

## DOSV 2024-2

<b>datum</b>	<b>maandag 6 mei 2024</b>	
<b>locatie</b>	<b>MS Teams</b>	
<b>tijd:</b>	13.00 – 15.00 uur	
<u>Voorzitter:</u>	Ebru Akdag	lenW
<u>Secretaris:</u>	Patrick van der Hoeven	VVRV
<u>Gasten:</u>	Floris Wolfert	ProRail

## verslag

### 1 Mededelingen

DOSV houdt een korte voorstelronde, vanwege een aantal nieuwe deelnemers. Verslag en website versie zijn accoord; één wijziging wordt verwerkt. Actielijst wordt doorgenomen, alle punten komen verderop in de agenda aan de orde. Volgende DOSV vergadering is bij QBuzz in Utrecht; Secretaris stemt met Qbuzz programma en de details af.

Naar aanleiding van vorige DOSV staat de vraag open hoe we invulling geven aan de oproep van ISZW inzake geduwd rangeren. Vanuit Strukton is contact gelegd met DB Cargo en zijn o.a. de verschillen tussen IN DIENST GESTELD spoor en BUITEN DIENST GESTELD spoor besproken. DB heeft Strukton aan informatie geholpen over hoe zij de werkwijze hebben ingeregeld. Het is aan elke SO zelf om te beoordelen of een arbeidsplaats een (veilige) arbeidsplaats is. Er zijn wagens die wel zijn ingericht op geduwd rangeren en wagens die daar niet op zijn ingericht. Strukton inventariseert nu de hele vloot wagens die ze gebruiken en onderzoekt op welke wel een veilige arbeidsplaats is te bieden en hoe. Veel SO werken met dezelfde wagens als waarmee Strukton werkte ten tijde van het incident. DB Cargo heeft in 2012 al -na een incident- de regelgeving aangepast en dat met de Arbeidsinspectie doorgesproken, waarna de huidige werkwijze is ingevoerd. DOSV wil graag op de actielijst voor 2024 dit onderwerp terug laten komen, zodra Strukton en andere bedrijven kunnen laten zien welke maatregelen zij hebben genomen. Van belang is verder, dat vanuit de concrete voorbeelden van bedrijven die wel aanpassingen doorvoeren, de Inspectie ook andere bedrijven zou kunnen aanspreken op waarom zij dat -of vergelijkbare maatregelen- nog niet hebben doorgevoerd.

### 2 Veiligheidscultuur

Een rondje langs de deelnemers levert veel op:

- Qbuzz vertelt dat daar de vraag centraal staat hoe je er voor kunt zorgen dat mensen ander gedrag gaan vertonen en als je dat weet, hoe je dat dan ook implementeert.

## Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

QBuzz heeft overleg gehad met Keolis en besloten (ook) een gedragsdeskundige te gaan inzetten, om gedrag te begrijpen en te kunnen beïnvloeden en zo te komen tot een preventieplan. Als dat resultaten oplevert wil QBuzz dat delen et DOSV.

- NS geeft aan best veel te willen delen, dat ook al te hebben gedaan, maar tegelijk ook anderen ruimte te willen geven om hun plannen en acties te delen.
- Captrain organiseert een Veiligheidsdga waar alle medewerkers aan deelnemen en bespreken hoe het werk veiliger kan. Daarnaast is het onderwerp bij begeleidingen en wordt de ARR uitgelezen. Ook Captrain wil aan de voorkant via het preventiespectrum de veiligheid verhogen en wil haar ervaringen op termijn met DOSV delen.
- DB Cargo doet veel aan veiligheidscultuur. Zo wil zij per 1-1-2025 simulatoren operationeel hebben waarop machinisten grensoverschrijdend rijden kunnen trainen en waar ook de radiobedienkast op is aan te sluiten, om zo ook de radioloc en het rangeren te simuleren. Dat zal tot grote verbeteringen leiden in de veiligheid bij het rangeren. DB wil delen met DOSV, agenderen voor 2025.
- Strukton vindt het sterkste punt de intense samenwerking met de infra vervoerders: behalve pure commercie dele deze bedrijven alles met elkaar, factsheets van incidenten, maar ook procedures, werkwijzen. Elke 6 weken is er regulier overleg waarin er geen taboes meer zijn om dingen te delen met elkaar.  
In de samenwerking met ProRail zit Strukton in de veiligheidsladder op trede 5 en dat betekent dat je de hele keten moet meenemen in je activiteiten.
- ProRail vertelt dat zij o.a. samen met RailAlert al heel veel doet in de branche en na een audit recent op trede 4 van de veiligheidsladder is aangekomen. De uitdaging voor ProRail ziet zij vooral in de gedragsaudits en dan vooral ook in de kantoor setting. Buiten is veiligheid logisch, binnen is dat soms lastiger en wil ze meer focus op en bewustzijn van welke bijdrage je vanuit een kantoor rol kunt leveren aan hoe het buiten veiliger kan en zal gaan.
- Diverse DOSV leden willen het vooral ook praktisch maken: er is een incident geweest, wat waren de gevolgen daarvan, wat heeft de SO er mee of aan gedaan en wat hebben we er van geleerd. Het behandelen van casuïstiek is soms effectiever dan een theoretische verhandeling en er zijn op zich casussen genoeg.
- Gedragsbeïnvloeding door de Toezichthouder is een mooi thema voor ILT om wellicht iets over te vertellen. Er is een podcast van Marc La Rivière hoofd toezicht Milieu bij ILT.

Voorzitter stelt voor om de reeds eerder aangeleverde onderwerpen en de bovenstaande tot een longlist aan thema's veiligheidscultuur te verwerken en af te wisselen tussen casuïstiek en thema's in de verschillende DOSV vergaderingen. En ook met elkaar te bespreken wat een goede vorm is om dat te doen.

### 3 Beperken WOO verzoek Prorail

ILT heeft nog geen antwoord van de juridische afdeling op de uitgezette vraag welke wettelijke mogelijkheden er zijn om de informatie te beperken. Wel duidelijk is dat op een WOB verzoek in de luchtvaart inzake MH17 de Raad van State door het Europese Hof in het gelijk is gesteld inzake haar advies om de informatie niet te verstrekken. Dit is gebeurd op grond van een Europese verordening en met de motivatie dat de weigering

## Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

noodzakelijk is om de veiligheid van het luchtverkeer te borgen. Dat zou ook kunnen gelden voor spoor wellicht. Het actuele issue voor ProRail is opgelost, doordat ILT op legitieme gronden heeft besloten geen MBV of STS rapport te geven bij een WOO verzoek, in het belang van de veiligheid. Toch blijft de uitkomst van het juridisch onderzoek door ILT interessant; ILT zal dit via secretaris verspreiden zodra dat bekend is. Overigens kan ILT in de nieuwe concept SW hier ook nog niets over vinden; dit is onderwerp van gesprek tussen de beleidskern en inspectie. Overigens is het nuttig om contact te zoeken met een WOO aanvrager, om vast te stellen wat men nu precies wil weten en op die manier een WOO verzoek soms te voorkomen door gerichte informatie te verstrekken. Vaak kan de informatie behoefte daarmee dan al worden bevredigd ook zonder WOO verzoek.

### **4 STS Passages**

ProRail presenteert de gegevens over de STS passages januari tot en met april 2024. De algehele trend is dalend, grootste daling bij NS (65 % minder) en DB, maar ook de regionale vervoerders dalen. Alleen bij NS Internationaal is een stijging te zien, onder andere door een recidive sein op de Watergraafsmeer. Zorgelijk is wel dat bij een dalend aantal STS passages het bereiken van het gevaarpunt is gestegen (8 → 11). Gelukkig waren er geen ATB resets meer. Ook het concept rapport van Arcadis inzake maatregelen om STS passages op de Havenspoorlijn te verminderen wordt uitgebreid toegelicht en biedt interessante perspectieven. Over ca een maand komt een tweede concept rapport (na input van ProRail en de vervoerders). Voor de zomer definitief; het rapport gaat dan met de spoorwegveiligheidsbrief na het reces naar de kamer. Overigens is er op 12 juni een commissie debat Spoor gepland; dit ter info.

### **5 Ketenverantwoordelijkheid gevaarlijke stoffen**

De geplande presentatie kan deze vergadering geen doorgang vinden; doorschuiven naar DOSV 2024-3.

### **6 Evaluatie DOSV richtlijnen**

Nog niet alle reacties zijn binnen, graag voor 6 juni aanleveren, behandeling dan in DOSV 2024-3. Secretaris zal daartoe de resultaten in een schema zetten.

### **7 Rondvraag**

Wordt geen gebruik van gemaakt.