

DOSV 2021-2

datum	maandag 21 juni 2021	
locatie	TEAMS vergadering	
tijd:	15.00 – 17.00 uur	
<u>Voorzitter:</u>	Peter Hondebrink	IenW
<u>Secretaris:</u>	Patrick van der Hoeven	VVRV
Aanwezig:	Coen Storm	Connexion
	Jeroen Renes	IenW
	Douwe Wildevuur	DB Cargo
	Bas ter Laak	Keolis
	Arno van Deursen	LINEAS
	Miranda Schenk	Qbuzz
	Sacha Götdeke	NS
	René Putters	ILenT
	Jaap Schuurmans	Arriva
	Lonneke Titulaer	ProRail
	Wesley van der Manden	Railexperts
Gasten:	Robert Simons	ILenT
	Julia Burggraaf	ProRail
	Herman Tijmsa	ProRail

Verslag

1 Mededelingen

Peter Hondebrink heet Bas ter Laak, concessiemanager Twente bij Keolis Nederland en Sacha Götdeke, directeur QSHE en duurzaam ondernemen bij NS, van harte welkom in hun eerste DOSV vergadering.

Naar aanleiding van het verslag: Coen Storm maakt zich over de NABO's en de actuele stand van zaken nog steeds zorgen; Douwe Wildevuur geeft aan zich te hebben aangemeld voor de werkgroep Ketenaansprakelijkheid; Peter Hondebrink gaat een werkgroep starten hierover en zoekt nog één Spoorwegonderneming om te participeren.

René Putters meldt dat ILenT in juli een brief gaat uitsturen over de vermelding van de materieel en infrastructuur kennis op het aanvullend bevoegdheidsbewijs van de machinisten, dit naar aanleiding van vragen uit de sector. Arno van Deursen vraagt zich af of er veel gaat veranderen, volgens René niet. Hij geeft aan dat is afgestemd met de ERA en DVIS hierover.

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

2 Veiligheidscultuur

Veiligheid bij Concessiewisselingen

Robert Simons presenteert enkele slides: ILT heeft een project gestart dat ongeveer een half jaar gaat lopen over het onderwerp concessiewisselingen. Onderdeel daarvan is een draaiboek dat ILT maakt met alle aandachtspunten rondom concessiewisselingen, bedoeld voor de inspecteurs, met daarin de ervaringen en lessen van eerdere wisselingen verwerkt. Ook wordt een InfoGraphic gemaakt om de betrokken partijen te attenderen op de risico's die zich voordoen. Wat het lastig maakt is dat de ene partij enthousiast gaat beginnen aan een concessie en de andere partij vaak teleurgesteld gaat stoppen met die concessie. Het gesprek tussen beide partijen heeft als doel om de overdracht veiliger te laten verlopen, door een goede kennisoverdracht te borgen. Of dat lukt zou onder andere moeten blijken doordat er geen sprake is van (een stijging van) STS passages.

Jaap Schuurmans geeft aan dat een concessiewisseling niet per definitie tot veiligheidsrisico's hoeft te leiden, maar dat de problemen ontstaan bij overname van personeel en het proces daaromheen. Robert Simons pleit voor maatwerk: elke concessiewisseling specifiek bekijken. Arno van Deursen brengt in dat het goederenvervoer geen concessies kent, alleen bij sommige bedrijfsrangeerterreinen waarvan het beheer over gaat naar een andere SO. Daarbij wordt dan in een overdrachtsdocument exact omschreven wat er aan veiligheidsonderwerpen moet worden geborgd en is er altijd sprake van een bepaalde overgangperiode.

Coen Storm vult aan dat hij een duidelijke tijdslijn mist: een machinist van nul af aan opleiden lukt niet in 3 maanden en ook het omscholen van een machinist voor ander materieel en infrastructuur in 3 maanden is krap. De periode van 3 maanden is te generiek.

Ook materieeltoelating was een probleem was bij de laatste concessiewisselingen.

Jeroen Renes presenteert vanuit het Departement een aantal slides. Wat ingewikkeld is, is dat het om regionale concessies gaat en DOVA / lagere overheden beleidsverantwoordelijk zijn, maar tegelijk lenW over de STS passages rapporteert o.a. aan de Kamer. Als mogelijke oplossingen ziet hij meer aandacht vragen voor veiligheid in de concessies naar het einde van de looptijd, met name voor wegbekendheid bij de nieuwe concessiehouder. Voor het HRN kan dat worden ingebed, maar voor regionale lijnen naar DOVA slechts worden geadviseerd. Zijn vraag aan DOSV is welke interventies de leden zien om een 'veiligheid-dip' te voorkomen en wie daarin een rol zou moeten pakken ?

Bas ter Laak stelt voor om te kijken wat er valt te leren van de afronding van de laatste wisselingen en de effecten daarvan bijvoorbeeld in STS passages. Wellicht is het mogelijk een soort replay te maken van de gebeurtenissen ter lering aan nieuwe vervoerders.

Coen Storm ziet voldoende ervaringen die ook door de regionale vervoerders in de interviews zijn gedeeld: nieuw personeel, nieuw materieel en nieuwe infrastructuur hebben allemaal een bepaalde maat in tijd nodig, die ook nog afhangt van de grootte van de concessie waar het om draait.

Jeroen Renes geeft aan al deze inzichten mee te nemen in de gesprekken tussen lenW en DOVA; in de rondvraag van een volgend DOSV zal hij hierover terugkoppelen.

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

Best Practice werken aan veiligheidscultuur

Lonneke Titulaer laat in een aantal slides zien hoe ProRail aan veiligheidscultuur werkt. Jaarlijks laat ProRail haar positie op de veiligheidsladder bepalen en afgelopen keer bleek er te weinig voortgang in het proces en de pro-activiteit. ProRail besloot daar geen genoegen mee te nemen en startte een programma 'Veiligheidshart', dat als een paraplu allerlei lokale initiatieven ondersteunt en omspant die de veiligheidscultuur bevorderen.

Jaap Schuurmans vertelt aansluitend dat Arriva druk is met het Management Maturity Model. Veiligheidscultuur is voor hem de combinatie van alles wat je doet en wat dan blijft hangen tussen de oren van het personeel. Arriva doet veel aan ARBO veiligheidsmanagement en zij willen ook weer een campagne starten. Kern is continu vasthouden en volhouden om wat te bereiken. Robert Simons beaamt dat de integrale aanpak van belang is: het gaat de werkvloer aan, maar ook de financials van het bedrijf.

Sacha Göddeke heeft veel herkenningpunten. NS meet 1x per 3 jaar de positie voor wat betreft de veiligheidscultuur; ProRail meet jaarlijks voor de veiligheidsladder. Sacha is ook gecharmeerd van de Safetywalks waarin een gemêleerd gezelschap van Directie en medewerkers op locatie gaat en daar het gesprek aangaat over veiligheid en wat dat dan concreet inhoudt. ProRail doet de Safetywalks ook met de aannemers en dat werkt prima. ProRail zoekt ook kennis en inzichten bij andere bedrijven/sectoren; zo is uit een contact met chemiebedrijf Sabic kennis van buiten naar binnen gehaald en ook met de ingenieursbureaus en aannemers lopen discussies over veiligheidscultuur.

Miranda Schenk herkent veel beelden; ook Qbuzz wil het veiligheidsbewustzijn verhogen en zowel bij trein als bus in de DMG concessie proactief aan de slag gaan.

3 Best practices - DOSV richtlijnen

Open staat de afronding van de richtlijn werving en selectie machinisten. IenW en NS gaan nader in overleg.

Afstemplatform Regelgeving

Herman Tijmsma van ProRail houdt een presentatie; de vragen aan DOSV worden besproken en de leden reageren daar op. Coen Storm begrijpt en onderschrijft het probleem en vraagt zich af waarom een dergelijke afstemming niet via de VSD kan verlopen? Voor ERTMS heeft Connexion (nu) geen tijd: wordt binnen de concessie Connexion pas in 2035 aangelegd. Arno van Deursen meldt dat de goederenvervoerders het lastig vinden dat er zoveel 'tafels' zijn waar zij geacht worden aan te schuiven en pleit voor éénmaal per maand alle onderwerpen op één middag bij elkaar te behandelen; de bedrijven hebben geen of weinig overhead en capaciteit voor overleg.

Sacha Göddeke vindt afstemmen van regelgeving van belang, ze is een voorstander van de optie dat we het gaan regelen; hoe is haar om het even. ERTMS zou in haar ogen via het Stakeholdermanagement van het ERTMS programma moeten verlopen, dat draait al.

Jaap Schuurmans sluit zich aan bij voorgaande sprekers. Peter Hondebrink neemt deel aan het kwartaaloverleg Regelgeving en wil dit onderwerp daar agenderen en daarbij gebruik

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

maken van de suggesties die in DOSV zijn gedaan. Hij pleit voor duidelijke keuzes welke onderwerpen waar zijn belegd en een efficiënte tijdsbesteding. Veiligheidsonderwerpen inzake regelgeving kunnen in DOSV ter tafel komen en de ERTMS onderwerpen bij het Stakeholdermanagement van het Programma/OKE.

4 STS passages

Het overzicht van de STS passages tot 15 juni 2021 is verstrekt aan de leden bij de stukken. Sacha Göddeke vindt de aantallen STS passages hoog, hoger dan vorig jaar. Lonneke Titulaer geeft aan dat er vorig jaar door de Covid 19 pandemie veel minder treinen hebben gereden in de eerste helft van het jaar. De vergelijking met 2020 gaat mank vanwege Covid; ten opzichte van 2019 scoort 2021 zelfs beter: minder STS passages.

vervolg Big Data analyse

Julia Burggraaf van ProRail presenteert het vervolg op de analyses Big Data om te achterhalen welke verbanden er zijn te leggen tussen factoren, als het gaat om STS passages. Eén van de bevindingen betreft het patroon van seinopvolging dat een machinist vaak meemaakt. De kans op een STS passage bij een afwijking in de seinopvolging van een patroon in seinopvolging dat zeer vaak door de machinist is ervaren, is significant groter naarmate het vaak voorkomende patroon vaker is doorlopen. De afstand tussen het laatste gele sein en het daarop volgende is ook een factor die bepalend is voor hoe succesvol het remgedrag van de machinist dan nog is als het patroon afwijkt. Maar er is nog veel meer informatie in het rapport te vinden. Het DOSV heeft de presentatie met veel waardering gevolgd en is onder de indruk van wat er met (veel) data kan worden bereikt aan inzicht: echt concrete handvaten leveren over hoe je STS passages kunt voorkomen. In een volgend DOSV kan ProRail mogelijke vervolgstappen presenteren; DOSV ziet dat met belangstelling tegemoet.

5 Actualiteit

Door Wesley van der Manden van RailExperts is de vraag ingebracht welke mogelijkheden er zijn voor de spoorwegonderneming om zelf alcoholtests af te nemen bij veiligheidsfunctionarissen. Volgens de wet kan dat op dit moment alleen door opsporingsambtenaren (i.c. Inspecteurs van ILT) worden afgedwongen. Coen Storm is het Alcohol, drugs en medicijnen beleid aan het herzien en wil terug naar één model. Idee is een ademtest 's morgens en indien er een indicatie is dat het niet in orde zou kunnen zijn, een opsporingsambtenaar inschakelen voor een echte test. Sacha Göddeke gaat het beleid bij NS navragen, zij heeft nu geen concreet beeld. Arriva test zelf niet. Douwe geeft aan dat op dit moment er binnen DB Cargo NL, bij gebreke van een wettelijke basis daartoe, geen beleid is op het uitvoeren van preventieve alcohol testen en deze derhalve niet plaatsvinden. Er is echter wel de wens bij DB om hier mogelijkheden voor te krijgen als werkgever. Jeroen Renes meldt dat alleen ILT een alcoholtest mag afnemen, maar elke spoorwegonderneming wel zelf preventiebeleid kan maken. Onduidelijk is of er aanpassingen komen in de wet. Een eventueel wetgevingstraject

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

zou later in 2021 bekeken gaan worden door SZW. Zie ook [Kamerbrief handreiking ADM-beleid | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#).

6 rondvraag

Hier wordt geen gebruik van gemaakt.