

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

DOSV 2020-4

datum	donderdag 12 november 2020	
locatie	TEAMS vergadering	
tijd:	13.00 – 15.30 uur	
Voorzitter:	Peter Hondebrink	IenW
Secretaris:	Patrick van der Hoeven	VVRV
Afgemeld:	Dimitri Kruik	ProRail
	Johan de Lange	Spitzke
Aanwezig:	Coen Storm	Connexion
	Arno van Deursen	LINEAS
	Henry Böhm	DB Cargo
	Marco Kuijsten (vv S.Göddeke)	NS
	Miranda Schenk	Qbuzz
	René Putters	ILenT
	Jaap Schuurmans	Arriva
	Heidi van Spaandonk	ProRail
	Lonneke Titulaer	ProRail
	Wesley van der Manden	Railexperts
 Gasten:	Anne Zwiers, directeur overwegen	ProRail
	Gerben Leskens	ProRail
	Stefan van Norden	CapGemini
	Huug van Aardenne	ProRail
	Henk Brill	Sabic
	Macco Korteweg Maris	VNCI / CTGG
	Gert Jan de Geus	OCI Nitrogen

Verlag

1 Mededelingen

Johan de Lange neemt niet meer deel aan DOSV, wegens het beëindigen van de activiteiten van Spitzke in Nederland; men gaat de Nederlandse markt vanuit Duitsland bedienen. Mirjam Kop is van baan veranderd en treedt per 1 december in dienst van Enexis. Sacha Göddeke is haar opvolger en vaste deelnemer aan DOSV namens NS. Marco Kuijsten vervangt indien noodzakelijk (zoals vandaag) Coen Storm meldt dat Connexion positief door een maturity audit van ILenT heen is gekomen. En dat dit waardevolle inzichten heeft opgeleverd. Het concept verslag DOSV 2020-3 wordt goedgekeurd.

.

2 Veiligheidscultuur

NABO's

Anne Zwiers, directeur overwegen bij ProRail, geeft een presentatie over de NABO's en de wijze waarop ProRail samen met de SO probeert hier te acteren. Er is veel druk nodig geweest vanuit de directies van ProRail en vanuit de directies van de SO die betrokken waren om alle

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

partijen die betrokken zijn bij NABO's mee te laten werken aan oplossingen. Coen Storm vraagt naar de stand van zaken rond enkele actiepunten:

- beperken gewichten van voertuigen die overwegen gebruiken: dit punt loopt nog, is onderdeel van de tijdelijke maatregelen, hierover is ProRail in gesprek met de branche organisaties.
- Vallen de MeBeLa's (**M**echanisch **B**ediend **L**andhek) onder de NABO aanpak? Ja.

De presentatie van ProRail is inmiddels aan alle DOSV leden verstuurd.

Uit de gesprekken met machinisten blijkt, dat de zorgen diep zitten bij de machinisten; besproken is hoe we als sector bezig zijn om de NABO's aan te pakken.

Marco Kuijsten geeft inzicht in wat NS doet voor wat betreft de NABO's en is blij met de samenwerking. NS gaat uitgebreid onderzoek doen; Marco biedt aan dat te delen in DOSV. Coen pleit voor duidelijke communicatie over de crashnormen van de treinen.

vervoer gevaarlijke stoffen: ketenverantwoordelijkheid

Peter Hondebrink heet Macco Korteweg Maris, Henk Brill en Gert Jan de Geus welkom. Henk is aanspreekpunt voor de Ovv voor wat betreft het ongeval in Tilburg.

De chemiebedrijven zijn naar DOSV gekomen om het nog eens te hebben over de aanbevelingen van de Ovv: ketenverantwoordelijkheid borgen en dus het gesprek op gang brengen met de partijen in de keten. ILenT heeft de VNCl, CTGG en Chemelot hier ook om verzocht, aangezien ILenT de vorderingen op de aanbevelingen Ovv monitort (2x per jaar spreken ze daar over). De Chemelot bedrijven zien dat het nu veel meer over de keten partners moet gaan. Men vindt het spoor een hele veilige modaliteit, daarnaast is Chemelot afhankelijk van spoor en kan zij zich geen incident veroorloven.

De presentatie is inmiddels aan de DOSV leden gestuurd en gaat in op de verrichte Risico analyses; er worden een aantal risico's benoemd en bezien door de bril van de chemie:

- wat als we niets doen;
- wat als we maatregelen nemen en wat is dan restrisiko;
- is het restrisiko acceptabel? Zo nee: wat gaan we dan nog extra doen?

DB Cargo heeft bij de analyse support gegeven, want de chemiebedrijven zijn geen specialisten op spoorgebied. De chemiebedrijven willen kijken of de punten die zij als risicovol cq. risico reducerend hebben geïdentificeerd door de spoorbedrijven worden herkend en welke acties gezamenlijk te ondernemen zijn:

1. te hoge snelheid
2. Roest rijden met treinen met Gevaarlijke Stoffen
3. Last minute een andere route rijden.
4. Incident in binnensteden
5. Ingezette wagons nog verder verbeteren
6. Treinen met Gevaarlijke Stoffen zo min mogelijk laten stoppen; als het nodig is dan op een veilige plek. Wachtsporen dus handhaven
7. De kwaliteit van ketelwagens blijven verbeteren, alhoewel de bedrijven al state-of-the-art wagons hebben en een strakke leeftijdsgrens hanteren.
8. Onderhoud aan de wagons internationaal verbeteren.
9. Melden van mankementen aan wagons. Experiment op Chemelot met scan op vitale punten door apparatuur.
10. Machinisten/treindienstleiders specifieke opleiding Gevaarlijke Stoffen aanbieden.
11. Onderhoud goederenspoorlijnen
12. Een groene golf voor treinen met Gevaarlijks Stoffen

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

13. Betere beveiliging van emplacementsen

Het gesprek gaat over de ervaringen van de chemiebedrijven bij het oppakken van activiteiten met ProRail en betrokken vervoerders in de keten, verbeterstappen zijn noodzakelijk. Coen Storm brengt in dat de keten verantwoordelijkheid belegd zou kunnen worden bij een systeemverantwoordelijke die dat afdwingt of er toezicht op houdt. Ook ERTMS wordt besproken: waarom komt er op de Maaslijn geen ERTMS? Discussies in de spoorsector gaan volgens hem meer over reizigersvervoer dan over goederenvervoer. Spoorgoederen vervoer in Nederland is per definitie een internationale aangelegenheid, terwijl de maatregelen die we nu horen een nationaal karakter hebben. Hoe pakt ProRail zaken op met Infrabel, DB Netz, ERA als het gaat om maatregelen? Daar moet ook meer aandacht voor komen. Peter Hondebrink vraagt aan René Putters hoe ILenT kijkt naar systeemverantwoordelijkheid, kan ILenT hier een rol bij vervullen? René geeft aan het grotendeels eens te zijn met de punten die de VNCl opsomt. Een regierol past niet bij de taken van de Inspectie, die is toezichthouder, geen actor. Veiligheidscultuur kan nooit voor één partij alleen de opdracht zijn, de inzet zou moeten zijn meer onderling samen te werken en informatie uit te wisselen. Daarop kan ILenT natuurlijk wel monitoren. Van belang voor een regie functie is dat iedereen weet wanneer er gevaarlijke stoffen in een trein zitten; voor een coördinerende rol zou je stelselmanagement moeten inrichten, zoals daar nu binnen het Programma ERTMS over wordt nagedacht; tegelijk is dat een toekomst verhaal en kan dat nog jaren duren. Het gaat over wie **nu** de regie neemt in de keten. Zou het een idee zijn om zoiets te doen als met overwegen, iemand die dedicated met dit onderwerp aan de slag kan gaan? Henk Brill vraagt om iemand in het Ministerie aan te wijzen die een bijeenkomst gaat beleggen om de partijen bij elkaar te brengen. Dit gaat niet als vanzelf in de sector. Peter neemt dit mee en gaat hier even over nadenken.

Programma Spoor

Vanwege afwezigheid van Robert Simons schuift dit punt naar volgend DOSV. Peter en René vertellen iets over de hoofdlijnen van het jaarverslag Spoorveiligheid ILT en de kamerbrief spoorveiligheid voor de 2^e kamer - overwegen: ruim aandacht in jaarverslag, blijft grootste oorzaak van ongevallen;

- STS passages komt terug (lichte stijging tov 2018)

Peter vult aan waar vanuit Ministerie over wordt gerapporteerd: beleidsagenda

Spoorveiligheid 20-25, cybersecurity, voortgangsmeldingen. Op 3 december is een AO Spoor waarin e.e.a. op de agenda staat.

3 Best Practices – DOSV richtlijnen

Voor ligt een overzicht met 4 DOSV richtlijnen in een uniform format. Allen gaan akkoord met de richtlijnen en het format en geven aan in hun bedrijven zo te gaan werken, met de volgende uitzonderingen:

- Richtlijn selectie machinisten is nog niet helemaal klaar: NS is hier nog niet mee akkoord. Er liggen principiële punten die NS anders wil. Coen vraagt waar die punten dan zitten, aangezien de rest van de werkgroep het wel met elkaar eens was. Jaap Schuurmans zal het Arriva lid van de groep, Hub Bracun, vragen om de werkgroep even opnieuw bijeen te brengen en namens NS Marco aan te haken.
- Lineas is het grotendeels met de 4 richtlijnen wel eens en zal die grotendeels volgen, maar geeft tegelijk aan dat het bedrijf in 7 landen werkt, en probeert de richtlijnen

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

overall zo veel mogelijk te harmoniseren. Lineas zal dus wel de hoofdlijn maar niet alle details volgen.

Volgende vergadering van het DOSV dus deze 4 richtlijnen als set definitief maken. Voor nu stemt het DOSV in met de 3 gereed zijnde richtlijnen en gaan de leden ermee aan de slag.

4 STS passages

Heidi licht de slides over de STS aantallen toe. Coen heeft moeite met de absolute getallen van het aantal STS'n. Door de corona pandemie zijn de cijfers vertekend. Hij wil liever de cijfers gerelateerd aan het aantal kilometers zien. Jaap is het met Coen eens.

Heidi licht het memo over het Bots risicomodel toe. De gedachte is dat het een branche breed model moet worden, en dan zou er vanuit de branche een opdracht moeten komen om dit te ontwikkelen. DOSV heeft behoefte aan een businesscase om mee binnen de bedrijven de boer op te gaan, het gaat om forse bedragen en dan moeten de benefits duidelijker worden: de voorstellen gaan alleen over geld en niet over de resultaten. Daarnaast speelt nu dat door de Corona pandemie en wegvallende opbrengsten er weinig of geen financiële ruimte is bij de bedrijven. Heidi overlegt met Peter en maakt een verhaal dat digitaal naar DOSV leden komt. Bij de financiering zou ook het departement misschien wat kunnen betekenen ?

5 actualiteit

Praktijkproef 's Hertogenbosch verkorten remafstand

Peter heet Huug van Aardenne, Stefan Norden en Gerben Leskens (ProRail) welkom. Zij leggen uit dat ProRail in het project verbeteren van de opvolgtijden van treinen allerlei maatregelen onderzoekt om meer treinen op dezelfde infrastructuur te kunnen laten rijden. Het verkorten van de remafstanden is één van de mogelijke maatregelen. De presentatie is aan de DOSV leden nagezonden.

Gerben Leskens is de leider van de praktijkproef, projectmanager bij ProRail en is samen met NS en goederenvervoerders bezig met deze proef. De proef heeft geleid tot discussies in de sector onder andere over minimaal 54 % rempercentage, daar zijn alle SO op één na mee accoord inmiddels. De resultaten zijn nog voorlopig, maar uit die voorlopige resultaten blijkt dat de machinist veilig en adequaat kan stoppen voor het stoptonende sein in de aangepaste situatie bij blokken van minimaal 300 meter.

Als de proef slaagt, wil ProRail de mogelijkheid voor korte blokken gaan creëren, hiervoor is een wijziging van de Regeling Spoorverkeer nodig. De mogelijkheid hebben voor korte blokken wil overigens niet zeggen, dat overall korte blokken worden gemaakt.

De reacties van het DOSV: Coen vindt het een prima proef, dit is al langer gewenst, dus als de proef slaagt zsm uitrollen. Marco geeft een compliment voor de zorgvuldige aanpak van de proef en sluit zich aan bij Coen: doen als uit de resultaten blijkt dat het veilig kan ! Henry Böhm geeft aan dat bij DB Cargo de opstart niet lekker is verlopen maar dat dat goed is opgepakt en hersteld. Arno wil even afwachten wat de resultaten zijn, het ziet er wel veelbelovend uit. Lineas wil eigenlijk nergens stilstaan en een groene golf. Wesley van der Manden (Railexperts) houdt een reactie nog even aan. Vanuit de proef blijft nog wel de behoefte om met machinisten van DB Cargo te spreken, dit pakt Henry op.

Als de proef succesvol is, hoe lang duurt dan de uitrol ? Huug van Aardenne kan daar nog

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

niets van zeggen. Er komt een gesprek met het Ministerie (Otto van Rooy), zodra proef klaar is. Waarschijnlijk kan het Ministerie dan wel een inschatting maken van hoe snel de Regeling Spoorverkeer kan worden aangepast. In de planvorming van infraprojecten kan dan dus rekening gehouden worden met het moment waarop kortere blokken kunnen worden gebouwd, om te voorkomen dat we nieuwe infra 'oud' bouwen en dan weer om moeten bouwen.

6 Rondvraag

Behalve het webverslag van de vorige keer en de agenda besluit DOSV geen van de andere stukken op de website te zetten, vanwege de vertrouwelijkheid.

Marco Kuijsten biedt aan een volgend DOSV een korte presentatie te geven over de effectiviteit van Orbit; DOSV wil graag kennismaken. Ook dan het gesprek met Connexion voeren over samenwerking met Orbit, aldus Coen.

Peter meldt dat per 1 december 2020 Jeroen Renes in dienst treedt van het Ministerie als opvolger van Marinke van der Kroon. Jeroen is dan ook de plaatsvervanger van Peter.