

DOSV 2021-4

datum donderdag 9 december 2021 - TEAMS vergadering 14.30 – 16.15 uur
Voorzitter: Peter Hondebrink (IenW) **Secretaris:** Patrick van der Hoeven (VVRV)

Verslag

1 Mededelingen

Het Commissie Debat dat vandaag gepland stond is door de Kamer omgezet in een schriftelijk overleg, informatie en vragen daaruit zullen per mail naar DOSV gaan indien relevant.
Verslag 2021-3: geen opmerkingen en verslagen akkoord.

Materieeltoelating en treindetectie: reacties op de strategische vragen zijn ontvangen van RailGood en NS. DB Cargo volgt; andere DOSV leden graag ook nog reageren.
De volgende stap is dan het overleggen met de branche. Toelaten op NCBG van locs die geen Nederlandse homologatie hebben en het aanbrengen van assentellers in de infra, was ook onderdeel van deregulering goederenvervoer.

2 Veiligheidscultuur: Presentatie 'verder met veiligheidscultuur' door ILenT

Jaap van den Top stelt zich kort voor en presenteert de verschillende invalshoeken en benaderingen van veiligheidscultuur. Veiligheidscultuur is 'ChefSache' ! Elke benadering heeft elementen in zich die passen; ILenT onderzoekt welke aanpak beste past bij toezichthouder. Voor de ERA is vooral van belang bij veiligheidscultuur hoe het gedragspatroon tot stand komt; Jaap licht het ERA model met alle stappen, aspecten en deelaspecten uitgebreid toe. Het gebruik van het ERA model is overigens niet verplicht. LINEAS heeft als één van de eerste SO het proces van het Single Safety Certificate doorlopen en doorstaan en dat is erg goed bevallen. Deze werkwijze gaat helpen om de veiligheid te verhogen. Ook Connexion is al een hele tijd bezig hiermee en de sterktes en zwaktes komen goed in beeld en dat is positief. Voor wat betreft de veiligheidsladder is het doel niet om zo hoog mogelijk te staan, maar om de veiligheid te verhogen. Juist daarom kiest de ERA een eigen model. Uitwisselen tussen SO onderling van de ervaringen is belangrijk. Arriva vertelt dat uit ervaringen bij Friesland Campina dat de locaties met de hoogste scores ook tegelijk de grootste aantallen ongevallen hadden. De focus op gedragsaspecten helpt dan erg en die ziet men hierin nog niet zo sterk terug. NS meldt dat het ERA model meer holistisch is, zowel gedrag als cultuur komen aan bod en het helpt NS in elk geval om verder te komen.

Highlights ERA European Rail Safety Days: safety culture

Johanna Nes (IenW) geeft een presentatie over deze dagen in Porto, na een korte introductie van zichzelf. Als belangrijke informatie uit deze dagen komt naar voren:

- Gedrag is heel belangrijk
- Leiderschap: wat is het wel en wat is het ook niet
- Verschillende sectoren waren tijdens de dag uitgenodigd om te vertellen over veiligheidscultuur in hun sector

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

- Al deze sectoren hebben dezelfde stappen gevolgd om de veiligheidscultuur die zij wensten te implementeren
- Alle sectoren zijn gestart met een zelf-evaluatie
- Belangrijk inzicht is: veiligheidscultuur doe je niet alleen

Centrale vraag die werd gesteld bij de just culture versus de blame culture: 'hoe krijg ik voor elkaar dat de werkvloer naar mij luistert? De werkvloer heeft een heel andere cultuur dan wij'. Tot slot komt de vraag aan de orde of er een soort jaarkalender is van dit soort conferenties, zodat we ook vooraf kunnen afstemmen wie er heen gaat; lenW pakt op.

3 Best Practices / DOSV richtlijnen

Laatste openstaande Richtlijn Werving en Selectie Machinisten, met de aanpassingen die NS voorstelde is accoord. DB Cargo checkt nog even intern en laat het nog weten.

Overgang machinisten tussen Spoorwegondernemingen

Vanuit ILT loopt een Europese inventarisatie naar de rol van NSA bij het intrekken van machinisten vergunningen. Eerste beeld is dat vooral de SO een rol heeft rondom het slecht functioneren van machinisten en dit minder bij de NSA's ligt. Bij de vernieuwing van de machinistenrichtlijn kan een andere rol van de NSA op dit vlak worden ingebracht, maar dat duurt nog wel even. Het is niet een probleem van alleen de SO het is voor iedereen een probleem. In een aantal gevallen geeft een SO wel op informele wijze informatie aan andere collega bedrijven, als er afscheid wordt genomen van een machinist vanwege veiligheidsissues. De AVG lijkt een probleem bij delen van informatie; opmerkelijk is dat het 'ruimen' van dossiers bij concessiewisselingen wel is toegestaan, daarmee wordt informatie verwijderd. Ook interessant is hoe het elders is geregeld. Suggesties op de mail naar secretaris zetten, die kan dan samen met ILT en lenW dit oppakken.

4 STS passages

Connexion geeft aan dat het aantal technische STS passages significant stijgt en vraagt hoe dat komt? ProRail herkent het beeld niet; partijen overleggen onderling. Volgend DOSV agenderen hoe DOSV de STS passages als thema wil behandelen. Lineas heeft behoefte aan uniformiteit: er zijn nu veel verschillen in procedures, met soms een negatief effect op de machinist en de organisatie.

5 Actualiteit

DB Cargo heeft het onderwerp 'calamiteiten oefening' in gebracht. Bij de VBS audits door ILenT bij diverse SO werd geconstateerd dat het beheer van noodsituaties onvoldoende was geborgd en dan specifiek het doen van oefeningen. Arriva herkent het signaal; NS niet en gaat intern checken. ProRail geeft aan juist grote oefeningen te hebben gedaan zoals rond Schiphol. RailExperts heeft met ProRail Incidentbestrijding juist oefeningen gedaan in het heffen van locomotieven etc. Graag nadere informatie met elkaar delen via secretaris.

6 Rondvraag

Connexion wil graag volgend DOSV de NABO's aan de orde hebben.