

DOSV 2025-2

datum	maandag 2 juni 2025
locatie	DB Cargo opleidingscentrum Waalhaven A. Plesmanweg 120, 3088 GD Rotterdam
tijd:	14.00 – 16.00 uur aansluitend bezoek simulatorcentrum DB Cargo
<u>Voorzitter:</u>	Ebru Akdag
<u>Secretaris:</u>	Patrick van der Hoeven

verslag

1. Mededelingen etcetera

Verslag vorige DOSV en web verslag zijn acoord met de opmerking dat de brief inzake glad spoor die in de rondvraag is genoemd geen brief van ILT was, maar een brief van ProRail aan ILT. De actielijst wordt doorgenomen en zal worden bijgewerkt door secretaris. De rapportage STS passages in Q1 2025 is schriftelijk verstrekt.

Strukton meldt dat de test van de camerabeelden voorop de eerste wagen van een geduwde trein -ter vervanging van een mens op de opstaptrede- goede beelden oplevert. ProRail kondigt de ontbijtsessie over nachtwerk aan, secretaris stuurt de uitnodiging aan DOSV door. RailAlert nodigt het DOSV voor de volgende vergadering uit bij hen in Amersfoort; daarbij kunnen de leden kennismaken met de Krol (kraan op rails). Conferenties:

- 18 en 19 september ERA Human Factors Rail Conference 2025 in London
- 1, 2 en 3 oktober ERA European Rail Safety Days in Krakow, Polen

Conferenties weer opnemen onderaan de agenda DOSV. Graag delen wie een bepaalde conferentie bezoekt.

DOSV richtlijn Dodeman ingreep: terug op DOSV na uitwerking door DB Cargo en IenW. Resultaten, nut, noodzaak en toekomst Stuurgroep STS: gaat eerst met de stuurgroep zelf worden besproken, daarna pas in DOSV.

2. Presentatie van een longlist onderwerp of factsheet: DB Cargo aanrijding Hooge Zwaluwe

DB Cargo presenteert de werkwijze en resultaten van het onderzoek dat is uitgevoerd na het dodelijke ongeval bij Hooge Zwaluwe. Onder andere staat personeel voortaan IN de loc binnen, zijn er snelheidsmaatregelen en is gewerkt aan verbetering van zichtlijnen bij overwegen, naast veel andere zaken. DB Cargo en ProRail hebben samen het onderzoek afgerond en de verbeteracties in gang gezet. Strukton geeft aan dat er veel van dit soort ongevallen plaatsvinden en dat elke spoorwegonderneming maatregelen neemt voor zichzelf; hij vraagt zich af wat de andere bedrijven daarmee doen. Nemen die de maatregelen over? Er zou meer 'moeten' in plaats van willen passen bij de maatregelen, het is moeilijk te begrijpen dat niet veel meer bedrijven de maatregelen die DB Cargo nu neemt gewoon overnemen. RailCargo heeft het inmiddels wel in de regelgeving

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

opgenomen. Volgens RailAlert heeft het CROW een handboek 'overwegen', waar ProRail en RailAlert op zijn aangehaakt. Wellicht zou ook iemand vanuit de vervoerders kunnen aansluiten? DB Cargo wacht nog op de Arbeidsinspectie en de reactie van de OVV (September), daarna zou er branche richtlijn gemaakt kunnen worden. Het DOSV besluit:

- dit onderwerp en de maatregelen niet te laten 'hangen' maar op te pakken;
- op actielijst DOSV opnemen: bekijken of hetgeen nu voorligt geschikt is om na de reactie van NLA en OVV op te nemen in een branche richtlijn
- DB Cargo gaat het onderwerp in het veiligheidsoverleg Goederen brengen
- het zou ook in het Rule book van vervoerders kunnen worden opgenomen
- DB Cargo wil wel aansluiten bij het overleg met CROW

3. Hoe kunnen vervoerders en aannemers beter met elkaar in gesprek raken?

RailAlert presenteert waar zij voor staan. Belangrijke vraag die men zichzelf stelt: wat was eigenlijk de bedoeling van een regel of procedure?

De spooraannemers en opdrachtgevers zien zich geplaagd voor een aantal uitdagingen, één daarvan is de vergrijzing: in de komende periode gaat 50 % van de klassieke werknemers in de aannemerij met pensioen, als één onderdeel van de veranderende context waarbinnen gewerkt wordt aan het spoor en erop moet worden gereden.

Toenemende schaarste maakt het nodig om met de vervoerders aan tafel te gaan, om te zoeken naar mutual gains, de verbinding terug te brengen in wetgeving en ruimte zoeken in Den Haag, bij IenW, SzW en andere betrokkenen. Vervoer en beheer in dialoog: het DOSV vindt het een goed voorstel. Keolis) geeft aan best te willen meewerken, maar heeft te maken met een perverse prikkel, namelijk dat de subsidie vervalt als er geen treinen maar bussen rijden. Dat kost een bedrijf dus geld, terwijl het algemeen belang er wellicht mee gediend is. Waarom zit er niet standaard in de concessie voorwaarden dat treinen die vervallen of vertragen door werkzaamheden, geen strafpunten opleveren?

Bij het onderzoek en de maatregelen nav het ongeval in Voorschoten is zo'gezamenlijke dialoog al gestart met ProRail, NS, RailAlert en DB Cargo. Dit zou meer structureel mogen en niet alleen na een incident. Ebru roept het DOSV op deze denkwijze in gedachten te houden en toe te passen bij al onze besprekingspunten.

4. Branchebreed registratiesysteem incidenten spoorbranche

IenW en ProRail presenteren het voorstel voor een gezamenlijk register van incidenten, als invulling van de OVV aanbevelingen 1 en 2 na het onderzoek Voorschoten. Er is commitment voor een dergelijk systeem, maar meteen komt ook het issue weer boven dat dan wel iedereen mee moet doen. Strukton stelt voor om er in de toegangsovereenkomst afspraken over te maken en het op te nemen in de Netverklaring. Ook de OVV aanbeveling gaat uit van een bepaalde verplichting. In het proces van ontwikkelen van het systeem en inrichten zal op meerdere momenten contact en afstemming plaatsvinden en er zullen verdiepende sessies in groepsverband of individueel komen. ProRail vraagt DOSV om de lijst met acties aan te vullen met wat er verder nodig is aan acties en stappen, vóór 9 juni en dan ook een contactpersoon per onderneming aan te wijzen.

5. Treindetectie

ProRail geeft een uitgebreide toelichting op de presentatie Treindetectiemaatregelen op

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

overwegen (monocultuur) vooral in de bladval periode. Op lange termijn moet ERTMS met assentellers veel problemen oplossen. Voor nu zijn andere maatregelen nodig, zoals gekoppelde inzet van treinstellen uit de risico categorie en op de risico baanvakken, tussen 1 oktober en 31 december. Reacties van DOSV leden zijn welkom, eventuele signalen over baanvakken en materieeltypen ook.

6. **Brief van ProRail aan ILT over glad spoor, remstrategie**

Het betreft hier een viertal onderzoeksrichtingen binnen de Risico evaluatie STS passages bij glad spoor: remstrategie machinisten, werking magneetremmen, dienstregeling met lage STS blootstelling en evaluatie effectiviteit herfstmaatregelen. De vraag is hoe de vervoerders met name met de remstrategie omgaan. NS licht toe dat NS machinisten hun remgedrag aanpassen zodra ze merken dat hun trein anders reageert dan normaal. ProRail licht toe dat bij glad spoor het gevraagde remvermogen niet met adhesie kan worden geleverd, dus dat anticiperen noodzakelijk is. Om bij vertraging tijd in te halen, remmen machinisten soms later of 'sportiever', wat het probleem juist verergert. Het probleem is situationeel, je kunt niet één remstrategie voor glad spoor bedenken, het is overal anders.

De spoorwegonderneming is aan de bal: neem het mee als risico en benoem en beleg het als zodanig, bespreek het in de werkoverleggen, want het gaat vooral ook over vakmanschap van de machinist. Duidelijk is ook dat een melding 'glad spoor' maakt dat machinisten defensiever gaan rijden. De Goederen machinisten rijden sowieso al veel defensiever door het hogere treingewicht en grotere treinlengte. Door dat hoge gewicht is er sowieso meer adhesie en minder problemen.

Is het een idee om glad spoor te gaan trainen in een simulator ?

7. **Rondvraag**

Geen van de stukken komt op de website.