



**Inspectie Verkeer en Waterstaat**

NR. 16

Datum  
23 juli 2008  
Contactpersoon  
[redacted]  
Doorkiesnummer  
-  
Bijlage(n)  
-  
Onderwerp  
Plan van Aanpak

HSA Beheer NV  
t.a.v. Dhr. [redacted]  
Postbus 487,  
1000 AL Amsterdam

Uw kenmerk  
-  
Ons kenmerk  
VENW/IVW/2008/10644/1079-05

Geachte heer [redacted]

De Inspectie Verkeer en Waterstaat Toezichtheenheid Rail (verder de Inspectie) heeft op 18 juli 2008 uw 'Plan van Aanpak Veiligheidsmanagementsysteem HSA Beheer' ontvangen en het Audit- en inspectieplan 2008 – Integraal Proefbedrijf naar aanleiding van de afwijkingen, beschreven in het Inspectierapport met kenmerk VENW/IVW-2008/10341/1079.50 d.d. 15 juli 2008.

De Inspectie heeft kennisgenomen van uw Plan van Aanpak met de verbetermaatregelen om het VMS van HSA te verbeteren en te implementeren in de organisatie. U wordt verzocht de Inspectie, overeenkomstig de gemaakte afspraken, voortdurend op hoogte te houden van de stand van zaken.

Ik hoop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

DE UNITMANAGER INSPECTIE,

Ir. [redacted]

**Toezichtheenheid Rail**  
Unit Inspectie  
Postbus 1511, 3500 BM Utrecht  
Bezoekadres St. Jacobsstraat 16, Utrecht

Telefoon (030) 236 [redacted]  
Fax (030) 236 31 99  
Internet [www.ivw.nl](http://www.ivw.nl)



VENW/IVW-2008/10644

## Inspectierapport

Rapportagedatum    Versie  
24 juli 2008        Definitief

Inspecteur

Kenmerk

VENW/IVW-2008/10341/1079.50

**HSA Beheer NV**

**Amsterdam**

*Continuerende inspectie  
Veiligheidsattest Deel A en B  
2, 6, 9 en 11 juni 2008*

Toezihteenheid Rail  
Unit Toelating en Continuering Rail  
Postbus 1511  
3500 BM Utrecht

T +31 30 2363 174  
F +31 30 2363 190

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Opdracht, autorisatie en beslissing</b>	<b>3</b>
1.1	Opdracht	3
1.2	Autorisatie	3
1.3	Besluit	3
<b>2</b>	<b>Beschrijving inspectie</b>	<b>5</b>
2.1	Scope	5
2.2	Van toepassing zijnde regelgeving	5
2.3	Procesverloop	5
<b>3</b>	<b>Gegevens spoorwegonderneming</b>	<b>7</b>
3.1	Algemene gegevens	7
3.1.1	NAW gegevens	7
3.1.2	Directie en bedrijfsleiding	7
3.1.3	Inschrijving kamer van koophandel	7
3.2	Bedrijfsactiviteiten	7
3.2.1	Bedrijfsactiviteiten netwerk (Type, aard en omvang)	7
3.2.2	Overzicht baanvakken	8
3.2.3	Werknemers	8
3.2.4	Bedrijfsvergunning	8
3.2.5	Veiligheidsattest	8
<b>4</b>	<b>Overtredingen, tekortkomingen en opmerkingen</b>	<b>9</b>
4.1	Overtredingen	9
4.2	Tekortkomingen	9
4.3	Opmerkingen	10
<b>5</b>	<b>Toelichting op besluit</b>	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>16</b>

# 1 Opdracht, autorisatie en beslissing

## 1.1 Opdracht

'Stel door middel van een continuerende inspectie vast of aan HSA Beheer NV (hierna: HSA) een veiligheidsattest deel A en deel B kan worden verleend, zoals bedoeld in artikel 32 eerste lid van de Spoorwegwet. De inspectie vindt plaats naar aanleiding van de aanvraag van HSA d.d. 21 december 2007 om het veiligheidsattest van NS Internationaal BV te continueren en om te zetten in een veiligheidsattest op naam van HSA. De inspectie wordt gehouden op 2, 6, 9 en 11 juni 2008 bij HSA in Amsterdam'.

## 1.2 Autorisatie

Door middel van zijn handtekening geeft de **Adviseur / Projectleider** te kennen dat deze rapportage volgens de geldende richtlijnen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat Toezichteenheid Rail (hierna: de Inspectie) tot stand is gekomen.

Door middel van zijn handtekening geeft de **Unitmanager Inspectie** te kennen dit rapport te autoriseren en onderstaande beslissing te hebben genomen.

	Functie en naam	Datum	Handtekening
Verificatie	Adviseur / Projectleider [REDACTED]	24-07-2008	
Autorisatie	Unitmanager Inspectie [REDACTED]	24-07-2008	

## 1.3 Besluit

HSA heeft bij de Inspectie een aanvraag ingediend om het veiligheidsattest van NS Internationaal BV te continueren en om te zetten in een veiligheidsattest op naam van HSA. HSA voldoet op een aantal punten niet aan de eisen overeenkomstig de Regeling Veiligheidsattest hoofdspoorwegen en artikel 9, Annex III en Annex IV van de Richtlijn 2004/49/EG.

HSA voldoet op een aantal punten niet aan de eisen van de Nederlandse en Europese wet- en regelgeving. De Inspectie stelt met betrekking tot de documentatie van het VMS een tekortkoming vast en plaatst twee opmerkingen. Het grootste deel van de tijdens de inspectie vastgestelde afwijkingen heeft betrekking op de werking van het VMS. De Inspectie stelt met betrekking tot de werking van het VMS een overtreding en zeven tekortkomingen vast en plaatst zes opmerkingen.

HSA dient vóór de afgifte van een veiligheidsattest deel A en deel B aan een aantal voorwaarden te voldoen. De Inspectie wil vóór 10 augustus 2008, 1 november en 1 december 2008 geïnformeerd worden over de maatregelen met betrekking tot de overtreding en de tekortkomingen. Verder dient HSA de Inspectie vóór 10 augustus 2008 een plan van aanpak te sturen voor de geplaatste opmerkingen. De maatregelen voor de opmerkingen dienen vóór 1 november 2008 genomen te zijn.

Wanneer HSA vóór 10 augustus 2008 de maatregelen heeft genomen met betrekking tot overtreding 1 en de tekortkomingen 1 tot en met 4 en 7 en 8, kan aan HSA een

Rapportagedatum      Versie  
24 juli 2008          Definitief

Inspecteur

Kenmerk

VENW/IVW-2008/10341/1079.50

veiligheidsattest deel A en deel B worden afgegeven met een geldigheid van een half jaar ingaande 15 augustus 2008.

## 2 Beschrijving inspectie

Dit hoofdstuk beschrijft de scope van de continuerende inspectie, de toegepaste regelgeving en het verloop van de inspectie.

### 2.1 Scope

De scope van de inspectie bestaat uit een beoordeling van de documentatie van HSA op basis van de Nederlandse wetgeving en EU Richtlijn 2004/49/EG voor:

- Het deel betreffende de beoordeling van veiligheidsbeheerssystemen voor het verkrijgen van een Veiligheidsattest Deel A overeenkomstig het bepaalde in artikel 9 en Annex III van de Richtlijn 2004/49/EG;
- Het netwerkspecifieke deel voor het verkrijgen van een Veiligheidsattest Deel B overeenkomstig Annex IV van de Richtlijn 2004/49/EG. Onder het Veiligheidsattest Deel-B valt het rijden van (hogesnelheids)treinen voor personenvervoer op de Nederlandse conventionele- en hogesnelheidsinfrastructuur.

De treindiensten IC Berlijn en de ICE naar Frankfurt vallen buiten de scope van deze inspectie. Deze treinen rijden onder de veiligheidsverantwoordelijkheid van NS Reizigers BV.

### 2.2 Van toepassing zijnde regelgeving

De Inspectie past bij de beoordeling van de documentatie van het veiligheidsmanagementsysteem (verder: VMS) van HSA en de implementatie daarvan in de bedrijfsvoering de Nederlandse en Europese wet- en regelgeving toe. De Inspectie hanteert bij het beoordelen of aan de eisen is voldaan overeenkomstig het bepaalde in artikel 10, lid 2, sub a) en artikel 11, lid 1, sub a van Richtlijn 2004/49/EG de 'Beoordelingscriteria voor spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders', gepubliceerd door het Europees Spoorwegbureau.

### 2.3 Procesverloop

HSA heeft op 21 december 2007 bij de Inspectie een aanvraag ingediend voor het verkrijgen van een veiligheidsattest Deel A en B. Separaat van de aanvraag heeft de Inspectie in de loop van mei 2008 de definitieve documentatie met betrekking tot het VMS van HSA ontvangen.

De inspectie is uitgevoerd door achtereenvolgens een documentatiebeoordeling en een bezoek aan de hoofdvestiging van HSA te Amsterdam.

De Inspectie heeft tijdens bovengenoemd bezoek interviews gehouden met functionarissen van HSA. De verkregen informatie uit bovengenoemde inspectieactiviteiten vormt de basis van dit rapport.

De documenten die bij de documentatiebeoordeling zijn betrokken en tijdens de inspectie zijn ingezien, zijn in het inspectierapport vermeld.

De inspectie is namens de Inspectie uitgevoerd door:

De heer [naam]	Adviseur / projectleider
De heer [naam]	Adviseur / projectleider
De heer [naam]	Adviseur / projectleider

De inspectie is namens HSA begeleid door:

De heer ██████████ Hoofd Veiligheid  
De heer ██████████ Stafmedewerker Spoorwegveiligheid

Interviews hebben plaatsgevonden met:

De heer ██████████	Boordmanager Albatros	2 juni 2008
De heer ██████████	Hoofd Materieel en Infra	2 juni 2008
De heer ██████████	Boordmanager Thalys	2 juni 2008
Mevrouw ██████████	Hoofd Productie	2 juni 2008
Mevrouw ██████████	Directeur Exploitatie	6 juni 2008
De heer ██████████	Directeur HSA Beheer NV	6 juni 2008
Mevrouw ██████████	Coördinator Expertise Centrum	9 juni 2008
De heer ██████████	Stafmedewerker Spoorwegveiligheid	9 juni 2008
De heer ██████████	Hoofd Veiligheid	9 juni 2008
De heer ██████████	Senior Materieel Manager	11 juni 2008
De heer ██████████	Hoofd Rijdend Personeel	11 juni 2008
De heer ██████████	Infrabeheer	11 juni 2008

## 3 Gegevens spoorwegonderneming

### 3.1 Algemene gegevens

#### 3.1.1 NAW gegevens

Naam: HSA Beheer NV  
 Bezoekadres: De Oost, Stationsplein 9, Amsterdam  
 Postadres: Postbus 767, 1000 AT Amsterdam

Telefoon contactpersoon: [REDACTED]  
 Fax contactpersoon: -  
 E-mailadres: [REDACTED]@NShispeed.nl  
 Website: www.nshispeed.nl

#### 3.1.2 Directie en bedrijfsleiding

Directievoorzitter: [REDACTED]  
 Contactpersoon: [REDACTED]

#### 3.1.3 Inschrijving kamer van koophandel

HSA Beheer NV is bij de Kamer van Koophandel voor Utrecht en omstreken ingeschreven in het handelsregister onder nummer 30177207.

### 3.2 Bedrijfsactiviteiten

#### 3.2.1 Bedrijfsactiviteiten netwerk (Type, aard en omvang)

HSA gaat vanaf eind 2008 (hogesnelheids)treinen rijden voor personenvervoer op de Nederlandse conventionele- en hogesnelheidsinfrastructuur.

HSA zal, in afwachting van het gereedkomen van voor ERTMS geschikte V250- en V300-treinstellen, de exploitatie van de HSL-Zuid-infrastructuur beginnen met materieel bestaande uit TRAXX-locomotieven en ICRm-rijtuigen met een dienstregelingsnelheid van 160 km/h.

De dienstregeling van HSA zal zich als volgt ontwikkelen:

Op de conventionele infrastructuur:

- Amsterdam – Parijs (5 treinen per dag, exclusief extra dienstregelingsstreinen en rechtstreekse verbindingen in weekeinden en zomer- en wintervakantie), gereden met Thalys treinstellen.

Op de hogesnelheidsinfrastructuur:

- Amsterdam – Breda (32 treinen per dag), gereden met HST "Prio" (TRAXX-locomotieven + ICRm-rijtuigen);
- Amsterdam – Rotterdam (32 treinen per dag), gereden met xxxxx;
- Amsterdam – Brussel Zuid (16 treinen per dag), gereden met HST Prio;
- Amsterdam – Parijs (16 treinen per dag), gereden met V300 treinstellen;
- Den Haag Centraal – Breda en Breda – Brussel Zuid (8 treinen per dag), gereden met xxxxx;
- Najaar 2008 instroom "Albatros" V250 treinstellen.



## Brondocument:

- Veiligheidshandboek §2.1 Numerieke informatie exploitatie HSA

3.2.2 *Overzicht baanvakken*

HSA gaat de verbindingen: Amsterdam – Rotterdam v.v.; Amsterdam – Breda v.v.; Amsterdam – Brussel v.v./Amsterdam – Parijs v.v.; en Den Haag – Rotterdam v.v. exploiteren. HSA voert daartoe spoorwegactiviteiten uit op de Nederlandse conventionele- en hogesnelheidsinfrastructuur (HSL-Zuid).

3.2.3 *Werknemers*

HSA heeft in totaal xxx werknemers in dienst, waarvan 200 in de functie van machinist en treinmanager.

Het aantal werknemers actief in de spoorwegsector of betrokken bij spoorweg- en aanverwante activiteiten, inclusief personeelstoeleveranciers:

- |                    |                         |                                  |
|--------------------|-------------------------|----------------------------------|
| • tussen 0 en 9    | micro-onderneming       | <input type="radio"/>            |
| • tussen 10 en 49  | kleine onderneming      | <input type="radio"/>            |
| • tussen 50 en 250 | middelgrote onderneming | <input checked="" type="radio"/> |
| • meer dan 250     | grote onderneming       | <input type="radio"/>            |

3.2.4 *Bedrijfsvergunning*

Afgegeven door: Inspectie Verkeer en Waterstaat  
 Afgifte op: 10 mei 2007  
 Geldig tot: Onbepaalde tijd  
 Nummer: Geen  
 Kenmerk IVW: IVW-TER/KAB-TC/07/K20.1055.999  
 EC-notificatienummer: --

## Verzekeringsbijlage bij Bedrijfsvergunning:

Afgegeven door: Inspectie Verkeer en Waterstaat  
 Afgifte op: 01 januari 2007  
 Geldig tot: Onbepaalde tijd  
 Nummer: Geen  
 Kenmerk IVW: IVW-TER/KAB-TC/07/K20.1055.999  
 EC-notificatienummer: --

## Brondocumenten:

- Certificate of Insurance AON Risico Management, d.d. 07-01-2007

3.2.5 *Veiligheidsattest*

Het huidige veiligheidsattest op naam van NS Internationaal is geldig tot 1 januari 2009. Het veiligheidsattest van Thalys Nederland is geldig tot 1 september 2008.



## 4 Overtredingen, tekortkomingen en opmerkingen

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de geconstateerde overtredingen, tekortkomingen en opmerkingen. De Inspectie hanteert voor de vastgestelde afwijkingen de termen overtreding, tekortkoming of opmerking. Een overtreding betreft een strijdigheid ten opzichte van de wetgeving, een tekortkoming wanneer een gedraging dan wel een nalaten daarvan niet te koppelen is aan een concreet wettelijk voorschrift. De opmerkingen hebben betrekking op afwijkingen ten opzichte van de interne kwaliteitszorg. In de conclusie is aangegeven welke vervolgacties van HSA worden verlangd.

### 4.1 Overtredingen

Op basis van onze waarnemingen en bevindingen is 1 overtreding geconstateerd:

- 1 *HSA heeft onvoldoende aangetoond over een daadwerkelijk binnen het bedrijf ingevoerd en toegepast VMS te beschikken, waarmee niet wordt voldaan aan artikel 32, eerste lid van de Spoorwegwet en artikel 15 van het Besluit Bedrijfsvergunning en veiligheidsattest.*

### 4.2 Tekortkomingen

Op basis van onze waarnemingen en bevindingen zijn 8 tekortkomingen geconstateerd:

- 1 *Het Veiligheidshandboek gaat niet expliciet in op het realiseren en actueel houden van de wegbekendheid overeenkomstig artikel 24, tweede lid onder a van het Besluit spoorwegpersoneel.*
- 2 *De realisatie van de vakinhoudelijke begeleiding van de machinisten blijft achter bij de planning. Het veiligheidshandboek geeft een norm aan van twee begeleidingen per jaar. Het daadwerkelijke aantal vakinhoudelijke begeleidingen van de machinisten is: 31% is niet begeleid, 41% is één keer begeleid en 25% is twee of meer keren begeleid. HSA voldoet daarmee niet aan het Veiligheidshandboek §12.5.*
- 3 *De managementreview 'NS Hispeed Monitor veiligheid' besteedt geen aandacht aan de onderwerpen zoals beschreven in het Veiligheidshandboek §22 – Monitoring.*
- 4 *De levering van diensten door NS Reizigers en NedTrain is niet aantoonbaar in definitieve en ondertekende contracten.*
- 5 *De documentenbeheersing van het VMS voldoet niet aan het Veiligheidshandboek §17. In de documentenbeheersing zijn lacunes bijvoorbeeld:*
  - *Niet aantoonbaar is geborgd welke brondocumenten gebruikt zijn voor het opstellen en wijzigen van de handboeken;*
  - *De benamingen van de sporen op de HSL-Zuid in het Handboek trainmanager §1.1 en in het Handboek machinist §8 zijn niet consistent;*
  - *Het Veiligheidsrapport Overige incidenten heeft een onjuist versienummer;*
  - *Het Veiligheidshandboek verwijst in §18 – Calamiteiten-management in de koptekst en in Figuur 7 in §19 – Analyseren van incidenten en ongevallen ten onrechte naar subparagrafen van §18;*
  - *De inleiding en bijlage 4 van het Veiligheidshandboek verwijzen naar vervallen 'Railned' regelgeving.*
- 6 *HSA voert in afwijking van het Veiligheidshandboek §21 geen interne audits uit.*
- 7 *De definitieve calamiteitenafspraken ProRail Verkeersleiding : HSA zijn niet beschikbaar.*
- 8 *De wachtdienstregeling binnen HSA met betrekking tot HSL-Zuid is niet aantoonbaar geborgd. Er bestaat nog onduidelijkheid over de rol die NS Reizigers zal spelen.*

### 4.3 Opmerkingen

Op basis van onze waarnemingen en bevindingen zijn 8 opmerkingen geplaatst:

- 1 *Het Veiligheidshandboek en de Safety Requirements beschrijven niet de van toepassing zijnde ProRail regelgeving.*
- 2 *Het Veiligheidshandboek refereert niet aan de benodigde documenten voor de melding van ongevallen en incidenten zoals Melding Bijzonder Voorval en Checklist STS voor de vervoerder.*
- 3 *Het Inspectielogboek voor het vastleggen van de inspectieresultaten is nog niet aantoonbaar.*
- 4 *Het veiligheidshandboek §5 geeft geen concrete frequentie weer van de cultuurmeting.*
- 5 *In het Jaarplan 2007 – 2008 ontbreekt bij de activiteiten de actienemer en de realisatiedatum.*
- 6 *Het Change-managementlogboek vermeldt alleen die onderwerpen die volgens de geïnterviewde gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering. Wanneer Hoofd Veiligheid vaststelt dat bijvoorbeeld een wijziging niet leidt tot nieuwe risico's, dan wordt niet vastgelegd dat deze beoordeling heeft plaatsgevonden en geen maatregelen nodig waren.*
- 7 *De Boordmanagers hebben, in tegenstelling tot het Veiligheidshandboek, geen betrokkenheid bij de uitvoering van audits.*
- 8 *De aanvullende bedrijfspas van de ETCS Opleiders vermeldt niet in alle gevallen of de Opleiders zelf examen gedaan hebben en zo ja, wanneer. De Validatiedata Machinisten vermeldt dit wel.*

## 5 Toelichting op besluit

HSA heeft bij de Inspectie een aanvraag ingediend om het veiligheidsattest van NS Internationaal BV te continueren en om te zetten in een veiligheidsattest op naam van HSA. De Inspectie heeft, om te kunnen beoordelen of het VMS van HSA aan de eisen voldoet van de Nederlandse en Europese wet- en regelgeving, de documentatie van het VMS beoordeeld en de werking daarvan in de huidige bedrijfsvoering.

De Inspectie stelt met betrekking tot de documentatie van het VMS een tekortkoming vast en plaatst twee opmerkingen. Het grootste deel van de tijdens de inspectie vastgestelde afwijkingen heeft betrekking op de werking van het VMS. De Inspectie stelt een overtreding en zeven tekortkomingen vast en plaatst zes opmerkingen. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste constatering. Tevens is aangegeven welke vervolgacties van HSA worden verlangd.

### Veiligheidsmanagementsysteem

HSA heeft een gedocumenteerde beschrijving van het VMS, dat inzicht geeft in de wijze waarop HSA aan de eisen voldoet op het gebied van veiligheidsmanagement. De Inspectie constateert dat de ontwikkeling van HSA van een projectorganisatie naar een staande organisatie nog niet is afgerond waardoor de veiligheidsorganisatie niet volledig is uitgekristalliseerd. Het VMS is nog steeds onderhevig aan veranderingen en is onder andere daardoor niet volledig geïmplementeerd. Verder worden een aantal activiteiten niet uitgevoerd overeenkomstig het Veiligheidshandboek, zoals de periodieke managementreview en interne audits. HSA heeft daarmee onvoldoende aangetoond over een daadwerkelijk binnen het bedrijf ingevoerd en toegepast VMS te beschikken, hiermee wordt niet voldaan aan de eisen van de Spoorwegwet en het Besluit Bedrijfsvergunning en veiligheidsattest.

#### Vervolgacties Overtreding 1

- HSA dient de Inspectie vóór 10 augustus 2008 een auditplan toe te sturen waarin de interne audits gepland zijn om te beoordelen of alle processen van het VMS daadwerkelijk geïmplementeerd zijn in de organisatie.
- HSA dient de Inspectie vóór 1 december 2008 te informeren over de resultaten van de uitgevoerde interne audits.
- HSA dient de Inspectie vóór 10 augustus 2008 te informeren over de gevolgen van het VMS voor de nieuwe organisatie zoals door HSA te beschrijven in de 'Strategische Planning' van de afdeling Veiligheid.

### Veiligheidsorganisatie

De veiligheidsorganisatie van HSA is beschreven in het veiligheidshandboek. De afdeling veiligheid is onderdeel van de afdeling Productie, waarbij van het principe wordt uitgegaan dat veiligheid een integraal onderdeel is van de bedrijfsvoering en gelijkwaardig is aan de andere processen. Zoals in het vorige punt al aangegeven, is de organisatie van HSA nog in ontwikkeling en is de toewijzing van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden nog aan verandering onderhevig. HSA stelt ook dat de gevolgen van het VMS voor de nieuwe organisatie nog in kaart moeten worden gebracht en een nog op te stellen 'Strategische Planning' daarin duidelijkheid moet verschaffen.

- Zie *Vervolgacties Overtreding 1 Veiligheidsmanagementsysteem*.

### **Controle management**

Het Veiligheidshandboek beschrijft dat onder andere het operationele management van HSA periodieke controles uitvoert in de vorm van inspecties en vakinhoudelijke begeleidingen. De Inspectie constateert dat de inspecties beperkt blijven tot de inspectie van veiligheidsmiddelen en de inspecties met betrekking tot het 'ATB-gat' en de in het veiligheidshandboek genoemde registratiemiddelen nog niet helemaal gebruikt worden. Verder constateert de Inspectie dat de vakinhoudelijke begeleiding van medewerkers in een veiligheidskritische functie plaatsvindt, maar dat de realisatie van de vakinhoudelijke begeleiding van de machinisten sterk achterblijft bij de planning en niet voldoet aan de norm die beschreven is in het veiligheidshandboek.

#### *Vervolgacties Tekortkoming 2*

- *HSA dient de Inspectie vóór 10 augustus 2008 te informeren over de maatregelen die HSA heeft genomen om de vakinhoudelijke begeleiding uit te voeren overeenkomstig de eis gesteld in het Veiligheidshandboek.*

### **Betrokkenheid personeel bij veiligheidsbeheer**

De Inspectie constateert dat de medewerkers van HSA betrokken worden bij veiligheid. Bijvoorbeeld was veiligheid een integraal aandachtspunt bij de kick-off van NS Hispeed op 5 juni 2008 en vindt daarnaast planmatig overleg plaats tussen de directie van HSA en de VGWM commissie van de Ondernemingsraad. Ook worden de medewerkers rechtstreeks betrokken bij de samenstelling van de inhoud van de operationele handboeken.

### **Veiligheidsbeleid en veiligheidsdoelstellingen**

Het veiligheidsbeleid van HSA is vastgesteld en geaccordeerd door de directievoorzitter van NS Hispeed. De veiligheidsdoelstellingen zijn globaal beschreven en in een jaarplan verder uitgewerkt. Het Jaarplan 2007 – 2008 is echter onvoldoende specifiek, bij de activiteiten ontbreekt de actienemer en de realisatiedatum van de activiteiten. De Inspectie constateert dat HSA nog niet bepaald heeft welke managementinformatie op welk managementniveau moet worden gerapporteerd. De periodieke managementreview van HSA besteedt geen aandacht aan de onderwerpen zoals beschreven in het Veiligheidshandboek.

#### *Vervolgacties Tekortkoming 3*

- *HSA dient de Inspectie vóór 10 augustus 2008 te informeren over de invulling van de periodieke managementreview met betrekking tot de veiligheid.*

### **Voorschriften gerelateerd aan veiligheidsbeheersysteem**

HSA heeft de voorschriften geïnventariseerd en beschreven in het document Safety Requirements Specification. De Inspectie constateert dat het Veiligheidshandboek en de Safety Requirements niet de van toepassing zijnde ProRail regelgeving beschrijven.

### **Risicobeheersing**

De Inspectie constateert dat HSA alle veiligheidsanalyses heeft uitgevoerd. HSA heeft beoordeeld of op basis van de veiligheidsanalyses maatregelen nodig zijn en deze vastgelegd. Uit de documentatie blijkt dat HSA voor de uitvoering van de maatregelen rekening houdt met

andere partijen vooral op de raakvlakken. De maatregelen van de veiligheidsanalyses worden geregistreerd. Verder heeft HSA in het veiligheidshandboek de externe risico's beschreven.

## Onderhoud en materiaalvoorziening

Het Veiligheidshandboek beschrijft het onderhoud en het beheer van het materieel. De inhoud van de onderhoudsactiviteiten is vermeld in de Instandhoudings- en Serviceovereenkomst met NedTrain. De Inspectie constateert dat de overeenkomst niet definitief en niet ondertekend is. De overeenkomst geeft geen duidelijkheid over de verantwoordelijkheden en bijvoorbeeld de wijze waarop NedTrain aan HSA rapporteert over de afwijkingen van de 24 / 48 uren controle en het periodiek onderhoud van slijtdelen als remblokken en remvoeringen.

- *Zie Vervolgacties Tekortkoming 4 Leveranciers.*

## Leveranciers

Het Veiligheidshandboek beschrijft de levering van goederen en diensten. De Inspectie constateert dat de Instandhoudings- en Serviceovereenkomst met NedTrain niet definitief en niet ondertekend is. Tevens bevat de overeenkomst nog enkele onduidelijkheden. De afspraken voor de levering van diensten door NS Reizigers, onder andere de wachtdienst, zijn niet aantoonbaar in de vorm van een overeenkomst.

### *Vervolgacties Tekortkoming 4*

- *HSA dient de Inspectie vóór 1 december 2008 inzage te geven in de definitieve overeenkomsten met NedTrain respectievelijk NS Reizigers met betrekking tot de veiligheid gerelateerde onderwerpen.*
- *HSA dient de Inspectie vóór 10 augustus 2008 aan te geven hoe tot het definitieve contract de veiligheid gerelateerde contractonderwerpen belegd zijn.*

## Verandermanagement

HSA besteedt in het VMS aandacht aan de beoordeling van de mogelijke gevolgen van veranderingen in de bedrijfsvoering voor de veiligheid in het vervoerssysteem. De Inspectie constateert dat in het 'Changemanagement-logboek' alleen die wijzingen worden geregistreerd die daadwerkelijk gevolgen hebben voor de veiligheid. Overige beoordelingen zijn niet traceerbaar.

## Personeel

Het Veiligheidshandboek beschrijft de functies binnen de organisatie waarin sprake is van één of meerdere veiligheidstaken en / of competenties met betrekking tot veiligheid. De benodigde opleidingen zijn beschreven in het Opleidingsbeleidsplan. De benodigde opleidingen zijn opgenomen in een opleidingsplan dat echter regelmatig wijzigt. De Inspectie constateert dat het HSA personeel is opgeleid voor 'Crowdmanagement'. Het buitenlandse personeel dat op de treinen gaat rijden is nog niet opgeleid, dit is pas relevant bij de in gebruik name van het zuidelijke deel van de HSL. Het Veiligheidshandboek gaat niet expliciet in op het realiseren en actueel houden van de wegbekendheid. Verder constateert de Inspectie dat de aanvullende bedrijfspas van de ETCS Opleiders niet in alle gevallen vermeldt of de Opleiders zelf examen gedaan hebben en zo ja wanneer terwijl de 'Validatiedata Machinisten' dit wel vermeldt.

#### *Vervolgacties Tekortkoming 1*

- *HSA dient de Inspectie vóór 10 augustus 2008 het veiligheidshandboek aan te passen met betrekking tot het ontbreken van de informatie over het realiseren en actueel houden van de wegbekendheid.*

### **Informatievoorziening**

De invulling van de communicatie in het Veiligheidshandboek voldoet aan de eisen.

### **Veiligheidsdocumentatie en configuratiecontrole**

Het Veiligheidshandboek voorziet in een beschrijving van het documentenbeheer van het VMS zelf, dat moet borgen dat het VMS voortdurend aan de laatste stand is aangepast. De Inspectie constateert lacunes in de documentenbeheersing. De Inspectie is van mening dat adequate documentenbeheersing van groot belang is, enerzijds vanwege het grote aantal documenten van het VMS, anderzijds vanwege het grote aantal materieel- en infrawijzigingen dat op HSA afkomt.

#### *Vervolgacties Tekortkoming 5*

- *De Inspectie zal bij HSA vóór 1 november 2008 een steekproef houden om te beoordelen of HSA een adequate documentenbeheersing toepast voor de documenten van het VMS.*

### **Melding, onderzoek en analyse ongevallen en incidenten**

Het Veiligheidshandboek beschrijft de melding, de registratie en de analyse van incidenten en ongevallen. De Inspectie constateert dat het Veiligheidshandboek niet refereert aan de benodigde documenten voor de melding van ongevallen en incidenten zoals Melding Bijzonder Voorval en Checklist STS voor de vervoerder.

### **Calamiteitenplanning**

HSA heeft de inrichting van het calamiteitenmanagement beschreven. Het door HSA ontwikkelde evacuatieconcept is in de praktijk in de Groene Harttunnel getoetst. De Inspectie heeft geconstateerd dat het evacuatieconcept werkbaar is. Afstemming heeft plaatsgevonden met ProRail en de Overheidshulpdiensten. De Inspectie constateert dat de definitieve calamiteitenaafspraken ProRail Verkeersleiding : HSA niet beschikbaar zijn en de wachtdienstregeling binnen HSA met betrekking tot HSL-Zuid niet aantoonbaar geborgd is.

#### *Vervolgacties Tekortkoming 7 en 8*

- *HSA dient de Inspectie vóór 10 augustus 2008 te informeren over de huidige calamiteitenaafspraken met ProRail Verkeersleiding;*
- *HSA dient de Inspectie vóór 1 december 2008 de definitieve calamiteitenaafspraken ProRail Verkeersleiding : HSA toe te sturen;*
- *HSA dient de Inspectie vóór 10 augustus 2008 te informeren over de borging van de wachtdienstregeling binnen HSA met betrekking tot HSL-Zuid.*

### **Interne controles**

Het Veiligheidshandboek beschrijft dat HSA jaarlijks het functioneren van het VMS beoordeelt en daarvoor een auditplan wordt opgesteld. De Inspectie constateert echter dat HSA geen interne audits uitvoert.

#### *Vervolgacties Tekortkoming 6*

- *Zie ook Overtreding 1 Veiligheidsmanagementsysteem.*
- *HSA dient de Inspectie vóór 1 november 2008 een auditplan 2009 toe te sturen.*

#### **Jaarverslag**

Het Veiligheidshandboek beschrijft dat HSA na afloop van elk kalenderjaar een jaarverslag spoorwegveiligheid opstelt. De inhoud van het jaarverslag is vastgelegd.

HSA dient de Inspectie vóór 10 augustus 2008 een plan van aanpak te sturen voor de geplaatste opmerkingen. De maatregelen voor de opmerkingen dienen vóór 1 november 2008 genomen te zijn.

Wanneer HSA voldoet aan de voorwaarden die genoemd zijn bij de genoemde afwijkingen kan aan HSA een veiligheidsattest deel A en deel B worden afgegeven met een geldigheid van een half jaar ingaande 15 augustus 2008.



## 6 Bijlagen

Documenten die bij de documentatiebeoordeling zijn betrokken:

Document	Kenmerk	Datum	Status	Versie
Spoorwegveiligheidsrapport	HSA/06/5400.054	23 augustus 2006	Concept	0.1
Safety Management Manual	NS Internationaal/06/5400.040	9 augustus 2006	Concept	1.5
Eisen aan de bedrijfsvoering en het Safety management systeem vanuit de Spoorwegwet en andere wet- en regelgeving	HSA/06/5400.048	8 juni 2006	Definitief	1.0
Safety Requirements Specifications	HSA/06/5400.047	1 juni 2006	Definitief	2.0
Hazard Log, maatregelen en indicatoren Bijlage bij Spoorwegveiligheidsrapport	HSA/06/5400.054	23 augustus 2006	Concept	0.1
Veiligheidsanalyse Tunnelveiligheid incidentenafhandeling brand	HSA/05/5241.109	31 augustus 2005	Concept	1
Veiligheidsanalyse Deterministische en probabilistische analyse brandveiligheid	HSA/05/5241.112	19 juli 2006	Definitief concept	0.2
Veiligheidsanalyse Veilig in/uitstappen	NS Int/06/5243.0011	7 juni 2006	Definitief	1.2
Veiligheidsanalyse Veilig in/uitstappen Bijlagen	NS Int/06/5243.0011	7 juni 2006	Definitief	1.2
Veiligheidsanalyse Veilig in/uitstappen Supplement voor Thalys (V300)	NS Int/06/5243.0012	7 juni 2006	Definitief	1.2
Veiligheidsanalyse Ontsporingveiligheid	HSA/06/5242.046	8 augustus 2005	Concept	1.2
Veiligheidsanalyse Safety case Botsveiligheid	HSA/06/5244.007	9 augustus 2005	Definitief concept	1.1
Beschrijving baanvak HSL-Zuid (= Brondocument Infrastructuur)	NS Int/06/5140.003	4 juli 2006	Concept	1.1
Brondocument voor HSA Beveiliging op HSL-zuid (= Brondocument ERTMS)	Geen	Februari 2006	In bewerking	Geen
Rijden op HSL-zuid Module 75B11 Leerstof machinisten	Geen	Mei 2005	In bewerking	Geen
Beschrijving van de locomotief E-Loc. TRAXX F 140 MS	NS Int/06/5210.006	7 april 2006	Concept	1.0

Bedieningsvoorschrift voor de locomotief E-Loc. TRAXX F 140 MS	NS Int/06/5210.005	7 april 2006	Concept	1.0
Handboek machinist (N.B. = Bijlage!)	NS Int/06/5210.003	31 mei 2006	Concept	3.0
Handboek trainmanager	NS Int/06/5210.004	7 maart 2006	Concept	1.2

Tijdens de interviews zijn de volgende documenten ingezien:

Document	Kenmerk	Datum	Status	Versie
Wijzigingen SMS n.a.v. eindoordeel ISA	HSA/06 /5410.044	16 oktober 2006	-	-
Jaarplan 2006 / 2007 Bijlage 7 SMS (Is tevens implementatieplan)			Definitief concept	1.6
Onderzoek naar het gedrag van treinreizigers bij incidenten in spoortunnels	Projectnummer COT 090/11.t	22 juni 2006	Definitief	
Projectplan <Implementatie Processturing Exploitatie>		25 oktober 2006	Concept	C.0.2
Opleidingsbeleidsplan NS Internationaal		Februari 2006	Concept	1.0
Implementatieplan Veiligheidsmanagementsysteem 2006 - 2007	HSA/06/5400.061	31 oktober 2006	Concept	0.1
Verslag en actielijst Meester Team	NSI/Exp/OLC/MT060522	22 mei 2006		
Totaalbeeld Ontwikkeling van de dienstregeling in stappen				