



Inspectie Verkeer en Waterstaat

NR 31

## Inspectierapport

Rapportagedatum    Versie  
5 februari 2009    Definitief

Inspecteur

Kenmerk

VENW/IVW-2008/1879/18003

### HSA Beheer NV en Thalys Nederland NV Amsterdam

*Continuerende inspectie  
Veiligheidsattest Deel A en B  
15 december 2008*

VENW/IVW-2008/18003



Toezichteenheid Rail  
Afdeling Toelating en Continuering Rail  
Postbus 1511  
3500 BM Utrecht

T [REDACTED]  
F [REDACTED]



## 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>4</b>
2.1	Reikwijdte inspectie	4
2.2	Van toepassing zijnde regelgeving	4
2.3	Procesverloop	4
<b>3</b>	<b>Gegevens spoorwegonderneming</b>	<b>6</b>
3.1	Algemene gegevens	6
3.1.1	NAW gegevens	6
3.1.2	Directie en bedrijfsleiding	6
3.1.3	Inschrijving kamer van koophandel	6
3.2	Bedrijfsactiviteiten	6
3.2.1	Bedrijfsactiviteiten netwerk	6
3.2.2	Overzicht baanvakken	6
3.2.3	Werknemers	6
3.2.4	Bedrijfsvergunning	7
3.2.5	Veiligheidsattest	7
<b>4</b>	<b>Overtredingen, tekortkomingen en opmerkingen</b>	<b>8</b>
4.1	Overtredingen	8
4.2	Tekortkomingen	8
4.3	Opmerkingen	8
<b>5</b>	<b>Toelichting op besluit</b>	<b>10</b>
5.1	Risico-inschatting overtreding en tekortkomingen	17
5.2	Generieke conclusie	18



## 1 Opdracht, autorisatie en beslissing

### 1.1 Opdracht

'Stel door middel van een continuerende inspectie vast of aan HSA Beheer NV (hierna: HSA) en Thalys Nederland NV (hierna: Thalys)' 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, ontvangen op 17 november 2008, om zowel het veiligheidsattest van HSA als Thalys te continueren. De inspectie wordt gehouden in Amsterdam op 15 december 2008'.

### 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 het **Afdelingshoofd Toelating en Continuering** te kennen dit rapport te autoriseren en onderstaande beslissing te hebben genomen.

	Functie en naam	Datum	Handtekening
Verificatie	Adviseur / Projectleider Ing. [Redacted]	05-02-2009	[Handtekening]
Autorisatie	Afdelingshoofd Toelating en Continuering Ing. [Redacted]	05-02-2009	[Handtekening]

### 1.3 Besluit

HSA heeft bij de Inspectie een aanvraag ingediend om het Veiligheidsattest deel A en deel B van zowel HSA als Thalys te continueren. De Inspectie stelt vast dat HSA op een aantal punten opnieuw niet voldoet aan de eisen overeenkomstig de Regeling Veiligheidsattest hoofdspoorwegen en artikel 9, Annex III en Annex IV van de Richtlijn 2004/49/EG. De Inspectie stelt een overtreding en zes tekortkomingen vast en plaatst drie opmerkingen.

De Inspectie stelt onder andere vast dat HSA corrigerende maatregelen met betrekking het vertrekgereed maken van treinen in het Integraal ProefBedrijf (verder: IPB) niet, onvoldoende dan wel met vertraging neemt. Hoewel HSA de afgesproken interne audits heeft uitgevoerd om de implementatie en de toepassing van het VMS te kunnen beoordelen, stelt de Inspectie ook vast dat HSA de veiligheid op het vlak van registraties en corrigerende maatregelen onvoldoende beheerst.

HSA dient vóór de afgifte van een Veiligheidsattest Deel A en Deel B aan een aantal voorwaarden te voldoen. HSA dient vóór 15 februari 2009 maatregelen te nemen met betrekking tot de overtreding, de tekortkomingen en de opmerkingen.

Wanneer HSA de maatregelen heeft genomen kan aan HSA en Thalys een Veiligheidsattest Deel A en Deel B worden afgegeven voor commercieel passagiersvervoer met een geldigheid van drie maanden ingaande 15 februari 2009.

<sup>1</sup> HSA Beheer NV en Thalys Nederland NV hanteren beide voor de bedrijfsvoering het Veiligheidshandboek HSA Beheer NV. Het inspectierapport vermeldt alleen HSA, tenzij expliciet verwezen moet worden naar Thalys.





## 2 Beschrijving inspectie

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

### 2.1 Reikwijdte inspectie

De reikwijdte van de inspectie omvat:

- Het rijden van treinen door HSA en Thalys.
- Het rijden van treinen op de Nederlandse conventionele- en hogesnelheidsinfrastructuur (HSL-Zuid), in het bijzonder: Amsterdam – Rotterdam v.v.; Amsterdam – Breda v.v.; Amsterdam – Brussel v.v.; Amsterdam – Parijs v.v.; Den Haag – Rotterdam v.v.
- Het verrichten van passagiersvervoer inclusief hogesnelheidsdiensten.
- De processen inzet van bevoegde machinisten en trainmanagers, veiligheidsinformatie aan machinisten en trainmanagers, veiligheid van TRAXX locomotieven en ICRm HST-PRIO rijkstrijtuigen, afwikkeling van calamiteiten, veiligheidsdocumentatie en operationele procedures en wachtdienst, uitgevoerd tijdens het IPB.

*N.B. De treindiensten IC Berlijn en de ICE naar Frankfurt vallen buiten de reikwijdte van de inspectie. Deze treinen rijden onder de veiligheidsverantwoordelijkheid van NS Reizigers BV.*

### 2.2 Van toepassing zijnde regelgeving

De Inspectie beoordeelt de veiligheidsbeheerssysteem van HSA op basis van de Nederlandse wetgeving en EU Richtlijn 2004/49/EG. Het deel van het veiligheidsbeheerssysteem voor het verkrijgen van een Veiligheidsattest Deel A wordt beoordeeld 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 wordt beoordeeld overeenkomstig Annex IV van de Richtlijn 2004/49/EG.

*N.B. Onder het Veiligheidsattest Deel-B valt het rijden van (hogesnelheids)treinen voor passagiersvervoer op de Nederlandse conventionele- en hogesnelheidsinfrastructuur.*

### 2.3 Procesverloop

HSA heeft op 12 november 2008 bij de Inspectie een aanvraag ingediend voor het continueren van het Veiligheidsattest Deel A en Deel B van HSA en Thalys. Het Veiligheidshandboek van HSA maakt deel uit van de aanvraag<sup>2</sup>.

De inspectie heeft in de eerste plaats de maatregelen beoordeeld die HSA heeft genomen naar aanleiding van de afwijkingen vastgesteld tijdens de inspectie in juni 2008. In de tweede plaats is de stand van zaken beoordeeld met betrekking tot de nog lopende tekortkomingen en opmerkingen. In de laatste plaats zijn de processen aan de orde gekomen die tijdens het IPB voor de veiligheid belangrijk zijn. De kern van de inspectie is de vraag of het veiligheidsbeheerssysteem van HSA voldoende geïmplementeerd is in de organisatie en wordt toegepast door de medewerkers. In de laatste plaats heeft de Inspectie een bezoek gebracht aan de hoofdvestiging van HSA te Amsterdam en interviews gehouden met medewerkers van HSA. De informatie uit bovengenoemde inspectieactiviteiten vormt de basis van dit rapport.

De inspectie is namens de Inspectie uitgevoerd door:

De heer [REDACTED] Adviseur / projectleider  
De heer [REDACTED] Adviseur / projectleider

<sup>2</sup> Veiligheidshandboek HSA Beheer NV, d.d. 25 juli 2008, versie 2.5, status definitief



De heer [REDACTED] Adviseur / projectleider

De inspectie is namens HSA begeleid door:

De heer [REDACTED] Hoofd Veiligheid  
De heer [REDACTED] Stafmedewerker Spoorwegveiligheid

Interviews hebben plaatsgevonden met:

Mevrouw [REDACTED]	Coördinator Kenniscentrum
De heer [REDACTED]	Vakinhoudelijk deskundige Kenniscentrum
De heer [REDACTED]	Medewerker M&I
De heer [REDACTED]	Coördinator Kenniscentrum
Mevrouw [REDACTED]	Directeur Exploitatie
De heer [REDACTED]	Medewerker M&I
De heer [REDACTED]	Vakinhoudelijk deskundige Kenniscentrum
De heer [REDACTED]	Vakinhoudelijk deskundige / Opleider Kenniscentrum
De heer [REDACTED]	Medewerker M&I
De heer [REDACTED]	Medewerker M&I

## 3 Gegevens spoorwegonderneming

### 3.1 Algemene gegevens

#### 3.1.1 NAW gegevens

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

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

#### 3.1.2 Directie en bedrijfsleiding

Directievoorzitter: [REDACTED]  
Directeur Exploitatie: [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.

Thalys Nederland NV is bij de Kamer van Koophandel voor Utrecht en omstreken ingeschreven in het handelsregister onder nummer 30113689.

### 3.2 Bedrijfsactiviteiten

#### 3.2.1 Bedrijfsactiviteiten netwerk

HSA rijdt (hogesnelheids)treinen voor passagiersvervoer op de Nederlandse conventionele- en hogesnelheidsinfrastructuur. Op dit moment vindt op de HSL-Zuid het IPB plaats waarbij HSA test- en opleidingsritten en incidenteel besloten reizigersvervoer uitvoert. Thalys rijdt voorlopig op de Nederlandse conventionele infrastructuur met PB(K)A treinstellen. Na het IPB gaat HSA op het noordelijk deel van de HSL-Zuid commercieel passagiersvervoer uitvoeren met treinen bestaande uit TRAXX-locomotieven en ICRm-rijtuigen met een dienstregelingsnelheid van 160 km/h. Daarna zal HSA op de HSL-Zuid de PB(K)A treinstellen inzetten op en later de V250 treinstellen.

#### 3.2.2 Overzicht baanvakken

HSA voert de spoorwegactiviteiten uit op de verbindingen Amsterdam – Rotterdam v.v., Amsterdam – Breda v.v., Amsterdam – Brussel v.v., Amsterdam – Parijs v.v. en Den Haag – Rotterdam v.v.

#### 3.2.3 Werknemers

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

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

- tussen 0 en 9 micro-onderneming
- tussen 10 en 49 kleine onderneming
- tussen 50 en 250 middelgrote onderneming
- meer dan 250 grote onderneming





**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: --

**3.2.5 Veiligheidsattest**

Het huidige veiligheidsattest op naam van HSA en het veiligheidsattest op naam van Thalys zijn geldig tot 15 februari 2009.



## 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 een overtreding geconstateerd:

- 1 *HSA heeft geen adequate corrigerende maatregelen genomen om de afwijkingen in het proces van vertrek gereed maken van treinen en de oorzaken, zonder onnodig uitstel, weg te nemen.*

### 4.2 Tekortkomingen

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

- 1 *De levering van diensten door NS Reizigers en NedTrain is niet aantoonbaar in definitieve en ondertekende contracten.*
- 2 *De begeleiding van de niet-proefritmachinisten na het examen op de HSL-Zuid is niet volledig geregistreerd op het Overzicht van Inzetbare Machinisten HSL.*
- 3 *Van de machinisten die extra begeleidingsritten hebben gehad, is niet inzichtelijk dat de proeve van bekwaamheid gedaan is. Het overzicht van inzetbare machinisten HSL, bij de dienstindeler, vermeldt alleen de acht proefritmachinisten en de negen zelfstandig rijdende machinisten, de drie overige machinisten zijn niet geregistreerd.*
- 4 *De documentenbeheersing van het VMS voldoet niet aan het Veiligheidshandboek §17. In de documentenbeheersing zijn lacunes bijvoorbeeld:*
  - *De inleiding en bijlage 4 van het Veiligheidshandboek verwijzen naar vervallen 'Railned' regelgeving. Niet aantoonbaar is geborgd welke bron documenten gebruikt zijn voor het opstellen en wijzigen van de handboeken.*
  - *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 benamingen van de sporen op de HSL-Zuid in het Handboek trainmanager §1.1 en in het Handboek machinist §8 zijn niet consistent.*
- 5 *De definitieve calamiteitenafspraken ProRail Verkeersleiding : HSA zijn niet beschikbaar.*
- 6 *De werkwijze van HSA bij de uitvoering van interne audits wijkt af van:*
  - *Regeling Veiligheidsattest hoofdspoorwegen, artikel 3, eerste lid onder a wat betreft de registratie van de wijze waarop en wanneer corrigerende maatregelen zijn vastgesteld en de implementatie daarvan.*
  - *Veiligheidshandboek HSA §21 Audits en §21 Corrigerende maatregelen.*

### 4.3 Opmerkingen

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

- 1 *De realisatie van de vakinhoudelijke begeleiding van de Thalys machinisten blijft achter bij de planning.*
- 2 *Het Inspectielogboek voor het vastleggen van de inspectieresultaten is nog niet aantoonbaar.*
- 3 *Bij de medewerkers op de trein en bij de afdeling Transportbesturing van HSA*





**Inspectie Verkeer en Waterstaat**

Rapportagedatum

5 februari 2009

Inspecteur

[REDACTED]

Kenmerk

VENW/IVW-2008/1879/18003

Versie

Definitief

*bestaat onduidelijkheid over het begrip en de afhandeling van veiligheidsstoringen.*



## 5 Toelichting op besluit

De Inspectie beschrijft in de toelichting de belangrijkste constatering tijdens de inspectie en de door HSA te nemen acties.

### Veiligheidsmanagementsysteem

De Inspectie heeft in juni 2008 vastgesteld dat het VMS binnen het bedrijf onvoldoende is ingevoerd en wordt toegepast<sup>3</sup>. HSA heeft vervolgens, om te beoordelen of het VMS daadwerkelijk geborgd is in de organisatie<sup>4</sup>, vanaf 8 september 2009 interne audits en inspecties uitgevoerd. Hierin zijn de processen aan de orde gekomen die tijdens het IPB voor de veiligheid belangrijk zijn. HSA komt, met uitzondering van enkele afwijkingen, tot de algemene conclusie dat de zaken in grote lijnen redelijk tot goed op orde zijn. De Inspectie vindt de opmerking "..... uit de interviews werd duidelijk dat de kennis van het Safety Management System bij leden van de staf en het management niet voldoende is ....." in de auditrapportage zorgelijk<sup>5</sup>. Dit zou er op kunnen duiden dat het VMS nog steeds onvoldoende is ingevoerd in de organisatie en niet dan wel onvoldoende wordt toegepast in de organisatie.

#### Vervolgacties

- HSA dient de Inspectie vóór 15 februari 2009 een toelichting te geven waarom de kennis van het VMS bij leden van de staf en het management nog steeds onvoldoende is en welke maatregelen de directie neemt.

### Controle management

De Inspectie heeft in juni 2008 vastgesteld dat de realisatie van de vakinhoudelijke begeleiding van de machinisten achter blijft bij de planning<sup>6</sup>. HSA heeft de frequentie van de vakinhoudelijke begeleiding machinisten en trainmanagers gewijzigd in één begeleiding per jaar. De wijziging is beschreven in het Veiligheidshandboek van HSA §12.5 en §12.6. Het Plan van Aanpak vermeldt dat het Veiligheidshandboek aangeeft waarom de frequentie verlaagd kan worden. Het Veiligheidshandboek besteedt hier echter geen aandacht aan. Verder heeft HSA een plan opgesteld voor de vakinhoudelijke begeleiding, onder andere tijdens het IPB, in het derde en vierde kwartaal 2008<sup>7</sup>. Het doel van het plan is, alle machinisten en trainmanagers voor eind 2008 te begeleiden. De Inspectie stelt op 15 december 2008 vast dat van alle machinisten die binnen de NS Hispeed organisatie werkzaam zijn, bijna alle ICE- en Benelux machinisten zijn begeleid echter dat van de achttien Thalys machinisten op 15 december 2008 vijf machinisten nog moeten worden begeleid. De geïnterviewde medewerkers van HSA geven aan dat deze vakinhoudelijke

<sup>3</sup> Inspectierapport, kenmerk VENW/IVW-2008/10341/1079.50, d.d. 24 juli 2008 (hierna: Inspectierapport IVW), Overtreding 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.

<sup>4</sup> Audit- en inspectieplan 2008, versie 0.2, definitief; Rapportage Interne audit 2008 d.d. 25 november 2008, versie 0.1, status definitief.

<sup>5</sup> Rapportage Interne audit 2008 §3.1

<sup>6</sup> Inspectierapport IVW, Tekortkoming 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.

<sup>7</sup> Verbeterplan vakinhoudelijke begeleidingen machinisten QIII en QIV 2008



begeleidingen vóór eind 2008 gerealiseerd zullen worden. De oude tekortkoming 2 wordt vastgesteld als opmerking 1.

De Inspectie heeft in juni 2008 vastgesteld dat het Inspectielogboek voor het vastleggen van de inspectieresultaten nog niet aantoonbaar is<sup>8</sup>. HSA heeft op 15 december 2008 het Inspectielogboek nog niet gemaakt. HSA geeft wel aan dat de registratie wel heeft plaatsgevonden in de rapportage van de interne audits. De oude opmerking 3 wordt opnieuw vastgesteld als opmerking 2.

#### Vervolgacties

- HSA dient de Inspectie vóór 15 februari 2009 een realisatieoverzicht toe te sturen en de schriftelijke vastlegging van de resultaten van de vakinhoudelijke begeleidingen van de Thalys machinisten.
- HSA dient de Inspectie vóór 15 februari 2009 een toelichting te geven waarom de vakinhoudelijke begeleiding gereduceerd kan worden van 2 begeleidingen naar 1 begeleiding per jaar.
- HSA dient de Inspectie vóór 15 februari 2009 te tonen op welke wijze de inspectieresultaten worden geregistreerd.

#### Betrokkenheid personeel bij veiligheidsbeheer

De Inspectie heeft in juni 2008 vastgesteld dat het Veiligheidshandboek geen concrete frequentie noemt van de cultuurmeting binnen de HSA organisatie<sup>9</sup>. HSA heeft inmiddels de frequentie van de cultuurmeting in het VMS vermeld.

#### Veiligheidsbeleid en veiligheidsdoelstellingen

De Inspectie heeft in juni 2008 vastgesteld dat de managementreview 'NS Hispeed Monitor veiligheid' geen aandacht besteedt aan de onderwerpen zoals beschreven in het Veiligheidshandboek<sup>10</sup>. HSA heeft de format van de 'NS Hispeed Monitor Veiligheid' aangepast.

#### Vervolgacties

- HSA dient de Inspectie vóór 15 februari 2009 een managementreview toe te sturen van het derde en vierde kwartaal 2008.

De Inspectie heeft in juni 2008 vastgesteld dat in het Jaarplan 2007 – 2008 bij de activiteiten de actienemer en de realisatiedatum ontbreken<sup>11</sup>. HSA heeft het Jaarplan 2007 – 2008 aangepast.

#### Voorschriften gerelateerd aan veiligheidsbeheersysteem

De Inspectie heeft in juni 2008 vastgesteld dat het Veiligheidshandboek en de Safety Requirements niet de van toepassing zijnde ProRail regelgeving beschrijven<sup>12</sup>. HSA heeft het

<sup>8</sup> Inspectierapport IVW, Opmerking 3 – Het Inspectielogboek voor het vastleggen van de inspectieresultaten is nog niet aantoonbaar

<sup>9</sup> Inspectierapport IVW, Opmerking 4 – Het veiligheidshandboek §5 geeft geen concrete frequentie weer van de cultuurmeting.

<sup>10</sup> Inspectierapport IVW, Tekortkoming 3: De managementreview 'NS Hispeed Monitor veiligheid' besteedt geen aandacht aan de onderwerpen zoals beschreven in het Veiligheidshandboek §22 – Monitoring.

<sup>11</sup> Inspectierapport IVW, Opmerking 5 – In het Jaarplan 2007 – 2008 ontbreekt bij de activiteiten de actienemer en de realisatiedatum.





Veiligheidshandboek en de Safety Requirements aangepast, beide documenten verwijzen naar ProRail regelgeving.

### Onderhoud en materiaalvoorziening

Op 8 september 2008 is het IPB op de HSL-Zuid gestart. De Inspectie inspecteert gedurende het IPB op de HSL-Zuid om het uiteindelijk gerealiseerde veiligheidsniveau te kunnen beoordelen. Het doel is na afloop van het IPB een oordeel te geven over de start van de commerciële exploitatie op de Noordelijke sectie van de HSL-Zuid. De Inspectie geeft zijn goedkeuring wanneer HSA aan de wettelijke eisen voldoet en de eisen die het eigen veiligheidsbeheerssysteem en de daaraan gerelateerde regelgeving stellen.

De Inspectie stelt vast dat zich vanaf de start van het IPB problemen voordoen.

- HSA stuurt op 9 september 2008 een brief naar NedTrain en Bombardier over de geconstateerde problemen met betrekking tot het IPB en de Benelux activiteiten (het vertrekgereed maken van de treinen).
- HSA, NedTrain en Bombardier evalueren op 16 september 2008 de afspraken en maken aanvullende afspraken om de problemen te elimineren.
- De Inspectie stelt in de periode van 12 tot en met 17 september 2008 tijdens de inspecties ook vast dat er problemen zijn en meldt deze aan HSA.
- De problemen met betrekking tot de periodieke controle, waaronder de inhoud van de remproef, de volledigheid en juistheid van de gehanteerde werkbeschrijvingen en de kennis van de medewerkers die bij de periodieke controle betrokken zijn, blijven tijdens het IPB terugkomen. De Inspectie krijgt op 15 december 2008 tijdens de Inspectie van HSA inzage in de briefwisseling tussen HSA en NedTrain over de op 20 en 21 oktober 2008 geconstateerde veiligheidsincidenten, waarin HSA van NedTrain onmiddellijk maatregelen verlangt<sup>13</sup>. Begin november 2008 doen dezelfde veiligheidsincidenten zich opnieuw voor<sup>14</sup>.
- Voor de Inspectie is bovenstaande aanleiding om op 6 november 2008 een inspectie uit te voeren en te beoordelen hoe het proces van vertrekgereed maken van treinen voor het IPB georganiseerd is en hoe de registratie en opvolging plaats vindt van de tijdens dit proces geconstateerde storingen en bijzonderheden. De Inspectie constateert dan<sup>15</sup>:
  - De werkbeschrijvingen 24-uurs controle (TRAXX en rijtuigen) zijn inhoudelijk niet correct.
  - De inhoud van de remproef is onduidelijk bij NedTrain.
  - De vrijgave formulieren en werkbeschrijvingen zijn onjuist / onvolledig ingevuld of de verkeerde checklist is gebruikt.
  - Bombardier meldt niet alle storingen aan HSA en de machinisten vullen niet alle storingen in op het daarvoor bestemde formulier.
- HSA geeft in een reactie op het rapport van de Inspectie aan dat zij in de loop van december 2008 corrigerende maatregelen zal implementeren<sup>16</sup>.
- Eén van de inspecteurs van de Inspectie stelt op 7 januari 2009 opnieuw een afwijking vast met betrekking tot de door NedTrain gehanteerde werkbeschrijving en de inhoud

<sup>12</sup> Inspectierapport IVW, Opmerking 1 – Het Veiligheidshandboek en de Safety Requirements beschrijven niet de van toepassing zijnde ProRail regelgeving.

<sup>13</sup> Brief NS Hispeed (aan NedTrain) Veiligheidsincidenten d.d. 22 oktober 2008 en brief NedTrain (aan NS Hispeed) Veiligheidsincidenten d.d. 22 oktober 2008.

<sup>14</sup> Verklaring machinist d.d. 3 november 2008 trein 88925.

<sup>15</sup> Rapport bedrijfsinspectie "Vertrekgereed maken treinen HSA te Watergraafsmeer", d.d. 25 november 2008.

<sup>16</sup> Brief NS Hispeed (aan IVW) Reactie op rapportage "Vertrekgereed maken treinen HSA te Watergraafsmeer", d.d. 8 december 2008.



van de rembeproeving. Omdat dit opnieuw een signaal is dat HSA de problemen onvoldoende beheerst en er geen adequate corrigerende maatregelen zijn genomen om de afwijkingen in het proces van vertrekgereed maken van treinen en de oorzaken, zonder onnodig uitstel, weg te nemen stelt de Inspectie hiervoor overtreding 1 vast. Zie ook Interne controles.

- HSA voert in de maanden september en oktober 2008 interne audits uit onder andere met betrekking tot de borging van de veiligheid van het materieel. HSA stelt echter geen afwijkingen vast die expliciet betrekking hebben op het vertrekgereed maken van de treinen. Wel zijn er signalen dat er bij de medewerkers op de trein en bij de afdeling Transportbesturing van HSA onduidelijkheid bestaat over het begrip en de afhandeling van veiligheidsstoringen. De Inspectie plaatst hiervoor opmerking 3.

#### Vervolgacties

- HSA dient de Inspectie vóór 15 februari 2009 te informeren waarom geen adequate, corrigerende maatregelen genomen zijn om de afwijkingen in het proces van vertrekgereed maken van treinen en de oorzaken, zonder onnodig uitstel, weg te nemen.
- HSA dient de Inspectie vóór 15 februari 2009 te informeren waarom bovengenoemde afwijkingen tijdens de interne audits van het IPB niet naar voren zijn gekomen.
- HSA dient de Inspectie vóór 15 februari 2009 te informeren over de wijze waarop zowel het boord- als het walpersoneel geïnformeerd worden over het begrip en de afhandeling van veiligheidsstoringen.

#### Leveranciers

De Inspectie heeft in juni 2008 vastgesteld dat de levering van diensten door NS Reizigers en NedTrain niet aantoonbaar is in definitieve en ondertekende contracten<sup>17</sup>. HSA geeft in het Plan van Aanpak<sup>18</sup> aan dat de contracten met NedTrain en Bombardier beschikbaar zijn. De Inspectie heeft naast de hiervoor genoemde contracten de volgende contracten ingezien:

- Bombardier Transportation Belgium SA; Maintenance Contract TRAXX locomotives; d.d. 4 juli 2007; Contract is ondertekend.
- NedTrain BV; Instandhoudings- en Serviceovereenkomst HST PRIO Materieel; Opmaakdatum 5 juni 2008 (Concept); Overeenkomst is niet ondertekend
- NS Reizigers; Contract wachtdienst stilziggend verlengd voor 2008, voor 2009 nieuw contract inclusief HSL-Zuid.
- NS Reizigers; Huurovereenkomst ICRm rjtuigen; d.d. mei 2007; Overeenkomst is niet ondertekend.

De Inspectie stelt vast dat verschillende contracten nog steeds in onderhandeling zijn en niet zijn ondertekend. De geïnterviewden van HSA geven aan dat de technisch inhoudelijke aspecten van de contracten duidelijk zijn, de commerciële onderwerpen zijn echter nog punt van onderhandeling. Tekortkoming 4 wordt opnieuw vastgesteld als tekortkoming 1.

#### Vervolgacties

- HSA dient de Inspectie vóór 15 februari 2009 inzage te geven in de definitieve, ondertekende contracten.
- HSA dient de Inspectie vóór 1 april 2009 leveranciersaudits te hebben uitgevoerd, om te beoordelen of de leveranciers aan de contractuele eisen kunnen voldoen.

<sup>17</sup> Inspectierapport IVW, Tekortkoming 4 - De levering van diensten door NS Reizigers en NedTrain is niet aantoonbaar in definitieve en ondertekende contracten.

<sup>18</sup> Plan van Aanpak veiligheidsmanagement HSA Beheer NV / Exploitatie, kenmerk HSA/08/5400.114, d.d. 25 november 2008.





## Verandermanagement

De Inspectie heeft in juni 2008 vastgesteld dat HSA in het VMS aandacht besteedt aan de beoordeling van de mogelijke gevolgen van veranderingen in de bedrijfsvoering voor de veiligheid in het vervoerssysteem. HSA hanteert daarvoor het 'Changemanagement-logboek' in het bijzonder wanneer die wijzingen daadwerkelijk gevolgen hebben voor de veiligheid<sup>19</sup>. De Inspectie acht het de verantwoordelijkheid van HSA dat zij alle voor de veiligheid relevante wijzigingen beoordeelt en de resultaten van de getroffen maatregelen te registreert.

## Personeel

De Inspectie heeft in juni 2008 vastgesteld dat het Veiligheidshandboek niet expliciet ingaat op het realiseren en actueel houden van de wegbekendheid<sup>20</sup>. HSA heeft het VMS aangepast en de realisatie en registratie van de wegbekendheid in het Veiligheidshandboek beschreven<sup>21</sup>.

De beoordeling van de borging van de wegbekendheid van de machinisten is onderdeel van het Audit- en inspectieplan 2008 respectievelijk het praktijkexamen voor machinisten ETCS op de HSL-Zuid<sup>22</sup>. HSA stelt tijdens de interne audits zelf vast dat de database VR71, waarin onder andere de wegbekendheid wordt geregistreerd, niet actueel is. HSA stelt dat er geen structureel functioneel beheer is op de database en niet is vastgelegd hoe, wie en wanneer de database bijhoudt. Zie ook Interne controles. De Inspectie plaatst hiervoor opmerking 3.

### Vervolgacties

- HSA dient de Inspectie vóór 15 februari 2009 te informeren over de maatregelen die genomen zijn om de actualiteit van de database VR71, waarin onder andere de wegbekendheid wordt geregistreerd te borgen.

De Inspectie heeft in juni 2008 vastgesteld dat de aanvullende bedrijfspas van de ETCS opleiders niet in alle gevallen vermeldt of de opleiders zelf examen gedaan hebben en zo ja, wanneer. De Validatiedata Machinisten vermeldt dit wel<sup>23</sup>. HSA heeft inmiddels nieuwe bedrijfspassen uitgegeven.

HSA beschikt in totaal over 56 machinisten volledige bevoegdheid. Acht proefritmachinisten, twaalf gecertificeerde machinisten HSL waarvan negen zelfstandig kunnen rijden en drie machinisten onder begeleiding. De V250 machinisten moeten nog worden opgeleid. De uitvoering van de basisopleiding loopt nog tot 1 januari 2009. De herinstructie (opfris) van de machinisten vindt plaats in het eerste kwartaal 2009. De herinstructie betreft de herinstructie op de TRAXX van de V250 machinisten,

<sup>19</sup> Inspectierapport IVW, Opmerking 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.

<sup>20</sup> Inspectierapport IVW, Tekortkoming 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.

<sup>21</sup> Veiligheidshandboek HSA §12.7 en §12.8 Wegbekendheid

<sup>22</sup> Checklist inspectie praktijkexamen voor machinisten ETCS op HSL-Zuid.

<sup>23</sup> Inspectierapport IVW, Opmerking 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.





Bedieningsvoorschriften TRAXX, 24 uren controle op de locomotief zelf en met name het uitvoeren van de procedure multiple bedrijf. De inhoud van de herinstructie is nog niet vastgelegd.

De Inspectie stelt met betrekking tot de realisatie van de opleiding HSL d.d. 17.11.2008 vast, dat van de machinisten die extra begeleidingsritten hebben gehad, niet inzichtelijk is dat de proeve van bekwaamheid gedaan is. HSA beschikt over een Overzicht van Inzetbare Machinisten HSL (bij dienstindeler). HSA heeft de intentie hetzelfde overzicht te gebruiken voor de borging van de begeleiding van de niet-proefritmachinisten na het examen op de HSL-Zuid. Tijdens de inspectie is een steekproef genomen van de dienstroosters of de machinisten daadwerkelijk begeleid worden. De Inspectie heeft vastgesteld dat dit aan de hand van de dienstroosters niet geheel aantoonbaar is en stelt daarvoor tekortkoming 2 vast. HSA stelt dat het overzicht nog niet de gewenste rapportagevorm heeft. Het overzicht vermeldt alleen de acht proefritmachinisten en de negen zelfstandig rijdende machinisten, de drie overige machinisten zijn niet geregistreerd. De Inspectie stelt hiervoor tekortkoming 3 vast.

#### Vervolgacties

- HSA dient vóór 15 februari 2009 te borgen dat de begeleiding van de niet-proefritmachinisten na het examen op de HSL-Zuid wordt geregistreerd op het Overzicht van Inzetbare Machinisten HSL.
- HSA dient de Inspectie vóór 15 februari 2009 een registratie te tonen waaruit blijkt dat de machinisten, die extra begeleidingsritten hebben gehad, de proeve van bekwaamheid hebben gedaan.

#### Veiligheidsdocumentatie en configuratiecontrole

De Inspectie heeft in juni 2008 in de documentenbeheersing lacunes vastgesteld<sup>24</sup>. De Inspectie stelt bij een steekproef opnieuw vast dat het VMS niet aangepast is<sup>25</sup>. Het betreft onder andere de in de tekortkoming genoemde voorbeelden:

- De inleiding en bijlage 4 van het Veiligheidshandboek verwijzen naar vervallen 'Railed' regelgeving en
- 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 Inspectie stelt vast dat de beheersing van de documenten van het VMS dus niet adequaat en niet onmiddellijk gebeurt. Tekortkoming 5 leidt opnieuw tot tekortkoming 4.

#### Vervolgacties

- HSA dient de Inspectie vóór 15 februari 2009 aan te tonen dat minimaal de, in het Inspectierapport, genoemde lacunes zijn opgeheven.

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

De Inspectie heeft in juni 2008 vastgesteld dat het Veiligheidshandboek niet refereert aan de benodigde documenten voor de melding van ongevallen en incidenten zoals Melding

<sup>24</sup> Inspectierapport IVW, Tekortkoming 5 - De documentenbeheersing van het VMS voldoet niet aan het Veiligheidshandboek §17. In de documentenbeheersing zijn lacunes vastgesteld.

<sup>25</sup> Veiligheidshandboek, versie 2.5, definitief, d.d. 25 juli 2008



Bijzonder Voorval en Checklist STS voor de vervoerder<sup>26</sup>. HSA heeft in het VMS de juiste documenten vermeld.

### Calamiteitenplanning

De Inspectie heeft in juni 2008 vastgesteld dat de definitieve calamiteitenafspraken ProRail Verkeersleiding : HSA niet beschikbaar zijn en de wachtdienstregeling niet aantoonbaar geborgd is<sup>27</sup>. HSA geeft aan dat de calamiteitenafspraken onderdeel zijn van de toegangsovereenkomst met ProRail. De toegangsovereenkomst van Thalys is ondertekend die van HSA nog niet. De definitieve calamiteitenafspraken tussen HSA en ProRail Verkeersleiding zijn niet beschikbaar. Tekortkoming 7 wordt opnieuw vastgesteld als tekortkoming 4.

De Inspectie stelt vast dat de bestaande wachtdienstregeling van HSA van kracht is en er op de HSL niets verandert. De Inspectie stelt verder vast dat het nieuwe contract tussen HSA en NS Reizigers nog niet ondertekend is. Wel zijn inmiddels beschikbaar de Handboeken Wachtdienst 1<sup>e</sup> niveau en Wachtdienst 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> niveau. De wachtdienstmedewerkers van NS Reizigers moeten nog geïnstrueerd worden. Zie ook de eerder opnieuw vastgestelde tekortkoming 1.

#### Vervolgacties Tekortkoming 5

- HSA dient de Inspectie vóór 15 februari 2009 te informeren over de definitieve calamiteitenafspraken met ProRail Verkeersleiding;

### Interne controles

De Inspectie heeft in juni 2008 vastgesteld dat HSA geen interne audits uitvoert<sup>28</sup>. HSA heeft vanaf 8 september 2008 interne audits en inspecties uitgevoerd. De registratie en rapportage van de interne audits is echter onvolledig. De maatregelen om de vastgestelde afwijkingen en oorzaken weg te nemen en de implementatie daarvan ontbreken. Tijdens de inspectie wordt vastgesteld dat de afwijkingen uit de interne audits bij de geïnterviewden van M&I niet bekend zijn, terwijl dit wel verwacht had mogen worden. Verder blijkt de rapportage op 15 december 2009 nog niet te zijn aangeboden aan de directie van HSA. HSA heeft derhalve niet, zonder onnodig uitstel, maatregelen genomen om de vastgestelde afwijkingen en oorzaken weg te nemen. De werkwijze van HSA wijkt af van artikel 3, eerste lid onder a van de Regeling Veiligheidsattest hoofdspoorwegen en het Veiligheidshandboek van HSA §21 Audits en §21 Corrigerende maatregelen. De Inspectie stelt hiervoor tekortkoming 6 vast.

#### Vervolgacties

- HSA dient de Inspectie vóór 15 februari 2009 te informeren over de oorzaken van de tijdens de interne audits vastgestelde afwijkingen en de genomen maatregelen.

De Inspectie stelt vast dat HSA voor het 1<sup>e</sup> halfjaar van 2009 een auditplan 2009 heeft opgesteld<sup>29</sup>.

<sup>26</sup> Inspectierapport IVW, Opmerking 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.

<sup>27</sup> Inspectierapport IVW, Tekortkoming 7: De definitieve calamiteitenafspraken ProRail Verkeersleiding : HSA zijn niet beschikbaar. Tekortkoming 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.

<sup>28</sup> Inspectierapport IVW, Tekortkoming 6: HSA voert in afwijking van het Veiligheidshandboek §21 geen interne audits uit.

<sup>29</sup> Audit- en inspectieplan 2009 1<sup>e</sup> halfjaar, d.d. 9 december 2008.





De Inspectie stelt vast dat de boordmanagers, in tegenstelling tot het Veiligheidshandboek, geen betrokkenheid hebben bij de uitvoering van audits<sup>30</sup>. HSA heeft het VMS aangepast en de boordmanagers betrokken bij de uitvoering van audits.

#### Informatie andere afdelingen TE Rail

De afdeling Toelating en Continuering heeft ten behoeve van deze inspectie geen verdere informatie ontvangen van de afdelingen Inspecties en Onderzoek van de Toezichteenheid Rail. Wel is gebruik gemaakt van de inspectiegegevens van de afdeling Kennis, Advies en Berichtgeving. Deze informatie is verwerkt in de rapportage en mee gewogen in de besluitvorming over de afgifte van het Veiligheidsattest.

### 5.1 Risico-inschatting overtreding en tekortkomingen

De inschatting van het risico van overtreding 1 is **hoog**. De overtreding is vastgesteld omdat HSA vanaf de start van het IPB geen adequate maatregelen heeft vastgesteld met betrekking tot het vertregereed maken van de treinen. Hiermee wordt een signaal afgegeven over de beheersing van veiligheid op zowel systeem- als operationeel niveau.

De inschatting van het risico van tekortkoming 1 is **hoog**. Er bestaat een relatie tussen overtreding 1 en deze tekortkoming. NedTrain BV verzorgt de periodieke controle van de TRAXX locomotief en de rytuigen. De instandhoudings- en serviceovereenkomst tussen HSA en NedTrain is niet ondertekend waardoor de inhoud van de werkzaamheden door NedTrain niet geborgd is. Verder heeft HSA tot op heden geen leveranciersaudit uitgevoerd om te beoordelen of NedTrain wel in staat is om aan de eisen van de overeenkomst te voldoen.

De inschatting van het risico van tekortkoming 2 is **middel**. De registratie van de opleidingsinformatie is niet actueel. HSA stelt tijdens de interne audit vast dat er geen structureel functioneel beheer van de database VR71, waarin onder andere de wegbekendheid wordt geregistreerd. HSA heeft niet vastgesteld of ook de opleidingsinformatie in de database VR71 wordt geregistreerd.

De inschatting van het risico van tekortkoming 3 is **middel**. Bij de documentatiebeoordeling blijken een aantal met name genoemde lacunes in de documentatie nog steeds niet gecorrigeerd te zijn in het VMS van HSA.

De inschatting van het risico van tekortkoming 4 is **middel**. De calamiteitenafspraken met betrekking tot de activiteiten van Thalys Nederland zijn geregeld. De definitieve afspraken tussen HSA en ProRail zijn nog steeds niet beschikbaar, duidelijkheid over de calamiteitenafspraken op HSL-Zuid is een voorwaarde om commercieel te mogen rijden.

De inschatting van het risico van tekortkoming 5 is **hoog**. HSA heeft in september en oktober 2008 volgens plan interne audits uitgevoerd. HSA heeft daarbij afwijkingen en signalen vastgesteld, echter corrigerende maatregelen zijn niet genomen. Gezien overtreding 1 een belangrijke omissie in deze context.

De Inspectie hanteert hierbij als definitie van de risico's"

Laag = risico met zeer beperkte gevolgen  
Middel = risico met beperkte gevolgen  
Hoog = risico met omvangrijke gevolgen

<sup>30</sup> Inspectierapport IVW, Opmerking 7 – De Boordmanagers hebben, in tegenstelling tot het Veiligheidshandboek, geen betrokkenheid bij de uitvoering van audits.





## **5.2 Generieke conclusie**

De Inspectie constateert dat de organisatie van HSA onder grote druk staat om commercieel te gaan rijden. De organisatie blijft aan verandering onderhevig. De Inspectie constateert verder dat de aandacht voor veiligheid vooral een zaak is van de afdeling Veiligheid en veel minder van de daarvoor verantwoordelijke afdelingen binnen HSA. De Inspectie constateert dat veiligheid niet integraal beheerst wordt door de organisatie, hetgeen resulteert in het niet, onvoldoende of met vertraging nemen van corrigerende maatregelen met betrekking tot veiligheidskritische zaken. Verder stelt de Inspectie vast dat HSA de veiligheid op het vlak van registraties en corrigerende maatregelen onvoldoende beheerst.