook wel gaan participeren in de Stuurgroep en is bereid e.e.a. in branche overleg met de overige vervoerende aannemers te bespreken. De aannemers zijn slechts voor 3 % van de STS passages verantwoordelijk overigens. In de STS werkgroepen nam alleen DB Cargo deel. DOSV stelt voor dit op te schalen naar het DO Goederen van ProRail.

Er wordt gemeld dat er ook issues bekend zijn over sommige balises op de Betuweroute: los die svp op, zo is het verzoek. Het voorstel voor de gesplitste hybride stuurgroep STS wordt verder opgepakt door ProRail met enkele SO'n.

5 DOSV richtlijnen: overgang machinisten tussen Spoorwegondernemingen

Na diverse overleg en bijstel rondes ligt nu een definitief concept voor de richtlijn overgang machinisten tussen spoorwegondernemingen voor, die een onderdeel zal worden van de richtlijn selectie machinisten. Alle DOSV leden stemmen in met het definitief concept. Secretaris zal e.e.a. verwerken in juiste format, de handvatten inclusief de inleidende toelichting op de website zetten en een uitvraag doen voor een lijst van contactpersonen die door de deelnemende SO kunnen worden benaderd bij migrerende machinisten. Er is bij DOSV geen bezwaar tegen het delen van deze best practice door ILenT met de Belgische NSA.

6 Rondvraag

De vergaderingen van DOSV in 2023:

- DOSV 2023-1: 13 februari: live bij RailCenter Amersfoort met rondleiding proefopstelling AWI (nieuw waarschuwingssysteem onbeveiligde overwegen)
- DOSV 2023-2: 22 mei: Teams
- DOSV 2023-3: 28 augustus live bij Inspectie LenT in Utrecht
- DOSV 2023-4: 6 november: Teams

Voor wat betreft de doorlooptijden voor vergunningen bij ILenT: dat gaat de goede kant op, achterstanden worden weggewerkt. SO'n bevestigen dat beeld.