

## Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

# DOSV 2020-2

<b>datum</b>	<b>donderdag 14 mei 2020</b>	
<b>lokatie:</b>	<b>video conference Microsoft Teams</b>	
<b>tijd:</b>	14.00 – 16.15 uur	
Aanwezig:	Marinke van der Kroon	I en W
	Peter Hondebrink	I en W - voorzitter
	Patrick van der Hoeven	VVRV - secretaris
	Benjamin Vos (vervangt Coen Storm)	Connexion
	Jan Botermans	DB Cargo
	Nick Bakker (vervangt Emile Broersma)	Keolis
	Mirjam Kop	NS
	Dimitri Kruik	ProRail
	Lonneke Titulaer	ProRail
	Jaap Schuurmans	Arriva
	Arno van Deursen	Lineas
	Johan de Lange	Spitzke
	René Putters	ILenT
	Miranda Schenk	Qbuzz
	Ruben Klarenbeek	Railexperts
Gasten:	Heidi van Spaandonk	ProRail
	Jantine Koebrugge	I en W
	Peter Hulsen	CQM
	Pleuni Naus	CQM

## Verslag

### 1 Mededelingen

Het verslag van DOSV van 16 januari 2020 en beknopte versie website: goedgekeurd.  
Actielijst:

- 2019-8: aanbestedingen en veiligheid: overleg concessieverleners; hiervoor was een bijeenkomst gepland, vanwege covid-19 niet doorgedaan. Opnieuw inplannen.
- 2019-10: Bigdata analyse: volgend DOSV
- 2019-11: onderzoeksrapport botsing Venlo: is bij ILT ingediend; kan DOSV kennismaken van de lessons learned ?
- 2019-13 en 2019-15 contact DOSV leden - VSD leden tot stand brengen aan hand van onderwerp detectie eisen materieel; komt in najaar terug in DOSV.
- 2020-1: op locatie vergaderen uitstellen tot na covid-19.
- 2020-2: rapportage cyclus ILT – IenW: bij programma Spoor (2020-3) in september
- 2020-5: testritten; de presentatie met een uitvraag van de issues volgt nog

## Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

### 2 Best Practices / DOSV richtlijnen

Werving en selectie Eind 2018 is er door ILenT n.a.v. een incident een thema-onderzoek uitgevoerd naar de werving, selectie en opleiding van machinisten: 'Borging vakbekwaamheid machinisten'. De aanbevelingen van dat onderzoek zijn in de richtlijn verwerkt; met NS nog afstemmen; in DOSV kan de richtlijn dan op 16 juli worden behandeld.

Dodeman Ook in juli gereed voor behandeling.

Opleiding en vakinhoudelijke begeleiding: voor 80 % gereed; in juli behandelen.

Wegbekendheid De werkgroep heeft een definitief stuk meegestuurd; dit wordt toegelicht. DOSV heeft een aantal vragen en opmerkingen bij de richtlijn:

- ILenT opteert voor een lean basis variant uiteindelijk.
- Advies mag uitgebreider, bijvoorbeeld weglernen bij dag en bij nacht: daar zit een groot verschil tussen.
- Vormgeving: aanvullen met een kader, pre- ambule en dan de richtlijn zelf.

Ook deze richtlijn kan dan 16 juli gereed zijn. Dan ook de issues over governance in DOSV bespreken en de richtlijnen dan ook vaststellen.

In het algemeen t.a.v. de vier richtlijnen:

- Wie gaat alle richtlijnen op dezelfde manier opschrijven: stijl, opmaak, layout;
- Wat doen we als een individuele inspecteur een andere visie heeft ?  
Als de sector een richtlijn vaststelt, moet er geen discussie met ILT zijn.

### 3 Veiligheidscultuur: incidenten melden vastleggen in spoorwegwet 2021

lenW geeft een toelichting op het onderwerp veiligheidscultuur in relatie tot de modernisering van de Spoorwegwetgeving: op hoofdlijnen op wetsniveau; gedetailleerder zaken meer in lagere regelgeving. De reacties van DOSV:

- naast veilig willen werken, moeten medewerkers veilig *kunnen* werken: geen druk op mensen uitoefenen en ze tools geven om veilig te werken.
- het begrip 'onachtzaamheid': mensen moeten zich vrij voelen om elk incident te melden, ook als dat mogelijk door onachtzaamheid is veroorzaakt.
- derde bullit van 'just culture' op slide 3 scherper formuleren
- verankering (slide 4): richt je naast de meldplicht ook op de tools om te melden. MBV formulier is bv niet gebruiksvriendelijk; wijze van melden hoeft niet in de regelgeving, maar moet wel goed / werkbaar zijn.
- Wat is juridisch gevolg: gaat vervolgen van personeel bij ongevallen en incidenten door ? Het strafrecht maakt het soms moeilijk om niet te vervolgen.
- Het idee is méér melden leidt tot méér inzicht. Er is een onderscheid tussen wat het bedrijf meldt (moet melden) en wat medewerkers melden bij ILT en niet meer bij eigen bedrijf ? Dat is niet de bedoeling, dat er alleen bij ILT wordt gemeld. De meldingen daarom goed synchroniseren.

## Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

De modernisering van de SW komt zo mogelijk in de zomer in (Internet) consultatie.

### 4 STS passages: Botsrisico model – STS passages Q1

#### Botsrisico-model

Het afwegingskader Botsrisico behelst het beter kwantificeren van de 'hamvraag': hoeveel neemt het risico op treinbotsingen toe of af, bijvoorbeeld bij stijging van het aantal treinen of de spoorcapaciteit. Het is ontstaan uit de verbeterambitie ten aanzien van veiligheid die ProRail heeft en concreet is het punt in 2012 als risico naar boven gekomen in het Risico Register Rijwegen. CQM heeft i.o.v. ProRail een tool uitgewerkt. Het advies dat CQM geeft is om een landelijk branche-breed botsrisico-model te gaan ontwikkelen en de vraag is welke toekomst DOSV leden in hun eigen organisatie voorzien voor een te ontwikkelen model, welke wensen hebben betrokken partijen daarbij? Ook de wensen van andere partijen dan ProRail zijn van belang, dan wordt zo'n model breder gedragen. Goederenvervoerders zullen waarschijnlijk andere dingen belangrijk vinden dan ProRail, naast de overlappen die er zijn.

Kan zo'n model een rol zou spelen bij een nieuw rangeerterrein in Groningen? In het hier en nu is dit model er nog niet; indien we zo'n model ontwikkelen, zou je inderdaad bij het ontwerp van een rangeerterrein al rekening kunnen houden met botsrisico via modelsimulatie. Het zou bijvoorbeeld ook kunnen helpen bij de keuzes die we moeten maken bij de uitrol van ERTMS-rangeren op emplacementen en de vrije baan.

Het bedrijfsproces aangesloten houden op zo'n tool is van belang, zodanig dat je het ook kunt gebruiken. Een norm over wat wel en niet veilig wordt geacht gaat helpen om veel discussies te voorkomen. Dergelijke normen zou je in workshops kunnen vaststellen. ProRail gaat initiatief nemen voor een vervolgstap; dat gaat wel enige tijd in beslag nemen om tot een ontwerp te komen. Daarna gaat ProRail dan in gesprek met de gebruikers.

#### STS passages Q1

In de eerste 4 maanden zien we minder treinen en ook minder STS passages. De vraag is natuurlijk ook wat er met de aantallen gaat gebeuren na de Covid-19 periode als we weer meer/normaal gaan rijden. Opvallend is de significante afname van STS'n bij NS, speelt Orbit hier een rol? De verhouding tussen NS en de regionale vervoerders in de aantallen STS wijzigt hierdoor. DOSV wil de stuurgroep STS 2 vragen meegeven:

- graag ook een overzicht gecorrigeerd voor Corona effect
- zit er exponentiele afname of groei in?

Op de website van ProRail [https://prestaties.prorail.nl/veiligheid/cDU177\\_Veiligheid-en-duurzaamheid.aspx](https://prestaties.prorail.nl/veiligheid/cDU177_Veiligheid-en-duurzaamheid.aspx) zijn de actuele cijfers allemaal te vinden.

### 5 ORBIT: vervolg analyse

NS heeft een notitie gestuurd met de resultaten van de verdere analyse van de effecten van Orbit. In essentie komt daaruit hetzelfde beeld naar voren als bij de vorige analyse: de flinke daling van STS passages zet zich gewoon door, er ontstaat

## Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

voor NS een heel ander STS beeld. Op Centraal Bediend Gebied (CBG) ziet NS een daling van 58 % bij de STS passages. Of dat significant is, valt statistisch nog niet vast te stellen, maar het is wel fors. S-borden blijven nog wel een issue door de gewijzigde procedure daaromtrent. NS blijft doorgaan met analyseren.

### 6 Actualiteit

Corona effect voor de sector: dit is via allerlei gremia geborgd, op vele plekken wordt hier over gesproken. DOSV laat het daarbij.

### 7 Rondvraag

Kunnen remtabellen ook Europees worden aangepakt in plaats van alleen de bestaande remtabellen in je VMS op nemen ? DB Cargo is met, Ministerie, ERA en UIC bezig om voor route Rotterdam-Italië een uniforme remtabel te maken. Spoorwegondernemingen kunnen dit samen en onderling regelen.

Wanneer is de vervolgspraak met CTGG in DOSV ? Dit is een vervolg naar aanleiding van overleg rondom botsing Tilburg. Opnemen op de actielijst.

RailExperts meldt:

- dat een machinist een rijweg op NCBG kreeg naar een spoor waar al een trein stond; in contact met de treindienstleider NCBG, die dat niet wist, ontstond een discussie of die informatie veiligheidsrelevant is. Hij pleit voor het zoeken van een oplossing hiervoor, in plaats van de discussie aan te gaan.
- De praktijkproef in Den Bosch staat eraan te komen. Hebben alle Spoorwegondernemingen voldoende maatregelen genomen om de veiligheid te borgen ? Ook LINEAS heeft niet ingestemd met deze proef. Advies is om dit punt via de formele lijn bij ProRail naar binnen te brengen.

ILenT meldt het gedoogbesluit van ILenT voor wat betreft de geldigheid van MO-PO-herinstructie tot 30 juni. Daarna wordt heroverwogen.

ILenT heeft de rapportage over botsing Venlo ontvangen; partijen zijn voor overleg uitgenodigd.

### 8 sluiting

Volgende DOSV is op 16 juli 2020; waarschijnlijk weer met Microsoft Teams of WebEx.