

DOSV 2026-1

datum	maandag 9 maart 2026	
locatie	Onderzoeksraad voor de Veiligheid	
tijd:	15.00 – 17.00 uur	
<u>Voorzitter:</u>	Ebru Akdag	IenW
<u>Secretaris:</u>	Patrick van der Hoeven	VVRV

verslag

1. Mededelingen etcetera

Volgende vergadering zal Arriva een onderwerp over Veiligheidscultuur presenteren. Verslag DOSV 2025-3 is accoord; 2025-4 is vervallen. De actielijst wordt doorgelopen en geactualiseerd door secretaris.

Naar aanleiding van verslag meldt ProRail terug over de situatie in Meteren: de nieuwe “buitenboog” van PHS Zuidwestboog Meteren (de aantakking vanuit Den Bosch op de Betuweroute richting Rotterdam) heeft een helling met een SMB-passage in het ERTMS-gebied. Deze helling voldoet aan de OVS en er is geprobeerd de helling minimaal te maken. Om het issue van stranding op bogen (hellingen) en STS-passages bij SMB-bord goed in beeld te krijgen zijn er met vervoerders uitgebreide simulaties gedaan. Beide issues traden niet op. Belangrijkste is wegbekendheid. Vandaar ook dat ProRail een test en proefbedrijf heeft gepland in de zomer van 2030. Blijft nog wel de vraag of dan ook de bestaande helling en/of SMB bord bij Meteren dan ook wordt aangepast.

2. Presentatie onderzoek overwegaanrijding Hooge Zwaluwe

De OvV presenteert het onderzoek door de Onderzoeksraad met de oorzaken en de aanbevelingen, zoals opgenomen in het rapport, en vraagt de leden van DOSV om reactie daarop. Er komen een aantal onderwerpen aan de orde:

- a. Maak één partij verantwoordelijk: de wegbeheerder of ProRail of de Gemeente. ProRail weet niet dat er een weg wordt aangepast en de partij die dat doet meldt dat niet aan ProRail;
- b. Als ProRail ergens een waarschuwbord wil zetten, moet zij aan vele partijen toestemming vragen, nauwelijks werkbaar en kost veel tijd;
- c. Als het gaat om het risico van laagfrequent bereden spoor in het risicomodel overwegen is het natuurlijk wel de vraag waar ProRail de euro's het beste zou kunnen investeren: in laagfrequent bereden of frequent bereden spoor;
- d. De rol van de weggebruiker lijkt wat dun in het onderzoek te zitten: de vrachtwagenchauffeur moet toch gewoon goed opletten ?
- e. Het is de vraag of eerder alerteren van een weggebruiker gaat helpen;

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

- f. Wat had de machinist nog meer kunnen of moeten doen dan ? Hij heeft ongeveer alles uit de kast gehaald. Het onderzoek legt veel verantwoordelijkheid bij één partij (DB Cargo) of aan één kant van de zaak (Spoorsector);
- g. Voor wat de aanbeveling aan lenW: in 2018 al is een wetsvoorstel door lenW gemaakt om verantwoordelijkheden beter vast te leggen, daar heeft de Raad van State best veel kritiek op gehad. lenW is nu bezig met een analyse van wat er nu exact in de wet- en regelgeving staat hierover; daarbij blijkt dat het heel veel moeite kost om met IPO, VNG en de vele wegbeheerders in contact te komen. Op de Beleidsagenda spoor opnemen hoe lenW hier mee verder gaat. RailAlert geeft als tip om de CROW nomen op te zoeken, en daar contact mee te zoeken. CROW geeft tools en richtlijnen aan o.a. wegbeheerders.
- h. DB Cargo meldt dat er al in 2009 een rapport is verschenen over rangeren en overwegen in de havens en de risico's, waarin een aantal best eenvoudige maatregelen worden opgesomd om ongelukken te voorkomen.
Wat is daarmee gebeurd ?
- i. lenW gaat de haven- en industrielijnen meenemen in een inventarisatie en daarbij kijken naar de specifieke risico's.
- j. ProRail geeft aan dat het NABO werk veel heeft opgeleverd voor reizigers vervoer. Als deze overwegen op de Beleidsagenda zouden worden opgenomen en er ook geld bij wordt geregeld, wil ProRail daar best een soortgelijk programma voor opzetten;
- k. DB Cargo is bezig met het opzetten van een meldingssysteem voor machinisten om 'bijna ongevallen' op dit soort locaties te kunnen melden en registreren;
- l. Voor wat betreft de vraag of er een branche richtlijn zou moeten worden gemaakt wordt de afspraak gemaakt dat secretaris en DB Cargo bekijken of dat zou kunnen en gewenst is en een voorstel daarover voor DOSV opstellen.
- m. Op de vraag wat de waarde van zo'n brancherichtlijn is, omdat slechts enkele goederenvervoerders aan DOSV deelnemen: ILT kan aan vervoerders die niet volgens de brancherichtlijn werken vragen wat zij dan wel doen om deze risico's te mitigeren.

3. Presentatie jaarverslag 2024 ILT en reflectie op het spoor 2025

ILT presenteert globaal het jaarverslag spoorveiligheid 2024, dat begin december 2025 samen met de 'reflectie op het spoor 2025' aan de Tweede kamer is aangeboden. In het commissie debat in de tweede kamer krijgt het verslag meestal niet veel aandacht. Om meer aandacht te vragen voor het verslag en met name de reflectie wil de ILT Ronde Tafel gesprekken in de sector organiseren. Het DOSV wordt gevraagd of hier behoefte aan is en welke onderwerpen zich hiervoor lenen. ProRail vraagt zich daarbij af wat dit toevoegt: we weten elkaar te vinden, ook de ILT, als dat nodig is. Het gaat ook over verantwoordelijkheden: die zijn belegd en de vraag waar we daarover spreken is ook al behoorlijk ingevuld met alle gremia die er al zijn (waaronder DOSV). ILT doelt vooral op onderwerpen die in een breder gezelschap dan DOSV zouden kunnen worden besproken met de hele spoorsector. De vraag komt op tafel of we niet bv ook een normenkader veilig rangeren zouden moeten maken, vergelijkbaar met het normenkader veilig werken dat RailAlert heeft voor werken aan de infrastructuur. RailAlert zou wel graag zien dat ILT

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

eens gaat kijken naar de sturing die er is en wat het effect daarvan is op het stelsel. Bijvoorbeeld: sturen op punctualiteit is niet altijd sturen op onderhoud, kosten, ARBO-veiligheid.

Prorail ziet het feit dat er geringe aandacht in de kamer voor is ook wel als een compliment; NS vindt reflectie op zich over veiligheid wel waardevol. Uiteindelijke conclusie van DOSV is dat we ILT kennen en weten te vinden als dat nodig is. Het is belangrijk dat ILT zuiver blijft in haar rol en reflectie zou op meer macro niveau passen.

4. **Hernieuwde inrichting STS stuurgroep**

ProRail presenteert het voorstel voor een nieuwe structuur voor de STS stuurgroep en het Umfeld er om heen. De presentatie wordt aan de leden gestuurd.

Behalve de verplichting in de beheerconcessie voelt ProRail ook een intrinsieke motivatie om de stuurgroep STS te trekken en te faciliteren. De beleidskant komt in de stuurgroep op tafel, de werkgroepen zijn bedoeld voor vakinhoudelijke zaken en leren. Het lijkt verstandig het veiligheidsoverleg goederen er bij te betrekken (als zo'n werkgroep) omdat dat goed bevolkt wordt vanuit de spoorgoederenvervoerders. De status van het DO Goederen is wat minder duidelijk, het lijkt dat de animo iets minder is geworden daarvoor.

Op de huidige setting van de stuurgroep is geëvalueerd en de deelnemers hebben hun wensen doorgegeven. ProRail gaat nu actief de partijen met een toegangsovereenkomst benaderen om deel te nemen aan de nieuwe structuur. Er is ook een beleidsgroep, waarin NS, ProRail en IenW zitting hebben. Andere partijen mogen aansluiten, dat hoeft niet. Arriva vraagt zich af of zij vanuit DOSV nog invloed heeft dan, ProRail geeft aan dat DOSV zeker invloed kan nemen op de beleidsgroep.

5. **Cijfers en analyse STS passages 2025**

ProRail presenteert de cijfers. De rapportage wordt aan de leden nagestuurd. In hoofdlijnen is het beeld:

- STS passages van 118 → 104, betekent minus 12 % tov 2024
- Gevaarpunt bereikt 22x → minus 18 % tov 2024

Vergelijken we met 2018 dan is er sprake van 31 % reductie.

Verder:

- een afname van STS onder Spoorgoederenvervoerders
- reductie van STS bij NS international, vermoedelijk uitfasering TRAXX
- weliswaar 12 STS bij NS reizigers, maar daarvan 9 herroepen sein vanwege spoorloper en dat valt onder verantwoordelijkheid van ProRail; feitelijk dus slechts 3
- Gevaarpunt bereikt bij reizigersvervoerders stabiel op 14
- toename van botsingen tussen rangeerdelen.

6. **Openstaande punten en onderwerpen**

- a. DOSV richtlijn dodeman ingrijp effectiever maken: IenW en DB Cargo pakken dit op; Terugmelding DOSV 2026-2.
- b. Afdronk congres nachtwerk: sowieso is het netwerk verder versterkt, verder zijn er werkgroepen ontstaan:
 - RailAlert met de beide inspecties (ILT en SZW)

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

- ProRail – vakbond - aannemers – RailAlert hebben verklaard zich aan de opgestelde agenda te committeren
- c. Rail Safety Days Krakow: enkele terugkoppelingen door lenW:
 - meer leren van normaal werk: het gaat nèt goed, of bijna fout, daar mag meer aandacht aan worden gegeven. Hoe geef je daar invulling aan ?
Bijvoorbeeld door in DOSV die situaties te delen, in plaats van ongevallen
 - hoe dicht moet lenW op de veiligheidscultuur zitten, of moeten we de sector zijn werk laten doen ?
 - presentatie van een directeur die in zijn veiligheidsvest komt: het management is natuurlijk verantwoordelijk, maar de werkvloer moet wel melden !
- d. Simulatie remgedrag glad spoor: er worden scenario's gemaakt voor verschillende situaties en die zijn op tijd vóór de herfst beschikbaar.
- e. RailAlert laat een mooi en duidelijk filmpje zien over de paradox van het spoor met de belangen van vervoerder, aannemer en beheerder. Te vinden op de website van RailAlert. <https://www.railalert.nl/nieuws/dagnacht-congres-van-gesprek-naar-concrete-stappen/>

7. Rondvraag

Geen punten.