

DOSV 2023-3

datum maandag 28 augustus 2023
locatie ILT, Graadt van Roggenweg 500, Utrecht
tijd: 14.00 – 16.00 uur

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

verslag

1 Mededelingen

De voorzitter heet iedereen welkom en dankt ILT voor de gastvrijheid. In een korte ronde stellen alle aanwezigen zich voor. lenW deelt mee dat inmiddels ongeveer 3000 seinen voorzien zijn van ATB vv en dat de laatste tranche nu door lenW aan ProRail is doorgegeven, die deze zal implementeren. Het concept verslag van DOSV 2 is akkoord. De actielijst wordt doorgelopen en bijgewerkt. De 3 openstaande ProRail onderwerpen voor volgende keer agenderen, samen met Ketenvaerwoordelijkheid gevaarlijke stoffen en DOVA terugkoppeling. De aankomende ERA Safety Days (Tallinn) zullen door meerdere partijen worden bijgewoond; het zou goed zijn als partijen met elkaar optrekken en volgende keer iets kunnen terugkoppelen in DOSV. Het International Railway Safety Council (Kaapstad) heeft plaats van 1 tot 6 oktober: onbekend wie daar heen gaat van de DOSV leden.

2 Veiligheidscultuur

Qbuzz licht toe wat de werkgroep, waarin Qbuzz, LTE, ILT en aantal andere deelnemers zaten, hebben besproken. Er is veel aandacht gegeven aan een veilige werkomgeving en het streven naar een open veiligheidscultuur; zowel tussen management en werkvloer als tussen de Spoorwegondernemingen (SO) onderling. Grote vraag blijft: hoe maak je dit concreet, hoe kunnen we onze intenties vormgeven ?

Een van de acties is een samenwerking DOSV – VSD vormgeven; hierover is een notitie gemaakt waar DOSV zich in kan vinden. We wachten nog op de reactie van het VSD bestuur, zodra die er is zal deze per mail naar DOSV leden gaan. Aan de orde komt ook wederom dat er verschillende gremia zijn die een overlap hebben, met de vraag hoe je die kunt bundelen in een groot overleg met alle partijen aan boord. Er zijn wel 40 partijen actief op het spoor, zo weet LTE uit het overleg van alle partijen die stroom afnemen en samen inkopen. DOSV wil geen nieuw overleg erbij, want de afvaardiging is voor veel kleinere bedrijven een (capaciteits)probleem. Wel is het goed om verbindingen te leggen.

Een andere vraag is hoe je documenten over onderwerpen rondom incidenten met elkaar

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

kunt delen om er van te leren. Strukton geeft aan dat er al veel wordt gedeeld, bijvoorbeeld de factsheets van ProRail. Strukton neemt die intern altijd grondig door en bespreekt met machinisten wat relevant is voor hen. We zouden van de factsheets ook wel wat meer willen weten over de context en de oorzaken die uiteindelijk worden gevonden, maar dat komt nu niet boven (na afronding van onderzoeken etc). Ook een interessante vraag is wat de andere SO dan intern doen met de gedeelde kennis? LTE zou het interessant vinden om te zien hoe andere bedrijven hun veiligheidsbeleid hebben uitgewerkt en die kennis willen delen. Dat helpt om je eigen beleid kritisch te reviewen. Kijk daarbij wel goed naar de context van je eigen organisatie: past wat bij een grote SO past, ook bij een klein bedrijf? Ook komt aan de orde dat veel partijen nergens bij aangesloten zijn en de vraag of je eerste alle partijen aan boord wil hebben of dat we met degenen die wel zijn aangesloten gewoon een start maken? Dat laatste lijkt handiger, allen aan boord is een illusie. Hoe staat het met het delen van informatie en kennis bij de VSD? Daar wisselen de vakmensen echt al veel kennis uit. Maar er is geen uniforme werkwijze afgesproken waarin ook informatie wordt gedocumenteerd. Wellicht is toch de beste aanpak om een concreet onderwerp op het gebied van veiligheid op te pakken dat breed interessant wordt gevonden en waar alle SO van kunnen leren en organiseer dan langs de inhoud een meeting (live of online) waar we breed voor uitnodigen. Daarbij dan afspreken dat allen achteraf ook terugkoppelen wat ze van dat onderwerp en het geleerde hebben meegenomen en/of geïmplementeerd in eigen bedrijf. Interessant is om dan ook naar patronen te kijken en naar de achterliggende waarden en normen: wat maakt dat een bepaald bedrijf handelt zoals het handelt, welke filosofie of drivers zitten daarachter. Op 5 oktober komt de werkgroep bij Alstom (vh Shunter) in Rotterdam bijeen, dan verder gaan hiermee en volgende DOSV dit onderwerp opnieuw agenderen.

3 STS passages

Vanwege afwezigheid van ProRail licht lenW de cijfers van STS toe. Zorgwekkend blijven de STS passages op de Havenspoorlijn onder de mode 'shunting', waarbij het gevaarpunt is bereikt. Het eindrapport van het onderzoek dat Arcadis doet naar STS passages onder ERTMS en de mogelijke maatregelen zal ook in DOSV worden behandeld (2024).

Als korte termijn maatregelen lijken onder andere mogelijk: snelheid omlaag, extra bakens plaatsen en de programmering van bakens aanpassen. Op 8 juni heeft een overleg plaatsgevonden met de Spoorgoederenvervoerders; komende woensdag is er een vervolg. Een tweede zorgpunt is het onterecht ontgrendelen van de ATB na een ingreep. NS biedt aan om volgende keer te presenteren hoe zij daar mee om gaat en wat zij voor acties in gang zet. Mooi voorbeeld van delen van kennis en ervaringen en bespreken met elkaar; het idee is dat we dan daarna ook opvolging er aan geven en er een volgende vergadering over terugkoppelen wat de bedrijven met de kennis en informatie hebben gedaan.

NS geeft een presentatie: Leren van data bij NS. Doel is om vooraf inzicht te krijgen in mogelijke risico's, de effecten van maatregelen te monitoren en vervolgens daarop te acteren. In de toekomst kunnen we steeds meer data beschikbaar maken en combineren met elkaar, zowel

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

uit het materieel als uit de infrastructuur, onderhoud en dienstregelingsplanning.

Een voorbeeld: door big data analyse kan onderzocht worden met behulp van gegevens uit Orbit hoe het remgedrag van machinisten er uit ziet bij 7.5 miljoen seinnaderingen (20.000 per dag). Daaruit valt af te leiden of er seinen of situaties zijn, waar Orbit meldingen vaker voorkomen en of daar wellicht iets aan de hand is met een sein of anderszins. Dat kunnen zowel gegevens uit de attentiecurve als de alarmcurve van Orbit zijn. Ook bij rijden onder ERTMS wordt data verzameld; de eerste materieelserie waar NS dat gaat doen is de Sprinter Nieuwe Generatie (SNG) en daar is een data monitoringsplan voor in de maak. Andere SO kunnen daar hun voordeel mee doen; het zou mooi zijn als ook andere deelnemers onderzoeken delen en inbrengen en NS iets nieuws kunnen bieden. De presentatie wordt nagestuurd.

Naar aanleiding van een vraag en eerdere discussie geeft NS aan dat inmiddels duidelijk is dat Orbit niet leidt tot 'leuninggedrag' (wachten op attentiesignaal voor je gaat remmen) en ook niet leidt tot meer afleiding of STS passages.

4 Evaluatie DOSV richtlijnen

In de richtlijnen was afgesproken dat het DOSV na één jaar zou evalueren wat de richtlijnen voor effect hebben en hoe ze worden gehanteerd. In het volgende DOSV agenderen we dat op basis van een evaluatieformulier dat secretaris samen met NS en ILT zal opstellen en verspreiden onder de leden. Afspraak is dat de vragen door alle leden worden beantwoord en door secretaris worden verzameld voor volgende vergadering.

Te denken valt aan:

- gebruik je de richtlijnen ?
- heeft het effect en zo ja welk ?
- is het opgenomen in het VBS ?
- wat levert het jouw bedrijf op ?

5 Concessiewisselingen

ILT presenteert de bevindingen van het onderzoek dat is gedaan rondom concessie wisselingen en de risico's daarbij voor de spoorwegveiligheid. Connexion geeft aan dat de sector nu een kans heeft om het anders te doen bij de overgang van de concessie van de Valleilijn van Connexion naar Keolis, daar informatie goed uit te wisselen over voertuigen/materieel en personeel. Voor wat betreft personeel is vastgelegd dat alle directe personeel over gaat, maar het dossier niet. Is het een idee de scope van de DOSV richtlijn overgang van machinisten naar andere werkgever uit te breiden met een paragraaf over concessiewisselingen ? Feitelijk biedt de richtlijn al de mogelijkheid: nieuwe SO kan in gesprek gaan met de overkomende machinist en vragen of hij dossier mag opvragen bij de oude SO. Wil de machinist dat niet, dan gaat hij toch over, maar het 'niet willen' is ook informatie. De presentatie wordt nagestuurd.

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

6 Rondvraag

Strukton stelt aan de orde dat de Inspectie SZW het proces geduwd rangeren met gebruik van de opstaptrede heeft stilgelegd (al enige tijd geleden). Voor geduwd rijden heeft Strukton naar andere oplossingen gezocht maar die niet gevonden. Feitelijk moet de opstaptrede veilig worden gemaakt zodat een goede arbeidsplaats wordt geboden aan de rangeerder.

Strukton is benieuwd hoe andere SO hier mee om gaan. De vraag komt aan de orde of dit een onderwerp voor DOSV is, of dat het wel erg technisch/inhoudelijk wordt.

ILT biedt aan om met Aad samen en ISZW te kijken welke opties er zijn en of het een onderwerp voor DOSV is.

7 Sluiting

CONCEPT - vertrouwelijk