

DOSV 2024-1

datum	maandag 5 februari 2024	
locatie	Strukton, Westkanaaldijk 2, Utrecht	
tijd:	15.00 – 17.00 uur	
<u>Voorzitter:</u>	Kerwin Doelwijt	lenW
<u>Secretaris:</u>	Patrick van der Hoeven	VVRV

verslag

1. Mededelingen

lenW meldt dat ketenverantwoordelijkheid gevaarlijke stoffen doorschuift naar DOSV 2024-2, en geeft toelichting op de 2 meegezonden brieven over treindetectie maatregelen. Verslag en website versie zijn accoord. Secretaris schoont de actielijst op.

2. Veiligheidscultuur

Het overzicht van wat DOSV leden willen delen: Qbuzz en Arriva hebben beiden een 'leiderschapstraining intense' geïnitieerd, waarin centraal staat hoe je kijkt naar veiligheid. Deze training gaat naar alle managementlagen. Qbuzz wil ook het gesprek aangaan met machinisten over wat er kan gebeuren en wat je dan als machinist doet op zo'n moment. NS haalt 3 interventies uit de lijst die ze wil delen: leren van incidenten, cultuurmetingen die NS verricht en daarover de dialoog aan gaat met personeel, workshops van diverse aard. Keolis voert een proef met een gedragsdeskundige uit na incidenten, deze voert een gesprek met betrokken personeelslid over waarom het incident heeft plaatsgehad. Niet zozeer een oordeel, maar onderzoeken welke keuzes zijn gemaakt en daar inzicht in geven. Strukton deelt al jaren de factsheets met de medewerkers; als bedrijf staat Strukton op positie 5 van de veiligheidsladder. Zo werkt Strukton wel met inhuurmachinisten, maar die worden bij alle jaarlijkse herinstructies gewoon betrokken, net als de eigen machinisten. ProRail heeft een uitgebreid programma op veiligheidscultuur, zo hebben alle leidinggevenden een training gehad en maken zij een vertaling daarvan naar hun eigen clusters. Een 'Bewust veilig' dag en de week van de veiligheid bij NS waren ook indrukwekkend; in combinatie met gedragsmetingen tussendoor en terugkoppelingen daarvan aan management en personeel. DOSV spreekt af dat we elke vergadering twee presentaties houden, waarbij we één daarvan als hoofdthema helemaal uitwerken. Secretaris maakt een planning met de leden die onderwerpen hebben ingediend.

3 WOO verzoek Prorail

ProRail licht toe: een trein is doorgelopen op glad spoor, met een open overweg. Het vervolg was een WOO verzoek van een journalist; transparantie is voor ProRail geen probleem, wel leeft er zorg dat minder informatie bij meldingen zal worden verstrekt als melder het gevoel hebben dat de informatie 'op straat komt'. ProRail wil daarom een

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

richtlijn opstellen over wat we delen en wat niet. ILT checkt juridisch of inperking in belang van spoorwegveiligheid mogelijk is en inventariseert hoe andere EU lidstaten dit doen. Alles dat herleidbaar is naar een persoon, wordt overigens in WOO informatie weggelakt. ProRail maakt een concept richtlijn; de SO gaan na of zij beperkingen in de informatie zouden willen aanbrengen; ook niet DOSV leden zullen door ProRail worden geïnformeerd. Volgende vergadering alle input bij elkaar brengen.

4 STS Passages

Prorail presenteert de gegevens over de STS passages 2023 en de maatregelen.

Jaaroverzicht: een historisch laag percentage STS: 98 stuks. Wat zorgen baart is dat we met minder STS passages tegelijk in méér gevallen het gevaarpunt bereiken. Geen verschuivingen tussen Reizigers en Goederen en geen werktreinen betrokken.

We zien een toename van gevaarpunten bereikt onder ERTMS Level 1 shunting en onder remcurve bewaking (ATB vv en ATB NG); ook is er sprake van onterechte ontgrendeling na een terechte remingreep.

Arcadis onderzoek: 17 % van de gevallen betreft vertrek op rood of na omrijden, onder mode level 1 shunting. De overige 83 % heeft plaats als STS na een remming op seinbeeld vanwege het verwachtingspatroon van de machinist dat niet uitkomt; een groot deel daarvan is een deelremweg; een ander deel gaat over een rood sein dat nog niet is bediend. Er is overigens gelukkig geen toename in botsingen of treinen in elkaars rijweg. Bij 96 % van de STS passages zal remcurve bewaking het probleem oplossen.

De rol van VL nu ook opnemen in het onderzoek.

Resultaat effectiviteitsanalyse Orbit: na installatie Orbit heeft NS het probleem van onterecht ontgrendelen na een remingreep ATB vv niet meer ! Bij beladen reizigerstreinen is dit de grootste oorzaak van ongelukken. Het is primair een probleem in de interactie tussen de machinist en de trein. NS laat aan de hand van een casus zien wat de machinist ervaart en wat er werkelijk gebeurt.

5 Veilige arbeidsplaats bij rangeren

Naar aanleiding van enkele incidenten met rangeerders/begeleider BTD gesteld spoor bij geduwd rangeren heeft Strukton een behandelvoorstel ingediend en de Inspectie SZW uitgenodigd. Ook internationaal (Zweden) zijn dodelijke ongevallen gebeurd met geduwd rangeren. De gezamenlijke inspectiediensten Europa hebben een oproep gedaan aan de spoorsector om het veiliger te gaan doen. Uiteindelijk is de werkgever degene die hier initiatief in moet nemen. Een optie is om afspraken te maken met elkaar binnen de sector of een ARBO catalogus op te zetten om dit te regelen, volgende DOSV opnieuw agenderen hoe we hier vervolg aan geven.

6 Evaluatie DOSV richtlijnen

Er zijn onvoldoende reacties binnen gekomen om dit onderwerp te behandelen; we spreken af dat alle leden alsnog de evaluatie invullen (als dat nog niet is gedaan) en we agenderen het voor DOSV 2024-2.