

DOSV 2025-1

datum woensdag 12 februari 2025

locatie Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8, Den Haag
vergaderzaal A.405

tijd: 10.00 – 12.00 uur

Voorzitter: Aimée Verhulsdonck lenW

Secretaris: Patrick van der Hoeven VVRV

Aanwezig: ILT – NS – ProRail – RailAlert – lenW – RailExperts – Strukton – Connexxion - Qbuzz

verslag

1 Mededelingen etcetera

Verslag van 20 november 2024: geen opmerkingen. Voor wat betreft factsheets spreken we af dat die niet door secretaris worden verstuurd omdat de spoorwegondernemingen ze zelf al ontvangen van ProRail. Idee is dat een deelnemer die een casus langs ziet komen die interessant is om dieper te bekijken dat meldt bij secretaris, zodat we na enige tijd -zodra onderzoek nav de factsheet verder is- deze kunnen agenderen en er uitgebreid op in kunnen gaan met meer informatie dan in de factsheet.

De indeling van deelnemers voor wat betreft de presentaties veiligheidscultuur in DOSV in 2025 is accoord. Van 1 tot en met 3 oktober zijn de European Rail Safety Days in Krakow, Polen. Graag aangeven wie van plan is daar naar toe te gaan.

Morgen is er een plenair debat over het OVV onderzoek van het ongeval in Voorschoten; mogelijk komen ook nog andere punten aan de orde. Betrokken partijen hebben de noodzakelijke acties goed in beeld, pakken dat serieus op.

2 Beleidsagenda Spoorveiligheid

lenW geeft toelichting: de Beleidsagenda Spoorveiligheid loopt af en ter voorbereiding op een nieuwe beleidsagenda heeft het Ministerie zich een aantal punten afgevraagd:

- in hoeverre is de lopende beleidsagenda bekend in de sector ?
- speelt deze een rol bij keuzes die door de bedrijven worden gemaakt ?
- worden de doelstellingen nog herkend, is dit nu wat het moet zijn ?

De vragen zijn met de stukken aan de leden meegestuurd en het idee is om in deze vergadering het beeld op te halen hierover en over welke onderwerpen op een nieuwe, beleidsagenda toegevoegd moeten worden cq van de agenda af kunnen.

Railexperts kent de beleidsagenda, maar beschouwd het document als 'te hoog over'

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

document voor de kleinere Spoorwegondernemingen (SO) en stelt vast dat het bij de audits niet of nauwelijks aan de orde komt. Strukton geeft aan dat het intern wordt besproken, maar tegelijk niet heel hoog op de agenda staat. Het is een beleidsstuk, vertaling naar de medewerkers is lastig; als voorbeeld ERTMS: dat speelt vooral voor de grote SO'n een rol. Connexion beaamt dat. Qbuzz pakt al een hoop van de aspecten die op de agenda staan in de praktijk op, bijvoorbeeld spoorlopers maakt men elke dag mee. DB Cargo herkent de doorvertaling van de agenda in de gesprekken met ILT wel en waardeert het initiatief om nu aan de voorkant te vragen wat de SO willen en er van vinden. ILT heeft al uitvoerig met lenW gesproken over de beleidsagenda en vindt het handig om zowel lange als korte termijn doelen er in op te nemen.

ProRail heeft nog een evaluatie gesprek met lenW in de planning staan, de beleidsagenda is niet helemaal compleet. Ook mogen de prioriteiten bij de verschillende punten duidelijker. ProRail gebruikt de beleidsagenda wel in eigen doelstellingen.

NS geeft aan niet dagelijks naar de beleidsagenda te kijken, maar het stuk is wel degelijk in beeld bij de afdeling veiligheid. Onderwerpen herkent NS en juicht deze ook toe; prima om integrale veiligheid toe te voegen, maar waarom gaat sociale veiligheid er af? In het coalitie accord heeft dat juist prioriteit gekregen, dus die zouden we eigenlijk wel op de agenda moeten houden. lenW geeft aan dat de kern van het onderwerp sociale veiligheid bij andere ministeries thuis hoort dan lenW en dus ook op andere beleidsagenda's komt. Norbert Plemper (NS) geeft aan dat CSM de komende periode behoorlijk worden uitgebreid en daar zit vanuit Europa óók sociale veiligheid in.

Kerwin Doelwijf (lenW) wil de Beleidsagenda van indicatoren voorzien, want die zitten er nu onvoldoende in. Daarnaast gebeurt er veel op losse onderdelen, de governance mag beter worden geregeld en er is te weinig reflectie op waar we nu staan, wat we hebben bereikt en wat we willen bijstellen. Het plan van aanpak gaat lenW komende week bespreken. Voor Thijs van Kessel van RailAlert is het document nieuw; hij is wel verheugd te lezen dat de agenda er is en dat hij ziet dat de werelden van aannemers en vervoerders samen komen. Wat op de agenda mag worden opgenomen is het verdelen van schaarste in de infra, want dat gaat een issue worden komende tijd: hoe doe je dat met elkaar? De vraag komt op tafel als we dit lijstje zien, met onderwerpen die blijven en gaan: zijn er dan nu al suggesties of opmerkingen? Enkele:

- de omvang van de thema's verschilt enorm, er mag een ordening in om de prioriteiten te geven;
- security en cybersecurity uit elkaar trekken;
- wat versta je onder veilige berijdbaarheid?

3 Presentatie van een longlist onderwerp of factsheet: overwegen (NS)

NS houdt een presentatie over overwegen; de presentatie wordt aan de leden nagestuurd en laat de ontwikkeling in denken en handelen zien, waarbij na incidenten steeds een verdere risico reductie werd doorgevoerd. Het resultaat is: binnen 10 jaar van ruim 200 naar rond de 100 sts-passages en een grote daling in 'gevaarpunt bereikt' gerealiseerd, naast prioriteit in sturing op de meest risicovolle situaties. Als het gaat om overwegen moeten de bestuurders van voertuigen gewoon stoppen voor rood: ze weten dat er een trein komt.

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

Leading indicatoren bij ongevallen blijken relatief nieuwe zaken als: rijden met koptelefoon op, maar ook een navigatie die zegt rechtsaf en dan rijdt de auto gewoon het spoor op. Er gebeuren dingen in de wereld van het spoor die we goed mitigeren, waar we veel geld aan uitgeven. Maar tegelijk zoeken we 'spoorse' oplossingen voor niet-spoorse problemen. De vraag is dus welke niet-spoorse oplossingen kunnen we bedenken?

ProRail denkt heel diep over na oorzaken van incidenten en zoekt dieper naar wat er onder/achter kan zitten. Voorbeelden: na het doormidden rijden van een Carnavalswagen op een overweg het benaderen van alle carnavalsverenigingen over deze risico's. Vervolgens is de vraag wat doe je dan, wat organiseer je. Ander voorbeeld zijn de zeer zware voertuigen: die maken dat de schade heel erg stijgt, waarbij ook speelt dat de buffers van de trein niet op de hoogte zitten waar de grootste massa van het voertuig zit. Ook in het systeem van 'spoor' moeten we nieuwsgierig blijven naar wat er verder nog mogelijk is: tunnels ipv overwegen, early warming systems, etc. DB Cargo onderschrijft het verhaal en vult aan, naar aanleiding van het dodelijk ongeval met een vrachtwagen op een overweg (Moerdijk): hoor je de typhoon van de locomotief nog in een geïsoleerde vrachtwagen cabine, dus is een Typhoon nog wel een reële barrière? En je komt ook uit bij de wegbeheerder: als de weg zo smal is dat een chauffeur allerlei manoeuvres moet uithalen om geen schade te rijden en dan dus minder aandacht heeft voor een trein? Strukton beaamt dat aan de inrichting van wegen die leiden naar een overweg nog veel valt te verbeteren. Zo is de zichtbaarheid soms slecht, zijn er hele krappe bochten etc. lenW geeft aan dat er al veel is gedaan aan overwegen en dat dat ook resultaat heeft gehad maar dat we zien dat er nu stagnatie optreedt in de verdere reductie van het aantal aanrijdingen en aantal dodelijke slachtoffers. Typisch een punt voor de beleidsagenda. ProRail heeft hierop allerlei acties ingezet, zoals slimme camera's en veel meer andere dingen, maar nul risico bestaat niet. Qbuzz Kok onderschrijft ziet dit ook bij uitvoeringsorganisaties van bijvoorbeeld gemeentes: de veegwagens zijn zo goed geïsoleerd vanuit de Arbo voorschriften, dat de bestuurders niets meer horen. Wat is dan het belangrijkste? NS geeft aan blij te zijn met de discussie in DOSV, tegelijk blijft de zorg. DB Cargo biedt aan om in komend DOSV (2 juni 2025) het rapport over het onderzoek naar het ongeval Moerdijk toe te lichten.

4 Presentatie van een longlist onderwerp of factsheet: ongevalsrapportage opstaptrede

Strukton Rail is verantwoordelijk voor het Materieelbedrijf van Strukton, inclusief de werkplaats en werd geconfronteerd met een schademelding waarbij een Kettinghor en/of MFS machine schade aan een perron in Zwolle hebben veroorzaakt met vermoedelijk een opstaptrede/trap. Niet te achterhalen was of er sprake was van afwijking van het profiel, of dat trap was losgeraakt. De vervoerder was Volker (reed de trein) en de vraag diende zich aan wat hun rol was en wat de rol was van de ECM (werkplaats) en de eigenaar van het materieel. Strukton heeft onderzoek gedaan en vastgesteld dat de trein van Leeuwarden naar Amersfoort reed en bij Zwolle een oproep voor snelremming kreeg van de treindienstleider in verband met schade aan het perron; een trap van de MFS was over het perron gevlogen nadat deze was losgeraakt en er was schade aan perron en materieel. De onderzoeksvragen waren:

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

- waren de trapjes goed bevestigd ? De machine had kort tevoren een revisie gehad en daarbij waren alle trapjes eraf gehaald en weer gemonteerd nadien.
- was de ruimte tussen perron en trein voldoende (binnen/buiten profiel vrije ruimte) ?

De trapjes bleken volgens voorschrift gemonteerd, maar er bleek een verschil tussen de trapjes links en rechts en er bleek een verschil in soorten gehanteerd schroefdraad. De fabrikant Plasser & Theurer had hier nooit op gewezen. De afstand tussen trein en perron bleek in orde, behalve wanneer de linker en rechter trap worden verwisseld.

Daarnaast blijken er hoogteverschillen tussen verschillende machines, bijvoorbeeld ontstaan na het afdraaien van de wielen. Al deze informatie was bij de technische dienst van de ECM niet bekend. Er was ook geen echte instructie voor de montage, alleen maar 'op dezelfde manier als ze zaten'. Directe oorzaak lijkt dat de bouten waren losgetrild en het trapje daardoor was gaan hangen en het perron heeft geraakt. Het zou ook kunnen dat het opstaptrapje niet goed was gemonteerd. De genomen maatregelen betroffen:

- Schroefdraad aangepast en de bouten afgelakt
- Werkoverleg met personeel
- Toolboxen met informatie
- Bevindingen ook extern gedeeld met collega's bij Plasser & Theurer

5 STS passages in 2024

ProRail licht de sheets toe (via Teams). De presentatie is aan de leden al vooraf toegestuurd. De cijfers zijn uit de database van ProRail en moeten nog door ILT formeel worden vastgesteld. Als we terugkijken naar het jaar 2019 dan realiseerde de sector tussen de 40 en 50 STS passages per kwartaal; dat is nu rond de 30 per kwartaal, een forse vermindering. De Corona periode in 2020 maar zeker ook de invloed van de invoering van Orbit hebben deze reductie veroorzaakt. Met name bij NS heeft Orbit gezorgd voor grote vermindering. In 2024 hadden we 6 STS passages meer dan in 2023, (5 %), is geen daadwerkelijke trend. Er is geen significant verschil tussen maanden. De norm van 27 x gevaarpunt bereikt wordt overschreden (29) en dat is al 3 jaar het geval. De toename zit bij Arriva en NS, niet bij goederen. Voor GVP open overweg gaat ProRail apart monitoren en classificeren; overigens was in 2024 lager. Ook aan tal STS onder shunting level 1 en GVP bij goederen is afgenomen. Douwe vult aan dat ook GVP Kijfhoek is verbeterd. RailExperts vraagt of in de afname STS goederen ook wordt meegewogen dat er veel minder treinen hebben gereden dan vorig jaar ? Daarover loopt discussie, omdat treinkm eigenlijk niet zoveel zegt, je zou beter andere waarde kunnen hanteren dan aantal treinen of treinkms. Seindichtheid, aantal roodsein naderingen, etcetera. Een juiste exposure rate is lastig te vinden.

6 Rondvraag

RailAlert zou graag voor volgende keer agenderen hoe we breder dan alleen vervoerder of alleen aannemers met elkaar in gesprek kunnen gaan en blijven: doen we dat in DOSV of op andere manier ?

Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid DOSV

DB Cargo wil doel, nut/noodzaak en resultaten van de Stuurgroep STS bezien, en delen in DOSV volgende vergadering; ProRail wil volgend DOSV graag praten over de registratie van incidenten in de spoorbranche en zal dit voorbereiden met lenW en in overleg met SO'n. Ook de brief van ILT inzake glad spoor, remstrategie en remsystemen, mag op de agenda van volgend DOSV. ILT is al in gesprek met NS, maar wil andere vervoerders daar in laten meedenken.