

DOSV 2025-3

datum	dinsdag 23 september 2025
locatie	RailAlert Soesterweg 244, 3812 BH Amersfoort
tijd:	13.30 – 16.00 uur
<u>Voorzitter:</u>	Ebru Akdag
<u>Secretaris:</u>	Patrick van der Hoeven

verslag

proloog

Voorafgaand aan de vergadering bekijken DOSV leden een door Strukton naar Amersfoort gehaalde KROL (Kraan Op Lorries), met een uitleg door de Krol-machinist. Iedereen krijgt de gelegenheid om ook in de KROL te gaan zitten en te ervaren hoe dat voelt. Imposant en zeer leerzaam om te zien en te horen welke uitdagingen op veiligheidsgebied spelen bij het werken aan de Rail Infra. De KROL was overigens een Zero Emissie voertuig met 2 accu's, waarmee deze 12 uur kan werken. Daarna worden de accu's met een kraan (!) gewisseld en met een waterstof installatie weer opgeladen. Veel dank aan Strukton voor de demonstratie KROL en aan RailAlert voor de gastvrijheid in Amersfoort.

1. Mededelingen etcetera

Jean Paul van der Loo, manager QSHE DB Cargo, en Alexander Krul, teamleider ILT, stellen zich voor. Verslag vorige DOSV en web verslag zijn accoord; actielijst doorgelopen en behandeld. ProRail geeft aan dat nog niet iedereen op de uitvraag over het branchebreed registratiesysteem (Vorig DOSV) heeft gereageerd. Secretaris stuurt een rappel mail uit.

2. Presentatie van een longlist onderwerp of factsheet: RailExperts

De QSHE manager van RailExperts heeft dezelfde rol ook voor andere vervoerders. Omdat RailExperts geen grote incidenten heeft gehad, kiest hij een casus van een andere vervoerder. Casus betreft een goederentrein met kolen (300 m, 1800 ton) van de Maasvlakte naar Duitsland, die bij Meteren een STS passage onder ETCS level 2 veroorzaakt op een zondagochtend in januari. Wat eerder in de media was verschenen, dat een rood sein onder ERTMS niet te missen zou zijn, klopt niet. De trein komt voorbij het einde van de MA (Movement Authority) tot stilstand. De tijdlijn vanaf de Kijfhoek is geanalyseerd. In het jaardienst pad van de trein is een stop van 2 minuten op Kijfhoek gepland, voor personeelwissel. Omdat dat op deze dag dat niet aan de orde was rijdt de machinist met 80 km/u door en komt hierdoor 7 minuten te vroeg op de Betuweroute. De treindienstleider informeert de machinist dat er een trein vóór hem langs moet kruisen en hij dus waarschijnlijk moet stoppen bij Meteren. De situatie bij Meteren is uitdagend voor

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

goederentreinen: eerst een helling op, dan een helling af en een SMB onderaan de helling. Er volgt inderdaad een roodsein nadering en de machinist probeert de trein zo dicht mogelijk bij het SMB te zetten, zodat er zoveel mogelijk gewicht al over het hoogste punt van de helling heen is. Dat is gebruikelijk, anders loopt hij het risico te stranden en dan blokkeert hij de infra 2 tot 3 uur voordat er afgesleept wordt. Op die ochtend zijn de sporen glad en glijdt de trein voorbij het SMB. De release speed ter plekke is 15 km/u, wat betekent dat ERTMS onder die snelheid niet ingrijpt. Gelukkig wordt het gevaarpunt niet bereikt. De menselijke factor speelt hier dus een rol, maar ook het ontwerp van de infra (waar ook nog een spanningsluis ligt). Bij de in 2029 geplande ombouw van knooppunt Meteren zou dit meegenomen kunnen worden. Prorail checkt intern of dat is voorzien. RailAlert geeft in dat soort gevallen een Safety-Alert uit om te waarschuwen. Doen we dat bij het vervoer ook? Afhankelijk van de situatie doet ProRail dat naar de vervoerders ook, maar niet altijd.

3. **Presentatie van een longlist onderwerp of factsheet: Keolis**

Keolis biedt ondersteuning aan haar personeel bij traumatische ervaringen na ingrijpende gebeurtenissen, bijvoorbeeld aanrijdingen, maar ook bij een STS passage. De onmacht die gevoeld wordt doet iets met de mensen: het overkomt een medewerker zonder dat deze er iets aan kan doen. Ongeveer 3 jaar geleden is een pilot gestart waarbij een gedragsdeskundige in gesprek gaat met machinisten, nadrukkelijk niet de leidinggevende. Naar aanleiding hiervan komt ook het PO na bv een STS passage aan de orde. Arriva en enkele andere vervoerders doen dat wel standaard. De manier waarop je dat insteekt en uitvoert maakt veel verschil. Doel is niet om de machinist te veroordelen, maar wel om voor het bedrijf en voor hem/haar zelf vast te stellen of deze geschikt is voor de functie. Bij Keolis wordt dat door de leidinggevende ingeschat; bij twijfel kan een PO nodig zijn.

4. **Follow up: hoe kunnen vervoerders en aannemers beter met elkaar in gesprek raken?**

Aanleiding was het congres over nachtwerk; daar komt begin 2026 een vervolg op, waarbij de Railinfra branche en de vervoerders worden uitgenodigd. Dat is een eerste vervolg; verder mag het onderwerp ingebracht worden bij de meetings over de nieuwe Beleidsagenda Spoorveiligheid waar lenW mee bezig is. Voor het samen (Railinfra en Vervoerders) leren van incidenten is deze (DOSV) tafel voor nu de beste. Na het congres op de agenda van DOSV wat de afdrank is en welke vervolgacties gewenst zijn.

5. **Openstaande acties/agendapunten:**

DOSV richtlijn dodeman ingrijp effectiever; secretaris overlegt met DB Cargo en lenW. Nut, noodzaak en resultaten stuurgroep STS: dit loopt nog binnen de Stuurgroep zelf, pas daarna in DOSV; maatregelen n.a.v. Hooge Zwaluwe in DOSV richtlijn opnemen? Op volgend DOSV agenderen of een DOSV richtlijn wenselijk is.

6. **Simulator training machinisten remgedrag op glad spoor**

DOSV wil wel dat simulator scenario's worden ontwikkeld om machinisten te laten ervaren hoe het voelt als er onverwacht glad spoor optreedt. Een gesprek tussen ProRail en de VVRV scenariomakers is gepland. De vraag komt op tafel of de spoorwegondernemingen het dan ook echt gaan gebruiken. NS geeft aan eerst intern te willen onderzoeken of er al

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

zulke scenario's zijn en of dit inpasbaar is in de herinstructies. Besloten wordt eerst een kleine pilot te doen, waar Strukton, Qbuzz en Keolis mee gaan doen om te kijken of dit de moeite waard is en wellicht breder uitrol verdient. Daarbij kunnen ook andere situaties uit de praktijk van de vervoerders in de simulatie worden ingebracht, bijvoorbeeld glad spoor in Lunteren waar op enkelspoor een kruising met ene tegentrein plaatsheeft. Na het gesprek met ProRail neemt secretaris contact op deelnemers pilot.

7. **STS passages**

Afgesproken is deze 2x per jaar in DOSV te presenteren, dus volgend DOSV.

8. **Rondvraag**

Arriva biedt aan volgend DOSV een presentatie veiligheidscultuur of factsheet te verzorgen. Volgend DOSV ook terugkoppeling van Rail Safety Days agenderen.