

DOSV 2024-3

datum	vrijdag 13 september 2024	
locatie	Qbuzz, Griffioenlaan Utrecht	
tijd:	13.00 – 15.00 uur	
<u>Voorzitter:</u>	Ebru Akdag	lenW
<u>Secretaris:</u>	Patrick van der Hoeven	VVRV

verslag

1 Mededelingen

DOSV houdt een korte voorstelronde, vanwege een aantal nieuwe deelnemers.

Verslag en website versie zijn accoord. Actielijst wordt doorgenomen:

- ketenverantwoordelijkheid gevaarlijke stoffen: afgerond, vervalt.
- veilige arbeidsplaats geduwd rangeren: in vergadering 2024-4 agenderen. Er is contact gelegd tussen Strukton en DB Cargo. Bij een arbeidsplaats van formaat is een nieuwe toelating van een wagen nodig en dat houdt SO tegen. Aad Onderwater maakt een A4 met de stavaza/vorderingen voor volgend DOSV. Alle andere punten komen verderop in de agenda aan de orde.
- Update ILT inzake beperken informatie WOO verzoeken: 2024-4.
- Overige punten staan op de agenda.

2 OVV onderzoek Voorschoten

De OVV geeft een presentatie over de ongevalsfactoren en de systeemfactoren. Aan de hand van een animatiefilm wordt geschetst wat er is gebeurd. Eén van de conclusies is dat de richtlijnen vooral op arbeidsveiligheid zijn gericht en minder op Spoorwegveiligheid; ook constateert de OVV dat de nadruk in het beleid vooral op beschikbaarheid ligt. De presentatie wordt aan de leden nagestuurd en komt op de website van DOSV.

Op de vraag aan DOSV wat zij uit deze presentatie halen komen verschillende reacties:

- ProRail heeft goed notie genomen van alle aanbevelingen aan ProRail en is met RailAlert aan de slag gegaan om tot een aanpak te komen. Hoe komen van deze grote wijzigingen die in de aanbevelingen zitten iets dat snel werkt en effectief is? En welk platform kiezen we daarvoor, Capaciteitsmanagement en Capaciteitsverdeling?
- Strukton geeft aan dat je feitelijk bij het contracteren in de markt harder en explicieter zou moeten verankeren hoe er wordt gewerkt, maar dat gebeurt onvoldoende. Partijen die zelf voor méér veiligheid kiezen zijn daardoor duurder en verliezen werk aan partijen die op de grens gaan zitten qua veiligheid.

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

- NS heeft met DB Cargo en ProRail ook eigen onderzoek gedaan en zij hebben een gezamenlijke RI&E gemaakt. Dit soort onderzoeken leidt tot cultuurveranderingen, het heeft ook impact op het personeel, ook bij andere spoorwegondernemingen (concludeert RailExperts).
- Opvallend is dat bij een BUTA (Buiten Termijn Aanvraag) wel allerlei maatregelen als snelheidsbeperkingen mogelijk lijken, waar dat bij reguliere aanvragen lastiger is.
- Ook Qbuzz heeft ervaring met incidenten, onder andere een melding van een machinist die schrikt van 2 baanwerkers met bosmaaiers die de berm van de spoorbaan snoeien en verrast worden door zijn trein, terwijl de veiligheidsman even verderop tegen een relaaskast op zijn telefoon zit te kijken. Dat soort incidenten meteen melden en de aannemer hierop aanspreken.
- Bij buitendienststellingen overdag speelt ook nog het financiële aspect voor vervoerders.

DOSV besluit het onderzoek Voorschoten aan de longlist veiligheidscultuur toe te voegen, met als focuspunt: hoe leggen de betrokken partijen (aannemers, ProRail, vervoerders) samen deze puzzel ?

Voor volgend DOSV RailAlert uitnodigen om ook nadere uitleg te geven.

3 Veiligheidscultuur

Overige onderwerpen veiligheidscultuur:

- Factsheets opstellen en behandelen nav incidenten: wat is er gebeurd en wat doe je ermee, welke maatregelen genomen ?
Secretaris vraagt aan DOSV leden uit, alle deelnemers doen mee, factsheets verdelen over de 4 vergaderingen in 2025.
- Longlist veiligheidscultuur: in DOSV 2025-1 vaststellen wie presentaties gaan geven; in en vanaf DOSV 2025-2 gaan doen.

4 STS passages

ProRail presenteert de analyse van de STS passages. Er is sprake van een lichte toename van de STS passages en van het bereiken van het gevaarpunt met beladen reizigerstreinen. STS passages onder Level 1 ETCS is afgenomen (Havenspoorlijn).

Verder vallen 2 STS passages met bereiken van gevaarpunt onder ATB NG op: oorzaak is dat remcurvebewaking bij NG niet over hele snelheidsbereik effectief is door de plaats van de balises; terwijl level 2 ERTMS via GSM-r contact met RBC opbouwt.

De presentatie wordt aan de leden DOSV nagestuurd.

Verder valt te melden dat er een verkennend onderzoek loopt naar art 30 en 31 van de Regeling Spoorverkeer. Resultaten uit het Arcadis onderzoek worden eveneens gepresenteerd: uit de analyse die is gemaakt blijkt een complexe problematiek. Er zijn ook een aantal oplossingsrichtingen uitgewerkt, die deels in combinatie kunnen worden

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

toegepast. De voorkeursoplossing van ProRail bestaat uit een combinatie van ERTMS functionaliteiten:

- Danger for Shunting
- Remcurvebewaking vanaf vertrek emplacement richting hoofdspoor
- Remcurvebewaking tot en met aankomstspoor emplacement

Op dit moment is er een Reviewfase door betrokken spoorwegondernemingen, ERTMS afdelingen ProRail en Verkeersleiding ProRail. Van belang is een volledige acceptatie van onderzoeksresultaten door gehele branche. Zie ook nagestuurde presentatie.

5 Evaluatie DOSV richtlijnen

Door tijdgebrek verschoven naar DOSV 2024 – 4.

6 Rondvraag

geen