

## Verslag DOSV 2022-2

**datum** dinsdag 10 mei 2022  
**locatie** Teams vergadering  
**tijd:** 15.00 – 17.00 uur  
**Voorzitter:** Jeroen Renes      **Secretaris:** Patrick van der Hoeven

### 1 Mededelingen

De opvolger van Peter Hondebrink is Ebru van Schie-Akdag, zij start op 1 juli 2022. Coen Storm deelt dat hij op zijn ECM aanvraag als antwoord kreeg dat ILenT de deadline voor de vergunning wellicht niet zou halen en dat 'Connexxion hierdoor in overtreding kan zijn'. Robert Simons gaat er van uit dat de soep niet zo heet zal worden gegeten. De capaciteit bij ILenT wordt maximaal uitgenut om aan alle aanvragen te voldoen; de formulering van de zin kan wellicht handiger. Er is een capaciteits issue bij ILenT vergunningverlening in algemene zin; men is hard bezig om personeel te werven. Miranda Schenk vraagt wat het perspectief is bij de verstrekking van machinisten vergunningen; Gerben Jelsma meldt dat in december 2021 aangevraagde vergunningen op dit moment nog niet zijn verstrekt: machinisten die klaar zijn zitten op de bank en er moeten treinen geschrapt worden. Arno van Deursen herkent het beeld ook bij Goederen: ziekte speelt ook een rol, tekorten personeel lopen hoog op en zijn te hoog. DOSV vraagt aan ProRail om voor de vergadering in september een analyse van de STS passages te laten uitvoeren.

### Programma Veiligheid op het Spoor (ILT)

De Factsheet van ILT is verzonden; morgen is er een spoor themadag veiligheidscultuur.

### Ketenaansprakelijkheid gevaarlijke stoffen

Wordt na de zomer bij IenW opgepakt.

**Volgend DOSV:** Marco Kuijsten organiseert live vergadering en rondleiding bij NS Treinmodernisering in Haarlem. Een volgende keer zou Spoorgoederen interessant zijn. Op de agenda DOSV van 6/9: hoe zorg je als SO voor een veilig materieelpark? Veiligheidscultuur, ECM en onderhoud met elkaar in relatie brengen.

### 2 Veiligheidscultuur:

Danny Boeff presenteert in DOSV de safetyboard van het Programma ERTMS; nadruk ligt op kennismaken en verbinding met DOSV. De implementatie van ERTMS valt wettelijk -juist voor safety- onder verantwoordelijkheid van Inframanager (ProRail) en Spoorwegondernemingen en **niet** bij de Programmadirectie. Safetyboard heeft een adviserende rol en faciliteert; over deze governance was verwarring. De toevoeging van ERTMS aan het vervoersysteem moet de basisoorzaken van door STS schieten en door STS rijden wegnemen. Arno van Deursen kijkt vanuit een ander perspectief: ERTMS is vooral extra kosten, reizigersvervoerders krijgen de ombouwkosten vergoed, de spoorgoederenvervoerders niet. Qua veiligheid voegt ERTMS in zijn optiek tov ATBvv / ATB NG niet zoveel toe; uniforme versies ERTMS in heel Europa zou

## Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

toegevoegde waarde hebben, maar dat lijkt ver weg. ERTMS is in zijn ogen geen zegen voor de sector. Danny geeft aan dat volgens de kabinetsbeslissingen ERTMS de situatie in veiligheidsoptiek niet mag verslechteren. De safetyboard heeft moeite om andere vervoerders dan NS en Prorail te verbinden: regionale en spoorgoederen vervoerders. Douwe Wildevuur wil invulling geven, net als Railexperts en Keolis. Jeroen Renes is blij dat het contact is gelegd en ziet een goede spinoff. Over een half jaar of een jaar weer terug komen en dan bijvoorbeeld ERTMS protocollen/DOSV richtlijnen aan de orde te stellen.

### **3 DOSV richtlijnen: overgang machinisten tussen Spoorwegondernemingen**

Ter behandeling ligt een memo over wat de sector zelf kan doen om te voorkomen dat machinisten met problemen bij een SO terechtkomen zonder dat deze weet wat er speelt. De vraag is of DOSV deze richting ziet zitten. Vrijwel alle DOSV leden stemmen in met een aantal specifieke aandachtspunten; deze worden verder opgepakt. Ook bij de herziening van de Machinistenrichtlijn dit als knelpunt signaleren door lenW namens Nederland en de SO ook via de publieke consultatie. Arno van Deursen ziet in de huidige krappe arbeidsmarkt risico op wat lossere normen; hij is voorstander van een puntensysteem op de langere termijn. Secretaris gaat met de werkgroep tbv DOSV 6 september DOSV een besluit-klaar voorstel maken.

### **4 STS Passages**

Floris Wolfert van ProRail geeft toelichting op de cijfers van de STS passages:

- 10 % toename STS passages, vermoedelijk vanwege uitgedunde dienstregeling 2021;
- Dubbel aantal malen gevaarpunt bereikt;
- Grote spreiding over vervoerder en locaties.
- Vooral reizigers vervoerders

Arno meldt dat personeel méér fouten maakt: omleidingen, infra problemen leggen druk op VL, bijsturing, machinisten (uitloop van diensten). zouden achtergrond kunnen zijn daarbij. De stijging van het aantal malen gevaarpunt bereikt onder goederenvervoerders is veel hoger dan onder reizigersvervoerders (de verhouding tussen het aantal STS passages versus aantal malen gevaarpunt bereikt is ongeveer gelijk). Het Havengebied en Kijfhoek springen eruit en dat zijn exact de plekken waar de meeste infra verstoringen zijn. Rijden in shunting mode speelt ook een rol. Stuurgroep STS gaat deze issues adresseren.

### **5 Actualiteit**

Otto van Rooy meldt de internetconsultatie voor de herziening Regeling Spoorverkeer en Indienststelling Spoorvoertuigen; o.a. artikel 8 schrappen, remweg inkorten PHS/Amsterdam. Prorail komt na de zomer in DOSV met memo hoe zij daarmee om gaat. lenW reageert op alle reacties op de internetconsultatie, via de Staatscourant en de toelichting waarin lenW meldt wat zijn met de reacties heeft gedaan. Voor herziening materieeltoelating en treindetectie is een afstemoverleg met de SO ingericht, dat op 27 juni bijeen komt.

Jeroen Renes meldt dat alle spoorwegondernemingen onder 'Vitaal Spoor' vallen.

### **6 Rondvraag**

DB Cargo heeft veiligheidswaarschuwing van ILT ontvangen over LL remblokken; aanspreekpunt is Krijn van Herwaarden.