

DOSV 2024-4

datum	woensdag 20 november 2024	
locatie	MS Teams	
tijd:	13.00 – 15.00 uur	
<u>Voorzitter:</u>	Ebru Akdag	IenW
<u>Secretaris:</u>	Patrick van der Hoeven	VVRV
<u>Gasten:</u>	Erik van Norden	Strukton
	Thijs van Kessel	RailAlert

verslag

1 Veiligheidscultuur: maatregelen pakket Voorschoten ProRail en RailAlert

RailAlert en ProRail geven toelichting op het maatregelenpakket naar aanleiding van de Ovv aanbevelingen na het ongeval in Voorschoten, aan de hand van een presentatie. De aanbevelingen van de Ovv zijn allen voorzien van maatregelen en acties om daar invulling aan te geven, waarbij zowel vanuit de optiek van de aannemers (RailAlert) als vanuit het vervoer (NS, DB Cargo) en de inframanager (ProRail) is gekeken. Genoemde partijen hebben samen onderzoek gedaan.

Eén van de besproken punten is dat incidenten bij/van vervoerders nu niet automatisch in ProVat systeem van ProRail komen, daarover wil men graag afspraken maken, om alle incidenten op één plek te registreren om er zo beter van te kunnen leren. Zo handig mogelijk inrichten is het devies om (drie)dubbel melden te voorkomen, en duidelijk maken wat je wel en niet als incidenten wilt registreren.

Aansluiten op wat er al is aan systemen en meldingen is ook een duidelijke wens.

Ook wordt gewerkt aan een Integrale risico analyse om de beide werelden (op het spoor en naast het spoor) meer met elkaar in verbinding te brengen en vraagt men aandacht voor de veiligheid van de werkenden aan het spoor en werkenden in de treinen. Andere maatregelen betreffen de effectiviteit van nachtwerk verhogen en meer dagwerk ipv nachtwerk en aandacht voor de veiligheid van ZZP-ers (strict juridisch gezien niet gehouden aan arbeidstijdenwet).

NS ziet ook wel verschillen tussen werken naast en in het spoor en vraagt zich af hoe we tot een goede samenwerking kunnen komen en de belangen goed kunnen afwegen tussen veilig werken en de eisen die bijvoorbeeld aan de concessie worden gesteld als het gaat om punctualiteit, kwaliteit en uitval van treinen. En dat brengt de vraag boven hoe het staat met stelselmanagement: dat zou een premium kunnen zijn dat daar een finaal oordeel over zou kunnen vellen. Los van het feit dat op veel onderwerpen en issues nu al veel gezamenlijke belangen kunnen worden geborgd en geregeld, ook zonder stelselmanager. Tegelijk constateren we dat het stelselmanagement wel een al jaren terugkerend onderwerp is in DOSV (vanaf het begin in 2010...). Strukton geeft aan dat wellicht een Governance Code veiligheid op

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

en in het spoor kan helpen om meer Leiderschap en Regie te vertonen. Voor wat betreft de vragen aan DOSV: NS en DB Cargo geven aan zeker mee te willen doen. Onderzoeken hoe meer/beter uitwisseling tussen RailAlert en DOSV eruit zou kunnen zien pakt secretaris met IenW en RailAlert op.

Arriva steekt niet meteen de hand op om deel te nemen: bedrijf zit al in dergelijke werkgroep, nav het ongeval in Dalfsen. Is dit een zelfde soort actie? Keolis wil meedoen maar heeft een capaciteitsprobleem: als relatief kleine vervoerder kan hij niet overal aan deelnemen; hij pleit ook voor een soort van stelselmanagement. Rail Cargo Europ meldt dat ProRail het veiligheidsoverleg in het leven heeft geroepen waar alle vervoerders zijn aangesloten. Is het een idee om dat te koppelen aan DOSV en daar de aannemers aan te laten sluiten? Ook in het Kamerdebat van 11 december aanstaande staat dit onderwerp op de agenda.

2 Veiligheidscultuur: Factsheet 'wagens rollen door STS'

Rail Cargo Group presenteert een factsheet over een incident waarbij goederen wagens zijn gaan rollen en een STS veroorzaken.

De factsheet is bedoeld om machinisten duidelijk te maken wat er is gebeurd en wat zij kunnen doen om zo'n incident te voorkomen. De factsheets hebben A3 formaat en worden aan de wand gehangen in de kantines en ook getoond op alle TV schermen die daar hangen. Vaak weten machinisten wel 'dat er iets is gebeurd' maar niet precies wat. Door de factsheet hebben ze de feitelijke informatie erbij. De factsheet is een communicatiemiddel naast het formele rapport van het onderzoek, dat ook is gemaakt. De aanbeveling 'houd je aan de regels' is wel een lastige volgens ProRail: is er ook een bronmaatregel denkbaar? Dat is lastig, omdat de techniek van goederenwagens niet heel veel ontwikkeling laat zien in systemen waarmee je dit zou kunnen voorkomen (ook al omdat de marges dergelijke investeringen lastig maken en omdat er veel verschillende goederenwagens zijn die door heel Europa rijden).

3 Veiligheidscultuur: vervolg geduwd rangeren

Strukton geeft een presentatie waarin de vervolg acties worden geschetst die Strukton heeft ondernomen na de interventie door de Arbeidsinspectie (SZW) waarbij geduwd rangeren werd verboden, indien er geen veilige arbeidsplaats kon worden gegarandeerd. Strukton heeft via dochterbedrijf in Zweden contact gelegd met Spoorgoederenvervoerder Green Cargo, die eenzelfde probleem probeert op te lossen met (onder andere) camera's. DB Cargo gaat naar aanleiding hiervan de Zweedse dochter van DB bevragen over hun ervaringen. Als volgende stap gaat Strukton waarschijnlijk een proef nemen met een Zweedse of Belgische fabrikant. Strukton meldt tenslotte dat de Inspectie SZW aangeeft dat als het werken met camera's de 'nieuwe stand der techniek' zou worden, zij daar ook op gaat handhaven in de hele sector. Eenzelfde soort beeld was er overigens ook in Zweden. De presentatie komt op de website.

Voor wat betreft volgende vergaderingen van DOSV wordt voor het onderwerp veiligheidscultuur het volgende afgesproken:

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

- in elke vergadering behandelen we één onderwerp van de longlist en één factsheet, zo mogelijk van een actueel incident;
- alle DOSV leden presenteren één door henzelf aangeleverd onderwerp van de longlist of één factsheet
- de secretaris deelt de leden in op de 4 vergaderingen van 2025, per vergadering 2 leden.
- komt die vergadering niet uit, dan kan altijd worden geschoven via secretaris.

4 Mededelingen, verslag, actielijst.

Verslag is accoord. Actie/besluiten lijst: bijwerken, aantal punten kan er na deze vergadering af.

5 Beperken informatie bij WOO verzoeken

ILT heeft achterhaald welke mogelijkheden er zijn om bepaalde informatie niet te verstrekken bij WOO verzoeken. Een WOO verzoek kan ook betrekking hebben op documenten die ILT onder zich heeft van een derde partij. De werkwijze is dan dat ILT een zienswijze vraagt aan die partij over het ter beschikking stellen van bepaalde informatie en die zienswijze wordt in de afweging meegenomen. De uiteindelijke afweging en het besluit ligt bij ILT; zij kan een verzoek (deels) afwijzen indien het strijdig is met het belang van toezicht, onderzoek of handhaving. Op deze wijze komt e.e.a. ook in de nieuwe Spoorwegwet te staan.

6 Cyberveiligheid

lenW presenteert het Cyberweerbaarheidsprogramma van lenW, dit refereert ook aan de NIB2/NIS 2, waar lenW begin 2024 ook al informatie sessies over heeft georganiseerd. Het Ministerie creëert handelingsperspectief, maar bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor de activiteiten. DB Cargo meldt dat zijn bedrijf een audit heeft gehad door ILT waarbij ook naar cybersecurity is gekeken obv de NIS 2. Neemt lenW in het programma ook de behoeften van de branche, die uit dat soort audits van ILT naar boven komen mee ? Overleg met ILT kan wellicht helpen bij het weerbaarheidsprogramma en men gaat contact hierover leggen.

DB Cargo heeft een programma lopen op cybersecurity en wil dat best delen indien daar behoefte aan is. lenW nodigt iedereen uit voor de klankbordgroep.

7 Evaluatie DOSV richtlijnen

Aan de hand van een evaluatieformulier hebben 6 DOSV leden gereageerd op de vragen die zijn gesteld (van de 10 spoorwegondernemingen die lid zijn van DOSV). In het algemeen kan worden gesteld dat de deelnemers de richtlijnen wel gebruiken, in sommige gevallen waren de richtlijnen door bedrijven zelf al eerder in procedures vervat, zoals DB Cargo die werving en selectie al eerder op vergelijkbare wijze had geborgd. DB Cargo constateert ook dat over de ingreep dodeman geen meldingen komen, dus de vraag is hoe effectief die richtlijn is. Besloten wordt die richtlijn er uit te halen en om te bouwen tot iets dat effectiever is. lenW en DB Cargo pakken dit op, agenderen voor volgende vergadering.

Hoe gaat DOSV hier mee verder ? De huidige richtlijnen hebben we en hanteren we,

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

zodra er behoefte is aan een nieuwe richtlijn maken we die en zodra een richtlijn geen doel meer dient verwijderen we die.

8 Rondvraag

De vergader data voor 2025 zijn nu gepland.