

DOSV 2021-3

| | | |
|--------------------|----------------------------------|---------|
| datum | maandag 13 september 2021 | |
| locatie | TEAMS vergadering | |
| tijd: | 15.00 – 17.00 uur | |
| <u>Voorzitter:</u> | Peter Hondebrink | IenW |
| <u>Secretaris:</u> | Patrick van der Hoeven | VVRV |
| Gasten: | Robert Simons | ILenT |
| | Otto van Rooy | DGMo |
| | Henk van Oostveen | ProRail |
| | Niels Reurings | OvV |

Verslag

1 Mededelingen

Verslag 2021-2 en de webversie zijn accoord; de actielijst wordt doorgelopen en bijgewerkt. Voor actiepunt Ketenmanagement gevaarlijke stoffen hebben alleen DB Cargo en ProRail zich gemeld; Peter vraagt ook anderen om deel te nemen en zal die benaderen.

2 Veiligheidscultuur

Update Projecten Programma Veiligheid op het Spoor van ILenT

Robert Simons licht mondeling de lopende projecten en de stand van zaken toe. De projecten zijn tijdelijk en bedoeld om meer focus aan te brengen in de werkzaamheden van ILenT.

Veiligheid Beheer Systeem VBS

De ERA heeft hierbij een nieuwe rol en de NSA's een gewijzigde rol; er moet een nieuwe Europese methodiek worden toegepast. De eerste audit door ERA hierop is over het algemeen positief. ERA is blij met de extra aandacht die ILenT geeft aan veiligheidscultuur, wat ook in andere lidstaten een ingewikkeld punt is volgens de ERA.

Veiligheidscultuur

ILenT wil hier in de spoorsector op dezelfde wijze aan de slag als bij vervoer over water en door de lucht.

Conformiteit Beoordelings Instellingen CBI

Het gaat hier over NOBO's etc, sinds 2019 is hier een nieuwe wet voor en is er sprake van een hybride stelsel.

ERTMS

In 2023 verwacht ILenT een golf van aanvragen voor toelatingen van allerlei soort, als de uitrol gaat starten. Hoe gaat ILenT er voor zorgen dat zij klaar is om die aanvragen te verwerken en

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

voorkomen dat ILenT de bottleneck wordt bij die uitrol. Doel is om alles soepel te laten verlopen.

Baanwerkers

Project gaat nu starten. ILenT trekt samen op met de ISZW (Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid).

Concessiewisselingen

Vorige DOSV uitgebreid aan de orde geweest

Toezichtfilosofie ECM's

hoe organiseert ILenT het toezicht op de Entity's in Charge of Maintenance (werkplaatsen, onderhoudsbedrijven) ?

ProRail

Integraal toezicht op ProRail: meer stroomlijnen van het toezicht. Nu zijn er veel activiteiten van ILenT op vele fronten bij ProRail. Start in 2022.

Overwegen

Nog steeds de plek waar de meeste gewonden en doden vallen in de spoorwereld. Hooghalen leidde weliswaar tot allerlei acties achteraf, maar wat kan er preventief ? Op welke plekken wil je (geen) overwegen ? Er mag meer lijn in worden gebracht.

Naar aanleiding hiervan komt de vraag of het mogelijk is om een soort van Wrap-up te krijgen van ILenT van wat er zoal in de sector gebeurt. Dat helpt om te kunnen bepalen waar je zelf staat als bedrijf. Welke openheid kan ILenT geven: kun je de scores van de andere 24 bedrijven inzien, zodat je kunt leren van elkaar ? Robert Simons doet de suggestie dat de SO zelf met andere SO dit soort informatie delen of bij hen opvragen; dat is een mooi onderdeel van de veiligheidscultuur: deel je ervaringen. Er komt sowieso op basis van audits een analyse, die ILenT ook wil delen met DOSV.

presentatie Coördinatieteam Factfinding OVV

Niels Reurings, onderzoeker bij de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV) presenteert de wijze van werken die is ontwikkeld om de feitelijke informatie over de technische zaken van ongevallen op het spoor beter vast te leggen en te delen. Er spelen zich na ongevallen complexe processen af, structureren van gegevens verzameling en verstrekking levert voordelen op. De presentatie en de checklist/leidraad zijn aan DOSV toegestuurd. De OvV heeft een aantal vragen geformuleerd aan DOSV leden:

- Hoe past het coördinatieteam factfinding binnen jullie huidige inrichting van onderzoek en ondersteuning ter plaatse ?
- Wat kan OvV CFF eventueel betekenen voor DOSV leden (bijvoorbeeld deelname aan CTF-oefeningen) ?

Niels Reurings geeft aan dat deze werkwijze waarin partijen zelf meewerken aan het ontwikkelen hiervan goed werkt. Het formeel opleggen van een werkwijze leidt alleen maar

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

tot juridisch gedoe. Lonneke Titulaer vertelt dat ProRail merkt dat het veel makkelijker gaat om op deze wijze onderzoek te doen. Door de afspraken die je vooraf maakt, hoef je daar bij het onderzoek niet eerst over in gesprek, zoals wat mag ik delen en wat niet.

De leidraad is niet geheim (en inmiddels verstuurd) en de slides ook. Meedoen door andera bedrijven is het doel van de bespreking. De werkwijze geeft geen leidraad voor het onderzoeksrapport; na het verlaten van de onderzoeklocatie gaat iedereen zijns weegs.

De meest tastbare resultaten van deze werkwijze in vergelijking met de periode voordat men op deze wijze ging werken liggen vooral op 3 aspecten: 1) iedereen heeft dezelfde set van data; 2) alle expertise die beschikbaar was is ook werkelijk benut; 3) we missen geen belangrijke informatie. Vanuit de partijen die dit nu samen hebben gedaan is in elk geval veel enthousiasme hiervoor: zeker bij relatief weinig onderzoeken, helpt het om dat met elkaar samen te doen, want feitelijk raak je nooit echt 'ervaren' hierin (gelukkig).

Er komt een nieuwe oefening aan, gericht op coördineren. In principe streeft CFF naar 1 oefening per jaar; ook andere SO kunnen nu gewoon al deelnemen aan de oefening, door 1 of 2 onderzoekers mee te laten draaien.

3 Best Practices / DOSV richtlijnen: Werving en Selectie machinisten

Eric Nelissen licht het NS standpunt toe. Van de 6 punten die open stonden zijn er nog 2 over:

- aanwezigheid vakspecialist: of laten vervallen, of zo formuleren dat 'waar mogelijk' de vakspecialist deelneemt. NS kan -vanwege de vele selectie gesprekken- 'altijd' niet waarmaken;
- selectie van kandidaten met een hogere basisopleiding dan noodzakelijk: NS zet vraagtekens bij nut en noodzaak van dit punt:
 - het PO dekt dit risico al af
 - het is moeilijk uitvoerbaar
 - soms is -vanwege doorstroming- een hoger niveau wenselijk

Afgesproken wordt dat secretaris de mail van NS hieromtrent deelt met de DOSV leden, met de laatste versie van het originele document en dat DOSV leden dat met hun werk groep lid en/of deskundigen bespreken en terugkoppelen aan secretaris. We willen bereiken dat we voor volgend DOSV deze laatste richtlijn ook kunnen vaststellen en invoeren.

Hieraan gekoppeld is de casus over het intrekken van een machinisten vergunning: ILT kan de vergunning niet intrekken of schorsen vanwege fouten / gebreken in algemene kennis en vaardigheden van de machinist, alleen op ontbreken van PO/MO. De vraag is wat SO kunnen doen bij werving/selectie en het overnemen van ervaren machinisten. Is het mogelijk elkaar te informeren over incidentgedrag of -historie ?

Een aantal SO checken machinisten die van een andere SO komen wel, ze vragen referenties aan de machinist en controleren die, en vragen hem ook naar eventuele incidenten, vooraf. Regelgeving zou wenselijk zijn. ILenT gaat een veiligheidswaarschuwing sturen aan de SO naar aanleiding van het incident met de 15 jarige jongen die een trein bestuurde. De crux ligt ook bij sociale media: op die wijze ontstaan ook contacten met machinisten die soms tot ongewenst gedrag kunnen leiden. In de luchtvaart zijn strakke protocollen: je komt de cockpit absoluut niet in; van een piloot/vlieger kan men het brevet en de vergunning wèl intrekken.

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

Wordt het geen tijd dat we bij de ERA proberen de machinisten RL 2007/59 op dit punt bij te stellen ? Onderwerp komt volgend DOSV terug; ondertussen bezien de leden DOSV hoe we grip krijgen hierop en hoe het juridisch in elkaar steekt.

4 STS passages

Omwille van de tijd behandelen we de cijfers niet. Secretaris stuurt ze rond.

5 Actualiteit: Materieeltoelating en Treindetectie

lenW geeft een presentatie over dit onderwerp, Het Ministerie wil graag antwoorden van DOSV leden op de Strategische vragen die op slide 3 zijn geformuleerd:

- * Veilig treinverkeer vereist investeringen in materieel en infrastructuur. Hoe komen we tot de maatschappelijk beste business case?
- * Wijziging systematiek vereist wijziging wetgeving materieeltoelating, maar ook "roadmap" met stappenplan en investeringen in treindetectie infrastructuur. Welk stappenplan?
- * Wat is het einddoel waar we naar streven? Landelijk assentellers en "automatische" materieeltoelating voor TSI-conform materieel?
- * De toelating van nieuwe spoorvoertuigen hoeft niet voor het gehele spoorwegnet maar kan ook voor selectie van baanvakken. Wat betekent dit voor operationele verantwoordelijkheid bijsturing en omleidingsroutes ?

Het verhaal van lenW is duidelijk en zeker relevant, het moet wel even inwerken voordat DOSV de 4 vragen kan beantwoorden. De laatste vraag gaat dat ook over werkplaatsritten en concessiewisselingen. Afgesproken wordt dat secretaris de presentatie rondstuurt aan DOSV en dat de leden van DOSV een reactie op de vragen geven voor 15 oktober.

6 rondvraag

Er komt een technische briefing van de Tweede Kamer door ProRail; afgesproken wordt dat het volgende DOSV live zal zijn.