

Inspectierapport

Rapportagedatum Versie
22 juni 2006 Definitief versie 1.0

Inspecteur
C.C. de Rijcke; W.W.J. Götz; K. van
Herwaarden

Kenmerk
IVW-TER/KAB-TC/06/K20.1016.50

ProRail bv **Inframangement** *Initiële inspectie* *maart tm mei 2006*

Inhoudsopgave

1	Samenvatting en leeswijzer, opdracht, autorisatie	4
1.1	Samenvatting en leeswijzer	4
1.2	Opdracht	4
1.3	Autorisatie	5
2	Scope en procesverloop	6
2.1	Bedrijfsgegevens	6
2.2	Scope	6
2.3	Van toepassing zijnde regelgeving	7
2.4	Procesverloop	7
3	Beoordeling documentatie veiligheidssystem	8
3.1	Veiligheidszorgsysteem	8
3.2	Organisatiestructuur veiligheid	8
3.2.1	Organisatie	8
3.2.2	Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden	8
3.3	Veiligheidsbeleid	8
3.3.1	Beleidsverklaring	8
3.3.2	Beleid en planning	9
3.4	Wet- en regelgeving	9
3.5	Kritische processen	9
3.5.1	Inventarisatie kritische processen	9
3.5.2	Maatregelen kritische processen	9
3.6	Opleiding	10
3.7	Inkoop	10
3.8	Beheersing documenten	10
3.8.1	Beheersing veiligheidssystem	10
3.8.2	Beheersing overige documenten	10
3.9	Communicatie	10
3.10	Onderzoek incidenten	11
3.11	Monitoring	11
3.11.1	Registraties	11
3.11.2	Maand-, kwartaal- en jaarverslag	11
3.11.3	Prestatie-indicatoren	11
3.12	Functioneren veiligheidssystem	11
3.12.1	Audits	11
3.13	Directiebeoordeling	11
4	Werking veiligheidssystem	12
4.1	Veiligheidszorgsysteem	12
4.2	Organisatiestructuur veiligheid	12
4.2.1	Organisatie	12
4.2.2	Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden	13
4.3	Veiligheidsbeleid	13
4.3.1	Beleidsverklaring	13

4.3.2	Beleid en planning	13
4.4	Wet- en regelgeving	13
4.5	Kritische processen	13
4.5.1	Maatregelen kritische processen	13
4.6	Opleiding	14
4.7	Inkoop	14
4.8	Beheersing documenten	14
4.8.1	Beheersing veiligheidszorgsysteem	14
4.8.2	Beheersing bedrijfsregelgeving	14
4.8.3	Beheersing tekeningen	15
4.9	Communicatie	16
4.10	Onderzoek incidenten	16
4.11	Monitoring	17
4.11.1	Registraties	17
4.11.2	Maand-, kwartaal- en jaarverslag	17
4.11.3	Prestatie -indicatoren	17
4.12	Functioneren veiligheidszorgsysteem	18
4.12.1	Audits	18
4.13	Directiebeoordeling	18
5	Tekortkomingen en opmerkingen	19
5.1	Tekortkomingen	19
5.2	Opmerkingen	19
5.3	Vervolgacties	19
6	Conclusie	20
7	Bijlagen	21
7.1	Documentatie	21
7.2	Geïnterviewde medewerkers	24
7.3	Toetsingskader veiligheidszorgsysteem infrastructuurbeheerder	25
7.4	Referentiematrix Toetsingskader ÷ VMS ProRail	28
7.5	Systematiek en methodiek	30
7.6	Verklarende woordenlijst	32
7.7	Reactie ProRail	33

1 Samenvatting en leeswijzer, opdracht, autorisatie

1.1 Samenvatting en leeswijzer

De Inspectie heeft beoordeeld of ProRail - overeenkomstig de eis in de Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur - beschikt over een adequaat veiligheidssystem. De inhoud van het door ProRail gehanteerde VeiligheidsManagementSysteem (VMS) en de implementatie van dit systeem binnen de bedrijfseenheid Inframangement zijn getoetst aan het Toetsingskader Veiligheidszorgsysteem Infrastructuurbeheerder (zie 7.3).

De Inspectie stelt vast dat het veiligheidssystem inhoudelijk aan het Toetsingskader voldoet uitgezonderd 6 tekortkomingen. De bevindingen met betrekking tot de inhoudelijke beoordeling van het veiligheidssystem zijn beschreven in hoofdstuk 3.

Het VMS is van toepassing op de bedrijfseenheden Inframangement, Infraprojecten en Spoorontwikkeling. De scope van de inspectie beperkt zich tot de bedrijfseenheid Inframangement. De Inspectie stelt vast dat het VMS is geïmplementeerd in de bedrijfseenheid Inframangement. De bedrijfseenheid monitort en beheerst de systeemveiligheid en arbeidsveiligheid op systematische wijze. De Inspectie stelt echter wel enkele tekortkomingen vast en plaatst enkele opmerkingen. De bevindingen met betrekking tot de werking van het veiligheidssystem binnen de bedrijfseenheid Inframangement zijn beschreven in hoofdstuk 4.

Hoofdstuk 5 geeft een samenvattend overzicht van de 6 vastgestelde tekortkomingen en de geplaatste opmerkingen en de benodigde vervolgacties van ProRail.

De Inspectie komt tot de conclusie dat ProRail beschikt over een adequaat veiligheidssystem dat geïmplementeerd is binnen de bedrijfseenheid Inframangement met uitzondering van de geconstateerde tekortkomingen. Het veiligheidssystem dient geactualiseerd en verbeterd te worden. Deze conclusie is beschreven in hoofdstuk 6.

De reactie van ProRail op de tekortkomingen en opmerkingen en de detailopmerkingen op het concept inspectierapport is weergegeven in bijlage 7.7 van dit rapport.

1.2 Opdracht

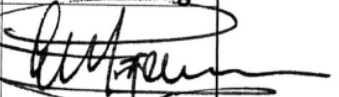
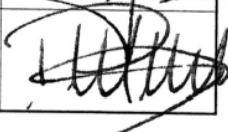
De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft ProRail bv (hierna: ProRail) een beheerconcessie verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Een eis daarbij is dat ProRail over een adequaat veiligheidssystem beschikt. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: de Inspectie) is belast met het toezicht op de naleving van de beheerconcessie voor wat betreft het aspect van het veiligheidssystem.

Stel vast of het veiligheidssystem van ProRail voldoet aan de eisen, gesteld in het "Toetsingskader veiligheidssystem infrastructuurbeheerder", en het veiligheidssystem is geïmplementeerd in de bedrijfseenheid Inframangement.

1.3 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 tot stand is gekomen.

Door middel van zijn handtekening geeft de **Unitmanager Kennis, Advies en Berichtgeving – Toelating en Continuering Rail** te kennen dit rapport te autoriseren en onderstaande beslissing te hebben genomen.

	Functie en naam	Datum	Handtekening
Verificatie	Adviseur / Projectleider Ing. C.C. de Rijcke	22-6-2006	
Autorisatie	Unitmanager KAB-TC Mr. P. Hoekstra	22-6-2006	

2 Scope en procesverloop

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving van ProRail, de scope van de inspectie, de van toepassing zijnde regelgeving en het inspectieproces gegeven.

2.1 Bedrijfsgegevens

ProRail heeft van de Minister van Verkeer en Waterstaat ingaande 1 januari 2005 een Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur gekregen voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.

De kerntaken van ProRail zijn het managen van de capaciteit op het spoor, de aanleg van nieuwe spoorwegen, het beheer en onderhoud van het bestaande spoorwegnet, het beheer van stations en transfervoorzieningen, het aanbieden van veilige treinpaden aan spoorwegondernemingen en het leveren van informatie voor reizigers. De bedrijfseenheid Inframangement van ProRail heeft de zorg voor de optimale betrouwbaarheid, beschikbaarheid en veiligheid van de infrastructuur.

Bij ProRail werken ruim 2.645 mensen, De bedrijfseenheid Inframangement heeft ongeveer 630 medewerkers.

ProRail is gevestigd in Utrecht.

Bezoekadres: De Inktpot, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht.

Postadres: Postbus 2038, 3500 GA Utrecht.

Utrecht is de hoofdvestiging van de bedrijfseenheid Inframangement, verder zijn er regiokantoren in Zwolle, Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven.

ProRail is ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel te Utrecht onder nummer 30124359.

De voorzitter van de raad van bestuur van ProRail is drs. B.J. Klerk. De portefeuillehouder voor Inframangement "Infra is OK" is mevr. drs. A. Arts.

De voor de bedrijfsactiviteiten van de bedrijfseenheid inframangement verantwoordelijke manager is de directeur inframangement drs. A.J. Bauer.

2.2 Scope

De inspectie richt zich op het VeiligheidsManagementSysteem van ProRail" versie september 2003 (hierna: VMS). Het VMS is van toepassing op de bedrijfseenheden die voorheen onder Railinfrabeheer vielen. Het betreft de bedrijfseenheden Inframangement, Infraprojecten en Spoorontwikkeling. De scope van de inspectie beperkt zich tot de bedrijfseenheid Inframangement. Voor deze scope is gekozen omdat een inspectie bij alle bedrijfseenheden te breed en te complex zou worden. Ook is rekening gehouden met de risico's binnen de bedrijfsprocessen en is beoordeeld welke processen het beste aansluiten bij de relevante thema's uit de tweede kadernota "Veiligheid op de Rails".

2.3 Van toepassing zijnde regelgeving

De Inspectie beoordeelt of het VMS van ProRail voldoet aan de eisen van het Toetsingskader veiligheidszorgsysteem infrastructuurbeheerder. Het toetsingskader is weergegeven in bijlage 7.3.

In de wet c.a. zijn geen nadere eisen gesteld aan het veiligheidsmanagementsysteem van de infrastructuurbeheerder. De Inspectie heeft om duidelijkheid te scheppen een toetsingskader ontwikkeld aan de hand van de eisen uit richtlijn EU/2004/49 (de spoorwegveiligheidsrichtlijn) en de eisen die in de Spoorwegwet c.a. gesteld worden aan het veiligheidsmanagementsysteem van spoorwegondernemingen.

2.4 Procesverloop

De inspectie is uitgevoerd door achtereenvolgens een beoordeling van het VMS en interviews met functionarissen van ProRail zowel op het hoofdkantoor te Utrecht als in de regio's. De hieruit verkregen informatie vormt de basis van dit rapport.

De documenten die zijn beoordeeld en ingezien zijn beschreven in bijlage 7.1 "Documentatie".

De inspectie is uitgevoerd door:

Ing. C.C. de Rijcke	Adviseur / projectleider
Drs. H. Götz	Adviseur / projectleider
Ing. K. van Herwaarden	Adviseur / projectleider

De inspectie is namens ProRail begeleid door:

Ing. C. Busch	Beleidsmedewerker Veiligheid & Milieu
H. de Raadt	Beleidsmedewerker Veiligheid & Milieu

De interviews voor de inspectie van ProRail bedrijfseenheid Inframangement zijn uitgevoerd op:

- Hoofdkantoor ProRail, Utrecht;
- Regio Noord-Oost, Zwolle;
- Regio Zuid, Eindhoven;
- Regio Randstad Noord, Amsterdam;
- Regio Randstad Zuid, Rotterdam.

Een volledig overzicht van de interviews is gegeven in bijlage 7.2 "Geïnterviewde medewerkers".

3 Beoordeling documentatie veiligheidssystemen

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de door de Inspectie gedane bevindingen bij de beoordeling van het veiligheidssystemen van ProRail. Bijlage 7.4 van het inspectierapport geeft in een referentiematrix de relatie weer tussen de onderwerpen van dit hoofdstuk en de overeenkomende artikelen van het Toetsingskader veiligheidssystemen infrastructuurbeheerder en de procedures van het VMS van ProRail.

3.1 Veiligheidssystemen

ProRail beschikt over een veiligheidssystemen. Het betreft het "Veiligheidsmanagementsysteem ProRail Railinfrabeheer" dat de planning en control cyclus op het gebied van veiligheid regelt. Het VMS is van toepassing op de bedrijfseenheden Inframangement, Infraprojecten en Spoorontwikkeling.

Het VMS is september 2003 goedgekeurd door het Landelijk Comité Veiligheid (hierna: LCV) en de regiodirecteuren en door de voorzitter van de raad van bestuur van ProRail geautoriseerd. De verantwoordelijkheid voor de implementatie van het VMS is toegewezen aan de directie.

ProRail heeft in het VMS-handboek ofwel het "groene boekje" het veiligheidsmanagement uitgewerkt en vastgelegd op beleidsniveau. Het handboek is gestructureerd op basis van de "Deming-cirkel" of "Plan-Do-Check-Act-cyclus" en bevat de noodzakelijke procedures. Voor wat betreft het operationeel niveau zijn, als onderdeel van het VMS, de operationele veiligheidsgelateerde kritische processen van ProRail beschreven. Daarnaast worden ook de ondersteunende documenten als rapportages, informatiesystemen etc. tot het VMS gerekend.

Het VMS-handboek is als "hardcopy" beschikbaar bij de directie van de bedrijfseenheid Inframangement, het LCV en de Regionale veiligheidscomités (hierna: RVC). Het handboek is voor alle medewerkers in de ProRail-organisatie digitaal beschikbaar op "@propos", het intranet van ProRail.

ProRail werkt het VMS verder ProRail breed uit. De ontwikkeling van het VMS wordt in 2006 afgerond.

3.2 Organisatiestructuur veiligheid

3.2.1 Organisatie

ProRail heeft de organisatiestructuur op het gebied van veiligheid weergegeven in het VMS. De rol van het LCV en de RVC's met betrekking tot (spoorweg)veiligheid is daarin beschreven.

3.2.2 Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden

De taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden binnen de ProRail organisatie in relatie tot het VMS en de activiteiten binnen de Deming-cirkel zijn beschreven.

3.3 Veiligheidsbeleid

3.3.1 Beleidsverklaring

ProRail geeft in een beleidsverklaring vorm aan haar visie en strategie met betrekking tot veiligheid. Deze beleidsverklaring is in het VMS opgenomen.

3.3.2 *Beleid en planning*

Het VMS voorziet in een procedure waarin het opstellen, afstemmen, communiceren, plannen en evalueren van het landelijke veiligheidsbeleid is beschreven. De taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor deze activiteiten zijn aan zowel het LCV als het RVC toegewezen en beschreven.

De beleidsverklaring voldoet inhoudelijk aan de eisen van het toetsingskader. ProRail geeft in de verklaring onder andere aan, naar een systematische aanpak van risicobeheersing te streven door een continue verbetering van de prestaties en een zo groot mogelijke beheersing van risico's. Het voortdurend toezien op de implementatie en de naleving van het beleid en het creëren van het hiervoor benodigde draagvlak en het voorzien in voldoende middelen om het beleid uit te voeren komen in de beleidsverklaring minder expliciet tot uitdrukking. Uit de beleidsverklaring blijkt verder dat ProRail jaarlijks verbeterdoelen stelt en haar prestatie meet en beoordeelt.

Het VMS beschrijft het opstellen van het landelijke meerjarenplan veiligheid, het landelijke jaarplan veiligheid en het regionale jaarplan veiligheid op basis van de beleidsverklaring, de directiebeoordeling, de jaarrapportage, de kaderbrief en aanbevelingen vanuit de ProRail-organisatie. De verantwoordelijkheid voor het opstellen van en de communicatie over het meerjarenplan en het landelijke jaarplan veiligheid is toegewezen aan het LCV. De RVC's zijn verantwoordelijk voor het regionale jaarplan.

3.4 **Wet- en regelgeving**

Het VMS voorziet in een procedure voor het inventariseren van relevante externe wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid, het toetsen van de gevolgen voor de bedrijfsvoering, de communicatie over de wet- en regelgeving en de periodieke screening van nieuwe wet- en regelgeving. De verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor deze activiteiten zijn toegewezen aan de manager Veiligheid & Milieu. De toetsing of de wet- en regelgeving gevolgen heeft voor de bedrijfsvoering is toegewezen aan de vakafdelingen.

3.5 **Kritische processen**

3.5.1 *Inventarisatie kritische processen*

Het VMS voorziet in een procedure voor het inventariseren van kritische processen op basis van risico-inschatting. Het VMS geeft een overzicht van de landelijke kritische processen. De verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor het inventariseren van de kritische processen zijn toegewezen aan het LCV en het RVC.

Het VMS vermeldt een tweejaarlijkse actualisering van de Inventarisatie Kritische Processen of in geval van grote wijzigingen in de bedrijfsvoering of van relevante wijzigingen in de wet- en regelgeving.

3.5.2 *Maatregelen kritische processen*

Het VMS voorziet in een procedure voor de borging van de kritische processen door het vastleggen van maatregelen om risico's te beheersen in een plan van aanpak. Vervolgens worden die maatregelen uitgevoerd en geëvalueerd. De verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor deze activiteiten zijn qua aansturing toegewezen aan het LCV. De uitvoeringstaken zijn toegewezen aan de lijnverantwoordelijken.

Het VMS voorziet tevens in een procedure die met name ingaat op de afhandeling van maatregelen als verbetervoorstellen en maatregelen voortkomende uit onderzoeken, audits en inspecties, en de follow-up daarvan zijn beschreven in de procedure "Verbetervoorstellen en follow-up".

3.6 Opleiding

Het VMS voorziet niet in procedures voor het vaststellen van de opleidingsbehoefte van het personeel dat werkzaam is in veiligheidsfuncties en andere functies die van invloed zijn op de veilige bedrijfsvoering. Wel wordt in het VMS gerefereerd aan het kritische proces KP05 "Human Resource Management".

3.7 Inkoop

Het VMS voorziet niet in procedures met betrekking tot door derden aan de infrastructuurbeheerder geleverde diensten en goederen die verband houden met spoorwegveiligheid. Wel zijn onderdeel van het VMS de kritische processen KP02 "Inspectie en auditing van opdrachtnemers op (proces)contract" en KP06 "Beoordeling geschiktheid opdrachtnemers" waarin gerefereerd wordt aan de beoordeling van opdrachtnemers. De Inspectie heeft het kritische proces KP06 niet beoordeeld.

3.8 Beheersing documenten

3.8.1 Beheersing veiligheidszorgsysteem

Het VMS voorziet in een procedure waarin het beheersen, wijzigen, goedkeuren en autoriseren van het VMS beschreven is. De taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden met betrekking tot het beheersen, wijzigen, goedkeuren en autoriseren van het VMS zijn toegewezen.

3.8.2 Beheersing overige documenten

Relevante documentatie die in het kader van het VMS toegankelijk gemaakt moet worden en actueel moet worden gehouden is beschreven. Het betreft onder andere de jaarplannen en de maand- en jaarrapportages veiligheid, het overzicht wet- en regelgeving, de inventarisatie kritische processen en het VMS-auditplan. Het overzicht "Documentenbeheer" beschrijft ook de verantwoordelijke functionaris, de verspreiding/distributie en de bewaartermijn van de documentatie.

De beheersing van technische en algemene veiligheidsvoorschriften en de beheersing van tekeningen is beschreven in de kritische processen KP01 "Kwaliteit, beheersing, communicatie en implementatie van technische en algemene veiligheidsvoorschriften respectievelijk KP27 "Beheer tekeningen".

3.9 Communicatie

De communicatie over veiligheid tussen het LCV, de RVC's, de ProRail-organisatie en externen is weergegeven in een communicatieoverzicht. Het overzicht behandelt de communicatie over de onderwerpen die onderdeel zijn van het VMS van ProRail, het betreft: het beleid, het jaarplannen en jaarverslagen, de maandrapportages, de kritisch processen en de wet- en regelgeving.

De communicatie over de rapportages van incidentenonderzoek, non conformiteiten, corrigerende maatregelen, de berichtgeving over wijzigingen in de bedrijfsvoering, de wijzigingen in wet/ en regelgeving en de wijzigingen in het VMS wordt niet genoemd in het communicatieoverzicht, echter is wel aandachtspunt in de afzonderlijke procedures.

3.10 Onderzoek incidenten

Het VMS voorziet in een procedure voor het onderzoeken en afhandelen van incidenten en het nemen van maatregelen. De verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van het onderzoek van incidenten is toegewezen.

3.11 Monitoring

3.11.1 Registraties

Het VMS besteedt, als onderdeel van het monitoren, analyseren en rapporteren van relevante gegevens, inclusief het incidentenonderzoek aandacht aan het vullen van het informatiesysteem "PROMISE".

3.11.2 Maand-, kwartaal- en jaarverslag

Het VMS besteedt, als onderdeel van de het monitoren, analyseren en rapporteren van relevante gegevens aandacht aan het opstellen van de landelijke en regionale maand- en jaarrapportages. De verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor deze activiteiten zijn toegewezen aan de manager veiligheid en milieu en de regionaal veiligheidsadviseurs.

3.11.3 Prestatie-indicatoren

Het VMS beschrijft de prestatie-indicatoren te monitoren zoals beschreven in de jaarplannen.

3.12 Functioneren veiligheidszorgsysteem

3.12.1 Audits

Het VMS voorziet in een procedure waarin het vaststellen van het functioneren van het VMS door audits beschreven is. De verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor deze activiteiten zijn toegewezen.

3.13 Directiebeoordeling

Het VMS voorziet in een procedure voor de periodieke evaluatie door de directie van ProRail. Het LCV heeft als taak het opstellen van de directiebeoordeling VMS, de verantwoordelijkheid daarvoor is toegewezen aan het directieteam respectievelijk de regiodirecteur.

4 Werking veiligheidssystem

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de door de Inspectie gedane bevindingen tijdens de interviews voor de beoordeling van de werking van het veiligheidssystem van ProRail. Bijlage 7.4 van het inspectierapport geeft in een referentiematrix de relatie weer tussen de onderwerpen van dit hoofdstuk en de overeenkomende artikelen van het Toetsingskader veiligheidssystem infrastructuurbeheerder en de procedures van het VMS van ProRail.

4.1 Veiligheidssystem

ProRail beschikt over een werkend VMS, dat vanaf 1 januari 2004 operationeel is. De jaarlijkse planning en control cyclus vooral het vertalen van doelstellingen in actiepunten samengevat in landelijke en regionale jaarplannen en het monitoren en analyseren van veiligheidsprestaties zijn nadrukkelijk zichtbaar in de activiteiten op alle niveaus binnen de organisatie.

Het VMS kan gekarakteriseerd worden als de "Plan-Do-Check-Act" cyclus waar het "DO" deel uitgesneden is. Het VMS gaat over de structuur waarmee de veiligheid gemanaged wordt en niet over de concrete procedures en werkbeschrijvingen waarmee de veiligheid wordt geborgd.

ProRail heeft de doelstelling om jaarlijks een geactualiseerde en verbeterde versie van het VMS uit te geven in 2005 niet gerealiseerd. In het VMS zijn diverse procedures verouderd mede door de wijzigingen in de organisatie. De wijzigingen zijn een gevolg van de reorganisatie en betreffen een wijziging van de hoofdstructuur van ProRail, de komst van een stafafdeling Veiligheid & Milieu en een ProRail-brede invulling van het VMS. In het Jaarplan Veiligheid 2006 ProRail Inframangement & Infraprojecten beschrijft ProRail het VMS te zullen verbeteren en onder andere ProRail breed uit te werken.

Tekortkoming 1

Het VMS van ProRail is niet conform plan geactualiseerd en verbeterd.

4.2 Organisatiestructuur veiligheid

4.2.1 Organisatie

Het hoogste management van ProRail toont grote betrokkenheid bij het aspect (spoorweg)veiligheid in de bedrijfsvoering. Deze betrokkenheid is mede geborgd door de organisatiestructuur van ProRail op het gebied van veiligheid in de vorm van de diverse overleggen op landelijk (LCV en PDO-V) en regionaal (RVC) niveau en door de werking van het VMS, in het bijzonder van de plan-do-check-act cyclus. De plaats van het PDO-V in de organisatiestructuur op het gebied van veiligheid en de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van het PDO-V zijn niet beschreven in het VMS. In het Jaarplan Veiligheid 2006 ProRail Inframangement & Infraprojecten beschrijft ProRail het VMS te zullen verbeteren.

Opmerking 1

De plaats van het PDO-V in de organisatiestructuur op het gebied van veiligheid en de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van het PDO-V zijn niet beschreven in het VMS.

4.2.2 Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden

De meeste geïnterviewde medewerkers beschikken over een functieprofiel. Het functieprofiel is beschikbaar op @propos, de intranetsite van ProRail. In de functieprofielen zijn geen taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden en de benodigde kwalificaties onder andere in relatie tot veiligheid en kwaliteit vastgelegd. ProRail onderkent het probleem en onderneemt in het kader van de reorganisatie acties om de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden explicieter te maken.

Tekortkoming 2

In de functieprofielen zijn geen taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en opleidingseisen onder andere in relatie tot (spoorweg)veiligheid vastgelegd.

4.3 Veiligheidsbeleid

4.3.1 Beleidsverklaring

De "Beleidsverklaring en strategie Veiligheid en Milieu van ProRail" in het VMS is niet actueel. Een actuele beleidsverklaring is standaard onderdeel van zowel het landelijke als de regionale jaarplannen veiligheid van ProRail (InfraManagement).

4.3.2 Beleid en planning

ProRail evalueert het beleid overeenkomstig de procedure in het VMS en stelt jaarlijks, zowel landelijk als regionaal, het Jaarplan Veiligheid ProRail Inframangement en Infraprojecten op.

Het in het VMS genoemde Meerjarenplan Veiligheid 2004 -2010, is opgegaan in het Beheerplan van ProRail. Het Beheerplan beschrijft de manier waarop ProRail binnen het beschikbare budget invulling geeft aan haar beheertaken. De aspecten veiligheid en milieu zijn in het rapport beschreven. Het VMS is niet geactualiseerd wat betreft het meerjarenplan en het beheerplan. In het Jaarplan Veiligheid 2006 ProRail Inframangement & Infraprojecten beschrijft ProRail het VMS te zullen verbeteren.

Opmerking 2

Het VMS is niet geactualiseerd wat betreft het meerjarenplan en het beheerplan.

4.4 Wet- en regelgeving

ProRail heeft de veiligheid gerelateerde bedrijfsregelgeving, geldig voor zakelijke partners, projectaannemers, leveranciers, ingenieurbureau's, etc. gedigitaliseerd en eenvoudig en gestructureerd toegankelijk gemaakt via de internetapplicatie Railinfra Catalogus. De catalogus geeft een overzicht van de regelgeving voor objecten, zoals wissels, overwegen en spoor en onder ander voor de aspecten veiligheid en milieu.

4.5 Kritische processen

4.5.1 Maatregelen kritische processen

Het VMS vermeldt een lijst van kritische processen met hun code. De rangschikking is in 2003 naar toenmalig inzicht opgesteld. Inmiddels is bekend dat in 2006 de actualisering voorzien zal zijn van een nieuwe lijst volgens een transparante methodiek. In het Jaarplan Veiligheid 2006 ProRail Inframangement & Infraprojecten is als actiepoint opgenomen dat de kritische processen dit jaar geborgd en verbeterd zullen worden in samenhang met de ontwikkeling van de kwaliteitszorg bij het bedrijfsonderdeel Inframangement.

4.6 Opleiding

De Inspectie stelt vast dat ProRail het opleidingsbeleid heeft beschreven in "Beleid voor opleiden en ontwikkelen binnen ProRail" d.d. 06.03.2006. De planning bij deze beleidsvisie voorziet in de inventarisatie van de opleidingsbehoeften ProRail met uitzondering van de vakopleidingen. Het actiepoint zal in 2006/2007 worden gerealiseerd. De regio's hanteren op dit moment wel opleidingsplannen.

ProRail heeft alle functies geïnventariseerd waar bij de uitoefening van de taken een groot afbreukrisico met betrekking tot de RAMS aspecten en/of kosten zit en waarvoor een persoonscertificaat of gelijksoortig document vereist is. Het betreft de functies in het kader van het Normenkader Veilig Werken (NVW/VVW), het RLN00128 (VWS) en andere technische functies.

Voor de functies waarvoor een functieprofiel is opgesteld zijn de opleidingseisen beschreven in de vorm van benodigd opleidingsniveau en kennis. Deze functieprofielen geven geen volledig beeld van de benodigde kwalificaties in relatie tot veiligheid en kwaliteit. ProRail is nu bezig de kwalificaties per functie te beschrijven op zogenaamde kwalificatiekaarten. Deze verbeteringslag moet nog landelijk in gang worden gezet en zal in het kader van het IFO-plan Inframangement in 2008 afgerond zijn.

Tekortkoming 2

In de functieprofielen zijn geen taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en opleidingseisen onder andere in relatie tot (spoorweg)veiligheid vastgelegd.

4.7 Inkoop

ProRail meet de prestaties van ingenieurbureau's, projectaannemers en procescontractaannemers op basis van vastgestelde indicatoren. Veiligheid is een belangrijke parameter die zwaar meeweegt in het oordeel. De basisinformatie voor de beoordeling komt van de V&M rapportages.

Overeenkomstig de Erkenningregeling 2006 van ProRail moeten de erkende bedrijven de erkenning na enige tijd vernieuwen. De afdeling AKI van ProRail doet deze her-audits.

4.8 Beheersing documenten

4.8.1 Beheersing veiligheidssystemen

Het VMS, zowel de papieren versie als @propos op intranet, is niet actueel. De in 2005 geplande jaarlijkse update van het VMS heeft niet plaatsgevonden. Het Jaarplan Veiligheid 2006 ProRail Inframangement & Infraprojecten. ProRail beschrijft dat ProRail het VMS in 2006 verder zal verbeteren en onder andere ProRail breed zal uitwerken.

Tekortkoming 1

Het VMS van ProRail is niet geactualiseerd en verbeterd.

4.8.2 Beheersing bedrijfsregelgeving

ProRail heeft de veiligheid gerelateerde bedrijfsregelgeving, geldig voor alle zakelijke partners, projectaannemers, leveranciers, ingenieurbureau's, etc. gedigitaliseerd en eenvoudig en gestructureerd toegankelijk gemaakt via de internetapplicatie Railinfra

Catalogus. Tweemaal per jaar wordt dit bestand geactualiseerd, waarmee duidelijkheid wordt gecreëerd over de geldigheid en de status van de regelgeving.

De opbouw van regelgeving en het beheer ervan is voorgeschreven in procedure PRC00062, waarmee een grote mate van uniformiteit en gebruiksgemak wordt bereikt.

Niet alle documenten in de productcatalogus zijn echter actueel. Een voorbeeld is procedure RIB0085 voor de aanvraag en afmelding van tijdelijke snelheidsbeperkingen. Procedure RIB0085 hanteert nog de oude terminologie en functiebenamingen.

Opmerking 3

Sommige documenten in de productcatalogus zijn niet geactualiseerd.

Er is een duidelijke verschuiving in de toepasbaarheid van technische documentatie in het licht van de veranderende filosofie van het opdrachtgeverschap van ProRail in de richting van de aannemers. De Onderhoudsdocumenten (OHD) bevatten eisen en voorwaarden waaraan de infrastructuur moet voldoen. Deze eisen en voorwaarden krijgen in de veranderende filosofie van het opdrachtgeverschap steeds meer het karakter van advies: zo en zo zou de aannemer het onderhoud het best kunnen uitvoeren. De eisen en voorwaarden die wel verplicht worden gesteld zijn vastgelegd in de Instandhoudingsdocumenten (IHD). Deze eisen worden in principe door ProRail gehandhaafd.

De regelgeving voor de procescontractaannemer, in de vorm van technische voorschriften, is echter zeer omvangrijk, gedetailleerd en veelal beredeneerd vanuit een ideaalsituatie. In de praktijk voldoet de infrastructuur niet volledig aan al die regels. Dit betekent dat de status van de eisen en voorwaarden gesteld in de regelgeving niet altijd helder is en kan leiden tot verschillende interpretaties. Een voorbeeld zijn de instandhoudingspecificaties voor wissels in OHD00022-1. Hierin staan onder andere bodemwaarden en veiligheidswaarden voor slijtage, spoorwijdte, en ruimtes bij de strijkregel. In de praktijk blijkt bij metingen van wissels dat vrij vaak één of meer bodemwaarden en soms zelfs veiligheidswaarden worden overschreden. In tegenstelling tot wat de naam doet vermoeden leidt overschrijding van veiligheidswaarden naar het oordeel van deskundigen niet altijd tot een onveilige situatie. Deze overschrijdingen worden dan ook niet altijd direct verholpen, maar meegewogen in prioriteitsstelling voor onderhoud. Dit kan er toe leiden dat sommige overschrijdingen langere tijd blijven bestaan.

Tekortkoming 3

De status van de eisen en voorwaarden gesteld in de regelgeving voor de procescontractaannemer is niet altijd helder en kan leiden tot verschillende interpretaties.

ProRail onderkent het probleem en werkt aan het creëren van meer eenduidigheid.

4.8.3 Beheersing tekeningen

Voor het proces van (technische) tekeningenbeheer is niet vastgelegd welke afdeling / functionaris verantwoordelijk is voor de inhoudelijke toets van door opdrachtnemers gewijzigde tekeningen. Het loket Basisgegevens is verantwoordelijk voor de registratie en beheer van de tekeningen en de toets op vormaspecten. De regio's zijn eigenaar van de tekeningen, maar hebben geen beheertaak. De inhoudelijke toets is niet belegd. Het leidt er

wel (mogelijk) toe dat fouten niet adequaat worden voorkomen, onderkend en/of gecorrigeerd. Dit probleem doet zich al geruime tijd voor en een reeks structureel voorkomende fouten is bekend, maar heeft vooralsnog niet tot verbetermaatregelen geleid. De problematiek van het tekeningenbeheer is inmiddels besproken met onder andere de afdeling Basisgegevens en in het landelijke werkoverleg van de regioveiligheidsadviseurs.

Tekortkoming 4

Voor het proces van het (technische) tekeningenbeheer is niet vastgelegd welke afdeling / functionaris verantwoordelijk is voor de inhoudelijke toets van door opdrachtnemers gewijzigde tekeningen.

Een adequate wijziging van de (technische) tekeningen is in het algemeen onvoldoende geborgd. Bij de uitvoering van infrastructuurprojecten worden tekeningen vaak ter plaatse met de pen gewijzigd en lokaal bewaard zonder dat de wijzigingen worden doorgevoerd in het centrale beheerssysteem.

Tekortkoming 5

Een adequate wijziging van de (technische) tekeningen is over het algemeen onvoldoende geborgd.

De tekeningen ten behoeve van de Lokale Risico Inventarisatie zijn wel kwalitatief op orde. Het procesverloop voor Locatiegebonden Technische Documentatie is beschreven in procedure PRC0021 en er loopt een verbeterproject voor de implementatie ervan.

4.9 Communicatie

De Inspectie stelt vast dat structureel en expliciet over veiligheid wordt gecommuniceerd. De organisatiestructuur binnen de ProRail organisatie met het LCV, het PDO-V en de RVC's borgt deze communicatie.

Het communicatieoverzicht in het VMS is niet actueel, het PDO-V ontbreekt in dit overzicht.

Opmerking 1

De plaats van het PDO-V in de organisatiestructuur op het gebied van veiligheid en de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van het PDO-V zijn niet beschreven in het VMS.

4.10 Onderzoek incidenten

In het kader van een verbeterslag in het omgaan met incidenten heeft ProRail voor de medewerkers die onderzoek uitvoeren de "Inleiding Incidentonderzoek", versie 6.0 van 15 februari 2005, uitgegeven. De Inspectie stelt vast dat de uitvoering van de veiligheidsonderzoeken en de afhandeling van incidenten in de regio volgens de afgesproken procedure plaatsvindt.

ProRail heeft de procedure "Incidenten en follow-up" tussentijds gewijzigd en opgenomen in de "Inleiding Incidentenonderzoek" versie 15 februari 2005.

4.11 Monitoring

4.11.1 Registraties

ProRail gebruikt SAP primair voor asset-management, het geeft "realtime" informatie over onder andere het herstel van afwijkingen aan de infrastructuur. Naast SAP gebruikt de afdeling V&M van ProRail PROMISE voor veiligheids- en milieuincenten. Deze laatste database levert de informatie voor de prestatie-indicatoren (KPI's).

Na signalen uit de regio's van ProRail dat SAP veel meer incidenten bevat dan PROMISE is een onderzoek ingesteld naar de betrouwbaarheid van het data inputproces en zijn de invoerstromen via de "geeltjes" en SAP vergeleken. Voor de melding van incidenten hanteert ProRail het RBV, voorheen het "geeltje". ProRail heeft vastgesteld dat sprake is van:

- Hiaten in de gegevens van het "geeltje";
- Dubbele meldingen van incidenten;
- Foutieve meldingen;

ProRail start april een project om de meest volledige bron te krijgen: dit betekent een nieuwe vergelijking van data en daarna een beslissing over welke maatregel echt noodzakelijk is.

Opmerking 4

De informatie in PROMISE is niet volledig en niet consistent met SAP.

4.11.2 Maand-, kwartaal- en jaarverslag

De stuurcyclus zoals beschreven in het VMS, bestaande uit jaarplannen, maand-, kwartaal- en jaarrapportages en het formuleren en volgen van verbetermaatregelen, is volledig in de managementcyclus geïntegreerd. De Inspectie heeft van alle genoemde plannen, managementcontracten en rapportages voorbeelden ingezien.

De Inspectie stelt vast dat ProRail maandelijks de landelijke maandrapportage "Dashboard RvB en KPI's" aan managers op alle niveau's verstrekt. Iedere managementlaag krijgt zijn versie van de maandrapportage, op meer of minder geaggregeerd niveau. De regiodirecteuren krijgen een versie toegespitst op regioniveau. Het LCV bespreekt de versie van directeur IM. Elke drie maanden wordt een actuele terugkoppeling gegeven van de stand van zaken van acties en projecten op het gebied van veiligheid.

In aanvulling op de maandrapportages stellen de regio's een "focusrapportage" op. De "focusrapportage" geeft vooral inzicht in de aan te pakken onderwerpen die op basis van analyses als "performance killer" en/of "cost-driver" zijn aangemerkt.

4.11.3 Prestatie -indicatoren

De prestatie-indicatoren voor veiligheid in de plannen en de rapportages worden op alle (management)niveau's, centraal en regionaal, daadwerkelijk gebruikt om te sturen op veiligheid. De indicatoren uit de maandrapportages zijn opgenomen in de managementcontracten, plannen en rapportages en zijn consistent.

ProRail heeft op grond van ervaringen enkele onderdelen van de prestatie-indicatoren nader onderzocht en heroverwogen of en zo ja hoe het onderdeel moet bijdragen. Voorbeelden zijn de incidenten met spoorlopers en vanden en de wijze waarop overwegstoringen

moeten meewegen in de indicator voor systeemveiligheid. De voorgestelde wijzigingen naar aanleiding van de prestatie-indicatoren zijn 1 januari 2006 ingevoerd.

4.12 Functioneren veiligheidszorgsysteem

4.12.1 Audits

ProRail voert op systeemniveau en uitvoerend niveau audits uit met betrekking tot veiligheid. De audits op systeemniveau in relatie tot het VMS worden uitgevoerd door Lloyds Register en de Inspectie. De audits van de kritische processen zijn tot nu toe niet volgens het jaarplan veiligheid geauditeerd. De audits op uitvoerend niveau, zowel door ProRail als de ingenieursbureau's en de aannemers, zijn aantoonbaar. Voor 2006 is een landelijke auditplanning opgesteld. Deze planning beschrijft onder andere als onderwerpen de OPC contracten, regiospecifieke en landelijke onderwerpen. In het Jaarplan Veiligheid 2006 ProRail Inframangement & Infraprojecten beschrijft ProRail dat een review van de kritische processen zal plaatsvinden en de processen in samenhang met de ontwikkeling van de kwaliteitszorg zullen worden verbeterd en geborgd.

Tekortkoming 6

De kritische processen zijn niet conform het jaarplan veiligheid geauditeerd.

4.13 Directiebeoordeling

ProRail maakt overeenkomstig het VMS jaarlijks in februari een directiebeoordeling. De directiebeoordeling beschrijft de bevindingen van de directeuren IM en IP met betrekking tot het functioneren van het VMS. Een directiebeoordeling is onderdeel van het jaarverslag. Ingezien is het Jaarverslag en directiebeoordeling Veiligheid 2004 ProRail IM & IP §10.2.

5 Tekortkomingen en opmerkingen

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de in het vorige hoofdstuk genoteerde tekortkomingen en opmerkingen. Verder is aangegeven welke vervolgacties van het bedrijf worden verlangd.

5.1 Tekortkomingen

Op basis van onze waarnemingen en bevindingen zijn 6 tekortkomingen geconstateerd:

- 1 Het VMS van ProRail is niet conform plan geactualiseerd en verbeterd.
- 2 In de functieprofielen zijn geen taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en opleidingseisen onder andere in relatie tot (spoorweg)veiligheid vastgelegd.
- 3 De status van de eisen en voorwaarden gesteld in de regelgeving voor de procescontractaannemer is niet altijd helder en kan leiden tot verschillende interpretaties.
- 4 Voor het proces van het (technische) tekeningenbeheer is niet vastgelegd welke afdeling / functionaris verantwoordelijk is voor de inhoudelijke toets van door opdrachtnemers gewijzigde tekeningen.
- 5 Een adequate wijziging van de (technische) tekeningen is over het algemeen onvoldoende geborgd.
- 6 De kritische processen zijn niet conform het jaarplan veiligheid geauditeerd.

5.2 Opmerkingen

Op basis van onze waarnemingen en bevindingen zijn 4 opmerking(en) geplaatst:

- 1 De plaats van het PDO-V in de organisatiestructuur op het gebied van veiligheid en de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van het PDO-V zijn niet beschreven in het VMS.
- 2 Het VMS is niet geactualiseerd wat betreft het meerjarenplan en het beheerplan.
- 3 Sommige documenten in de productcatalogus zijn niet geactualiseerd.
- 4 De informatie in PROMISE is niet volledig en niet consistent met SAP.

5.3 Vervolgacties

ProRail dient de Inspectie vóór 1 oktober 2006 door middel van een plan van aanpak te informeren welke maatregelen worden genomen met betrekking tot de geconstateerde tekortkomingen. De maatregelen dienen uiterlijk 1 januari 2007 te zijn gerealiseerd.

ProRail heeft inmiddels een eerste reactie gegeven op de tekortkomingen en opmerkingen die zijn beschreven in het concept inspectierapport versie 1.0 d.d. 31 mei 2006 van de Initiële Inspectie. De reactie is weergegeven in bijlage 7.7 van dit rapport.

6 Conclusie

De Inspectie stelt vast dat ProRail over een operationeel veiligheidszorgsysteem beschikt, genaamd het VeiligheidsManagementSysteem (VMS). Het VMS voldoet inhoudelijk aan de eisen van het toetsingskader en beschrijft op overzichtelijke en degelijke wijze de activiteiten die relevant zijn binnen de planning en control cyclus van spoorwegveiligheid. Er zijn 6 tekortkomingen vastgesteld ten opzichte van het gehanteerde toetsingskader, op deze punten voldoet het veiligheidszorgsysteem niet. Deze geconstateerde tekortkomingen dienen vóór 1 januari 2007 te worden opgelost.

7 Bijlagen

7.1 Documentatie

Document	Versie/kenmerk
Veiligheidsmanagementsysteem ProRail Railinfrabeheer 2004	-
Kritische processen KP01 tm KP32 ProRail	Diverse versies en data
Inleiding Incidentenonderzoek ProRail Veiligheid & Milieu	Versie 6.0, 15-02-2005
Jaarverslag en directiebeoordeling Veiligheid 2004 ProRail IM & IP	Versie 3.0, 27-06-2005
Jaarplan Veiligheid 2005 ProRail Inframangement & Infraprojecten	Versie 2.11, 20-01-2005
Jaarplan Veiligheid 2006 ProRail Inframangement & Infraprojecten	Versie 2.1, 15-02-2006
Maandrapport V&M december 2005	11-01-2006
Toets Veiligheidsmanagementsysteem ProRail RIB aan OHSAS 18001 en V001-norm mei 2005 Lloyd's Register	Versie 2, 23-06-05
Beheerplan ProRail 2006	Versie 1, 15-12-2005
Meerjarenplan Veiligheid ProRail/RIB	Versie 1.4 (concept)
Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur	Versie 01-01-2005
Agenda LCV	V&M/LCV/AO60323, 20-04-2006
Agenda PDO-Veiligheid	13-04-2006
Project: Ontwikkeling Inspecteurs (Plan opleidingsdeel)	-
Management rapportage periode t/m februari 2006 Regio Zuid	Versie 1.0
Management rapportage periode t/m maart 2006 Regio Randstad Zuid	Versie 1.0
Kritische functies (Bijlage 1)	-
Kritische functies (Bijlage 2)	-
Beleid voor opleiden en ontwikkelen binnen ProRail	Versie 3.3, 06-03-2006
Opleidingsplan 2006 Regio Noord-Oost	-
Kwalificatiekaart	Versie 04-05-2006 (concept)
Kwalificatiekaart veiligheidsadviseur HSL-zuid	Versie 1.0
PMS00858 uit PMS-Handboek ProRail	Versie 1.1, 10-01-2005
Opdracht ProRail Bachelor Eind Project Technische Universiteit Eindhoven	-
Samenvatting uit: Vergelijking van de twee invoerstromen geeltjes vs SAP	-
Gebruikershandleiding voor input in het PROMISE systeem pagina 17	-
Categorieën onregelmatigheden - Overzicht	03-01-2006
Uitdraai SAP database (test)	-
RBV rubrieken - Overzicht	Versie 12-04-2006

Procedure Basisstructuur documentatie en regelgeving ProRail PRC00062	Versie 003, 29-11-2005
Overdracht Projectleiding Verbetering Catalogus	-
Programma Regelgeving stand van zaken	-
Procedure Basisstructuur Technische Documentatie Railproducten PRC00062.1	Versie 001, 25-07-2005
Werken met regelgeving: van blijvend belang, nu veel makkelijker – Folder Railinfra Catalogus	December 2005
Klantvragen Basisgegevens - Uitdraai	31-03-2006
Foutmelding registratie - Uitdraai	31-03-2006
Tekeningenoverzicht – Overzicht soort en aantallen	31-03-2006
KPI Doorlooptijd Informatieverstrekking	Versie 1.3, 11-11-2005
KPI Doorlooptijd Informatieverwerking	Versie 1.3, 11-11-2005
KPI Kwaliteit Informatie	Versie 1.3, 11-11-2005
KPI Volledigheid Tekeningcollectie	Versie 1.3, 11-11-2005
Kritische processen VMS – Overzicht stand van zaken	-
Regionale Jaarplan Veiligheid 2006 Regio Noord-Oost	Versie 003, 16-01-2006
IFO-plan Inframangement Bijlage 10: Functieprofielen van nieuwe en gewijzigde functies	Versie 1.0, 21-12-2005
Functieprofiel Manager Operationeel Management	26-04-2004
Functieprofiel Manager Planvorming	26-04-2004
Functieprofiel Regioveiligheidsadviseur	21-12-2005
TSB aanvraag Regio Noord-Oost	08-07-2005
Planvormingsproces (soll-situatie) Regio Noord-Oost	19-01-2006
1 ^e Kwartaalrapportage Operationeel Management Regio Noord-Oost februari 2006	Versie 1.2, 27-02-2006
Agenda RVC Regio Noord-Oost	15-03-2006
Verslag RVC No 44 Regio Noord-Oost	15-02-2006
Maandrapportage februari 2006 Regio Noord-Oost	-
Bijzondere incidenten spoorwegveiligheid in Noord-Oost	15-03-2006
KPI V&M rapportage feb. 06 Regio Noord-Oost	28-02-2006
Inspectieplan 2006 Energievoorziening Regio Zuid	-
Inspectieplan 2006 Telecom Regio Zuid	-
Overzicht inspecties 2006 Regio Zuid	12-04-2006
Planning inspecties 2005 Regio Zuid	Versie 1.1, 12-04-2006
Grafieken gerealiseerde inspecties 2005 Regio Zuid	12-04-2006
Bijna aanrijding Roosendaal op 16-02-2006 – Samenvatting Regio Zuid	-
Bijna aanrijding 27-12-2005, trein rijdt BD in – Feitenboom Regio Zuid	-
Auditrapport OPC-contract 20, 21, 23, 24 Regio Zuid	Versie d1, 02-02-2006
Auditbevindingen Rapport RZ-S1-2006 / Bijlage 1 Regio Zuid	08-02-2006,22-03-2006
Jaarverslag Veiligheid Regio Zuid van 16 december 2004 tot 15 december 2005	Versie 1.0, 23-02-2006
Stuurinformatie Veiligheid regio Zuid Periode: 16 januari	28-03-2006

Rapportagedatum Versie
 22 juni 2006 Definitief versie 1.0
 Inspecteur
 C.C. de Rijcke; W.W.J. Götz; K. van
 Herwaarden
 Kenmerk
 IVW-TER/KAB-TC/06/K20.1016.50

t/m 15 februari	
Format V&G-plan ontwerpfase voor projecten	Versie 5.0, 25-12-2004
Jaarplan Veiligheid 2006 ProRail Regio Zuid	Versie 1.0, 21-12-2005
Auditplan S2-2006: NVW en VVW Regio Zuid	Concept, 28-03-2006
Auditplanning 2006 – regio Zuid	28-03-2006
Focus rapportage 2 ^e kwartaal 2006 Regio Zuid	Versie 1.0,
Uitwerking Inspectieplan voor Operationeel Management Regio Zuid	-
Lokale Risico Inventarisatie + Lijst legenda LRI Regio Zuid	07-2003
Referentiekader Regionaal Veiligheidscomité Regio Randstad Noord	Jan 2006
Tracébeheerders - Overzicht	11-04-2006
Jaarplan Veiligheid 2006 ProRail Inframangement Regio Randstad Noord	Versie 001, 05-12-2005
Jaarverslag Veiligheid 2005 Tevens Directiebeoordeling Regio Randstad Noord	Versie 01, 04-01-2006
Implementatieplan NVW Regio Randstad Noord	-
Focus rapportage Kwartaal II 2006 Regio Randstad Noord	-
Tracé weekrapport (week 16), contractteam Amf Regio Randstad Noord	24-04-2006
White paper management systeem regionaal Regio Randstad Noord	-
MOM-rapportage (april) H4 Infra, veiligheid (tracé) Regio Randstad Noord	20-04-2006
Auditplanning Landelijk 2006 Regio Randstad Zuid	Versie 1, 24-11-2005
Auditrapport Functie- en storingsherstel 2005 OPC-contract: Alle lopende procescontracten Regio Randstad Zuid	Versie B, 29-12-2005
Auditbevinding RRZ-B3-2005 Nr. 75 Regio Randstad Zuid	2005
Inspectieplan 2005 Regio Randstad Zuid	24-03-2006
Vrijgave Infra RIB-projectnummer: HR-03426 Regio Randstad Zuid	25-02-2006, 26-02-2006
Rapport Hoofdinspectie Spoorbrug Bleiswijkervaart Regio Randstad Zuid	December 2005
Agenda + stukken RVC 02-03-2006 Regio Randstad Zuid	-
Checklist Inspectie Regio Randstad Zuid	Januari 2005
MOM-rapportage (tm februari 2006) H4 Infra, veiligheid (tracé) Regio Randstad Zuid	-
Jaarverslag en Directiebeoordeling 2005 Regio Randstad Zuid	-
Jaarplan veiligheid Regio Randstad Zuid 2006	-

7.2 Geïnterviewde medewerkers

Naam	Functie	Afdeling	Datum
Bauer, drs. A.J.	Directeur	IM	01-03-2006
Dekker, H.	Beheerder regelgeving	IM Basisgegevens	15-03-2006
Pieters, mw. Ing. M.	Tracémanager	Regio Randstad Zuid	15-03-2006
Tiecken G.J.	Manager operationeel management	Regio Noord-Oost	21-03-2006
Beekman, ing. J.B.	Regionaal veiligheidsadviseur	Regio Noord-Oost	21-03-2006
Meer, ir. G.T.P. van	Manager Planvorming	Regio Noord-Oost	21-03-2006
Ven, mw. Ir. Y.H.M. van de	Regionaal veiligheidsadviseur	Regio Zuid	28-03-2006
Eekelen, drs. ing. J.P.C. van	Manager operationeel management	Regio Zuid	28-03-2006
Keulen, J.G.M. van	Manager Certificering	IM Certificering	31-03-2006
Mazairac, mw. G.	Manager logistiek en loket	IM Basisgegevens	31-03-2006
Cassée, M.	Manager operationeel management	Regio Randstad Zuid	31-03-2006
Lodder, H.	Regiodirecteur	Regio Randstad Noord	07-04-2006
Wright, mw. Dr. L.	Beleidsmedewerker	IM Veiligheid & Milieu	12-04-2006
Hazelaar, ing. A.H.M.	Manager operationeel management	Regio Randstad Noord	24-04-2006
Smits, ir. R.M.	Tracémanager	Regio Randstad Noord	24-04-2006
Schmeink, B.	Manager InfraOperatie	IM	01-05-2006
Duuren, mw. Y. van	HR manager	Human Resource Management	04-05-2006
Engelen, J. van	Manager V&M a.i.	ProRail	04-05-2006
Kok, mw. mr. G.M.M.	Coördinator V&M	Bedrijfsstrategie V&M	22-05-2006
Busch, ing. C.	Beleidsmedewerker Veiligheid & Milieu	IM V&M	22-05-2006
Heimplaetzer, ir. P.		Haskoning	22-05-2006

7.3 Toetsingskader veiligheidssystemen infrastructuurbeheerder

Kenmerk: J27.009.006

Datum : 17 november 2005

I

1. Het veiligheidssystemen voorziet in de vaststelling van een beleid ten aanzien van de spoorwegveiligheid waaruit blijkt dat:
 - a. de infrastructuurbeheerder voortdurend streeft naar vermindering en beheersing van de veiligheidsrisico's die aan de bedrijfsvoering zijn verbonden;
 - b. de infrastructuurbeheerder voortdurend voorziet in voldoende middelen om het veiligheidsbeleid uit te voeren;
 - c. de infrastructuurbeheerder voortdurend toeziet op de implementatie en de naleving van het beleid ten aanzien van de spoorwegveiligheid en het hiertoe benodigde draagvlak zal creëren;
 - d. doelstellingen en prestatie-indicatoren met betrekking tot de spoorwegveiligheid zijn opgenomen.
2. De infrastructuurbeheerder zorgt dat het beleid ten aanzien van de spoorwegveiligheid bij alle werknemers die een functie uitoefenen die verband houdt met de veiligheid van de bedrijfsvoering bekend is.
3. Het veiligheidssystemen is door het hoofd van de organisatie goedgekeurd.
4. Het beleid omvat kwalitatieve en kwantitatieve doelen van de organisatie voor de handhaving en vergroting van de veiligheid en plannen en procedures om die doelen te verwezenlijken.

II

1. Het veiligheidssystemen voorziet in:
 - a. de registraties van ongevallen, incidenten, interne beoordelingen van de werking van het veiligheidssystemen en non-conformiteiten, alsmede van de wijze waarop en wanneer corrigerende maatregelen zijn vastgesteld en geïmplementeerd;
 - b. een inventarisatie van de wettelijke regelingen en voorschriften die betrekking hebben op de bedrijfsvoering;
 - c. een inventarisatie van de veiligheidsrisico's die kunnen bestaan binnen de normale bedrijfsvoering en bij voorzienbare afwijkingen daarvan met daarbij een risicoanalyse die in overeenstemming is met de omvang van de betreffende bedrijfsactiviteit en de aard van het risico;
 - d. procedures voor intern toezicht op de naleving en implementatie van het veiligheidssystemen, alsmede voor periodieke evaluatie daarvan door de directie van de infrastructuurbeheerder;
 - e. procedures en methoden om risico's te beoordelen en te beheersen.
2. Bij wijzigingen van de bedrijfsvoering of de bedrijfsactiviteiten die van invloed zijn op het veiligheidssystemen, of bij gebruik van nieuwe materiaal, wordt de in het eerste lid, onder c, genoemde inventarisatie en analyse voor zover nodig opnieuw uitgevoerd.

III

- Het veiligheidssystemen voorziet in een gedocumenteerde beschrijving van:
- a. alle relevante procedures met betrekking tot de spoorwegveiligheid;

- b. een deugdelijk systeem voor het bijwerken van de gedocumenteerde beschrijving en het zorgdragen dat alle daartoe behorende handboeken, instructies en procedures voortdurend aan de laatste stand zijn aangepast;
- c. het functioneren van het systeem.

IV

1. Het veiligheidszorgsysteem voorziet in procedures voor het vaststellen van de opleidingsbehoefte van het personeel dat werkzaam is in veiligheidsfuncties en andere functies die van invloed zijn op de veilige bedrijfsvoering en voorziet in registraties op basis waarvan kan worden aangetoond dat in de opleidingsbehoefte is voorzien en dat wordt voorzien in handhaving van het gewenste opleidingsniveau.
2. De in het eerste lid genoemde procedures geven aan hoe wordt voorzien in het voldoen aan de wettelijke eisen met betrekking tot opleiding en geschiktheid van het personeel.
3. Het veiligheidszorgsysteem maakt de organisatie van de onderneming met betrekking tot de veilige bedrijfsvoering inzichtelijk, waarbij aandacht wordt geschonken aan specifieke bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het personeel.

V

1. Het veiligheidszorgsysteem beschrijft hoe wordt voldaan aan de wettelijke vereisten met betrekking tot de toelating en het gebruik van spoorweginfrastructuur.
2. Het veiligheidszorgsysteem voorziet in procedures voor onderhoud en instandhouding van spoorweginfrastructuur en technische installaties die onder de controle van de infrastructuurbeheerder vallen.
3. Het veiligheidszorgsysteem voorziet in passende registratie met betrekking tot de onderhoudstoestand en verrichte werkzaamheden van alle infrastructuurobjecten en technische installaties.
4. Het veiligheidszorgsysteem voorziet in procedures voor het beschikbaar stellen van gegevens inzake technische kenmerken, eigenschappen en de uitrusting van infrastructuurobjecten aan derden.

VI

Het veiligheidszorgsysteem voorziet in procedures met betrekking tot door derden aan de infrastructuurbeheerder geleverde diensten en goederen die verband houden met spoorwegveiligheid.

VII

Het veiligheidszorgsysteem voorziet in procedures voor communicatie binnen de infrastructuurbeheerder met betrekking tot de spoorwegveiligheid ten aanzien van onder meer:

- a. de rapportage van incidenten en nonconformiteiten en van maatregelen ter correctie daarvan;
- b. de berichtgeving over permanente en tijdelijke wijzigingen in de bedrijfsvoering aan relevante personeelsleden en verantwoordelijken;
- c. instructies en maatregelen ten aanzien van personeel in veiligheidsfuncties en ander personeel met veiligheidstaken;

- d. wijzigingen in wet- en regelgeving en voorschriften van de beheerder die van invloed zijn op de taakuitvoering van personeel in veiligheidsfuncties en op de veilige bedrijfsvoering in het algemeen;
- e. berichtgeving met betrekking tot wijzigingen in het veiligheidszorgsysteem en daarbij behorende handboeken, instructies en procedures.

VIII

1. Het veiligheidszorgsysteem voorziet in voor de aard en omvang van de infrastructuurbeheerder passende procedures en plannen voor het optreden bij calamiteiten.
2. De calamiteitenplanning van de infrastructuurbeheerder zijn afgestemd met die van de infrastructuurbeheerder.
3. De infrastructuurbeheerder oefent in overleg en samenwerking met alle betrokken partijen regelmatig het optreden bij calamiteiten. Zij registreert het resultaat van deze oefeningen en stelt de plannen en procedures zonodig bij.
4. Het veiligheidszorgsysteem voorziet in procedures voor onderzoek van calamiteiten en beoordeling van de noodzaak om naar aanleiding daarvan bedrijfsprocessen en procedures te wijzigen.

IX

Op basis van de risico-inventarisatie, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel c, wordt beoordeeld of maatregelen noodzakelijk zijn.

X

De uit de beoordeling, bedoeld in artikel 10, voortvloeiende maatregelen worden door de infrastructuurbeheerder uitgevoerd, zonodig in samenwerking met andere partijen.

XI

1. De gevolgen van de uitgevoerde maatregelen worden opgenomen in het jaarverslag met betrekking tot de spoorwegveiligheid en in de evaluatie van de werking van het veiligheidszorgsysteem.
2. In het jaarverslag wordt tevens de registratie van incidenten en nonconformiteiten ten aanzien van het veiligheidszorgsysteem en de controle op de uitvoering van vastgestelde maatregelen opgenomen.

7.4 Referentiematrix Toetsingskader ÷ VMS ProRail

Procedures VMS	Overeenkomstig hoofdstuk inspectierapport			Toetsingskader
VMS.SYSTEEM.02 Scope	2.2		Scope	
VMS.SYSTEEM.03 Toelichting en structuur VMS	3.1	4.1	Veiligheidszorgsysteem	III a
VMS.SYSTEEM.04 Organisatie	3.2	4.2	Organisatiestructuur veiligheid <ul style="list-style-type: none"> • Organisatie • Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden 	IV 3
VMS.SYSTEEM.05 Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden	3.2.1 3.2.2	4.2.1 4.2.2		
VMS.SYSTEEM.01 Beleidsverklaring Veiligheid	3.3 3.3.1 3.3.2	4.3 4.3.1 4.3.2	Veiligheidsbeleid <ul style="list-style-type: none"> • Beleidsverklaring • Beleid en planning 	I 1a tm d
VMS.PLAN.01 Beleid en planning				I 3 en I 4
VMS.PLAN.02 Wet- en regelgeving	3.4	4.4	Wet- en regelgeving	II 1b
VMS.PLAN.03 Inventarisatie Kritische Processen	3.5 3.5.1 3.5.2	4.5 4.5.1	Kritische processen <ul style="list-style-type: none"> • Inventarisatie Kritische Processen • Maatregelen Kritische Processen 	II 1c II 1e II 2
VMS.DO.01 Borging Kritische Processen				IX X
	3.6	4.6	Opleiding	IV 1 en IV 2
	3.7	4.7	Inkoop	VI
VMS.SYSTEEM.06 Beheersen en wijzigen VMS	3.8 3.8.1 3.8.2	4.8 4.8.1 4.8.2	Beheersing documenten <ul style="list-style-type: none"> • Beheersing veiligheidszorgsysteem • Beheersing overige documenten • Beheersing tekeningen 	III b
VMS.DO.03 Documentenbeheer		4.8.3		III b
VMS.DO.02 Communicatie	3.9	4.9	Communicatie	I 2 en VII
VMS.DO.04 Incidenten en follow- up	3.10	4.10	Onderzoek incidenten	VIII
VMS.CHECK.01	3.11	4.11	Monitoring	II 1a, II 1d en

Monitoring, analyse en rapportage	3.11.1 3.11.2 3.11.3	4.11.1 4.11.2 4.11.3	<ul style="list-style-type: none"> • Registraties • Maand-, kwartaal- en jaarverslag • Prestatie -indicatoren 	XI
VMS.CHECK.02 Verbetervoorstellen en follow-up				
VMS.CHECK.03 Audits	3.12 3.12.1	4.12 4.12.1	Functioneren veiligheidszorgsysteem <ul style="list-style-type: none"> • Audits 	III c en II 1d
VMS.ACT.01 Directiebeoordeling	3.13	4.13	Directiebeoordeling	II 1d

7.5 Systematiek en methodiek

De inspectie bestaat uit een documentatiebeoordeling en een praktijkbeoordeling. De documentatiebeoordeling richt zich op het "VeiligheidsManagementSysteem ProRail". Bij de beoordeling van de werking van het VMS zijn tevens betrokken de documenten als de landelijke en regionale jaarplannen, maand- en kwartaalrapportages en jaarverslagen en de documenten die tijdens de interviews besproken zijn. De Inspectie bepaalt ondermeer of de documentatie voldoet aan het "Toetsingskader veiligheidszorgsysteem infrastructuurbeheerder". De bevindingen vormen de input bij de praktijkbeoordeling van de bedrijfseenheid Inframangement en zijn in het eindrapport opgenomen.

De praktijkbeoordeling bestaat uit interviews met medewerkers zowel op het hoofdkantoor te Utrecht als in de regio's van ProRail. Het doel van de praktijkbeoordeling is het ter plaatse verifiëren of:

- Gewerkt wordt volgens de door het bedrijf ter beschikking gestelde documentatie;
- Aan de geldende eisen wordt voldaan bij alle veiligheidsrelevante activiteiten van het bedrijf;
- Het (veiligheids)beleid en (veiligheids)zorgsysteem van het bedrijf en de uitvoering ervan toereikend en consistent zijn;
- De ingevoerde werkwijzen met betrekking tot het (veiligheids)zorgsysteem juist en consistent zijn.

Bij de interviews worden minimaal de vragen uit een vragen-/aandachtspuntenlijst gehanteerd.

De waarnemingen/bevindingen van de inspecteurs worden vastgelegd in een kort gespreksverslag en voorgelegd aan de geïnterviewde. Alle waarnemingen worden beoordeeld, geanalyseerd, geëvalueerd en vastgelegd. De Inspectie beoordeelt hierbij welke waarnemingen/bevindingen als tekortkoming dan wel als opmerking kunnen worden aangemerkt.

Afwijkingen van het "Toetsingskader veiligheidszorgsysteem infrastructuurbeheerder" zullen omschreven worden als tekortkomingen of opmerkingen. Tekortkomingen worden vastgesteld als:

- Het VMS niet voldoet aan de eisen van het "Toetsingskader veiligheidszorgsysteem infrastructuurbeheerder".
- Het VMS of procedures van het VMS niet geïmplementeerd zijn in de ProRail organisatie;
- Activiteiten in relatie tot het VMS niet worden uitgevoerd overeenkomstig de procedures van het VMS.

Tekortkomingen worden tijdens de praktijkinspectie aan het management van het bedrijf meegedeeld.

Een tekortkoming vereist een afdoende correctie door ProRail en wordt zonnig bij een volgende inspectie beoordeeld. Daarbij kan van het bedrijf een plan van aanpak worden verlangd. Als actienemer van de maatregelen wordt in principe de verantwoordelijk manager van het bedrijf aangewezen, tenzij anders is overeengekomen.

Rapportagedatum Versie
22 juni 2006 Definitief versie 1.0
Inspecteur
C.C. de Rijcke; W.W.J. Götz; K. van
Herwaarden
Kenmerk
IVW-TER/KAB-TC/06/K20.1016.50

Naast tekortkomingen kan de Inspectie een opmerking plaatsen bij een bevinding zonder duidelijke bewijsvoering of bij de waarneming dat een bedrijfsproces niet voldoende wordt beheerst en/of uitgevoerd, maar waar een relatie met een toepasselijke norm of eis ontbreekt.

Een opmerking, wat betreft de termijn dat deze moet zijn opgeheven en welke activiteiten door het bedrijf daartoe moeten worden uitgevoerd, vereist geen correctie of plan van aanpak door het bedrijf. Het betreffende onderwerp wordt bij een volgende inspectie een punt van aandacht.

7.6 Verklarende woordenlijst

@propos	Digitale versie VeiligheidsManagementSysteem ProRail
AKI	Aanbestedingszaken, Kostenmanagement en Inkoop (Afdeling ProRail)
IHD	Instandhoudingsdocumenten
KAB-TC	Kennis, Advies en Berichtgeving – Toelating en Continuering Rail (Unit Inspectie Verkeer en Waterstaat Toezichteenheid Rail)
KP	Kritisch proces
KPI	Kritische Prestatie Indicator
LCV	Landelijk Comité Veiligheid
MOM	Manager operationeel management
NVW	Normenkader Veilig Werken
OHD	Onderhoudsdocumenten
OHSAS	Occupational Health and Safety Assessment
OPC	Onderhoudsproces contract
PCA	Procescontractaannemer
PDO-V	Productieoverleg Veiligheid
PMS	Project Management Systeem
PROMISE	ProRail Management Information System Safety and Environment
RAMS	Reliability, Availability, Maintainability, Safety
RBV	Rapport Bijzonder Voorval
RIB	Railinfrabeheer
RVC	Regionaal VeiligheidsComité
SAP	Computersysteem voor asset-management
V&M	Veiligheid & Milieu
VMS	VeiligheidsManagementSysteem ProRail
VVW	Voorschriften Veilig Werken

Rapportagedatum	Versie
22 juni 2006	Definitief versie 1.0
Inspecteur	
C.C. de Rijcke; W.W.J. Götz; K. van Herwaarden	
Kenmerk	
IVW-TER/KAB-TC/06/K20.1016.50	

7.7 Reactie ProRail

Deze bijlage beschrijft de reactie van ProRail op het concept inspectierapport versie 1.0 d.d. 31 mei 2006 van de Initiële Inspectie op het VeiligheidsManagementSysteem bij de bedrijfseenheid Inframangement.

Bijlage 1 beschrijft de primaire reactie op de tekortkomingen en opmerkingen, bijlage 2 beschrijft de detailopmerkingen op het concept inspectierapport.

Rapportagedatum 22 juni 2006
Versie Definitief versie 1.0
Inspecteur
C.C. de Rijcke; W.W.J. Götz; K. van Herwaarden
Kenmerk
IVW-TER/KAB-TC/06/K20.1016.50

ProRail

Inspectie Verkeer & Waterstaat
Technische Eenheid Rail
t.a.v. drs. E. Griffioen
Postbus 1511
3500 BM UTRECHT

Datum	14 juni 2006	Behandeld door	ing. C. Busch
Uw kenmerk	IWW-TER/KAB-TC/ 06/K20.1016.50	Telefoonnummer	030 - 235 55 24
Ons kenmerk	VHU/MIL/20626457	Faxnummer	030 - 235 89 85
Bijlagen	2	E-mail	carsten.busch@prorail.nl
Onderwerp	Reactie op concept rapport Initiële inspectie VMS ProRail		

Inframangement Geachte heer Griffioen,
Directie

Bezoekadres Hierbij zend ik u de reactie van ProRail op het concept inspectierapport van de Initiële Inspectie op het Veiligheidsmanagementsysteem (VMS) bij Inframangement.

De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Voor ProRail is deze Initiële Inspectie een belangrijke mijlpaal in de implementatie van veiligheidsmanagement in haar bedrijfsvoering, zijnde de eerste formele externe toets op ons VMS. ProRail heeft de wijze waarop IVW deze toets op het VMS heeft aangepakt - open, kritisch en op verbetering gericht - als zeer positief ervaren.

Daarnaast is ProRail tevreden over de uitkomsten van de inspectie. De door u vastgestelde tekortkomingen en opmerkingen zijn alle herkenbare, en door ProRail zelf ook reeds vastgestelde, zaken. In bijlage 1 is een eerste beknopte reactie opgenomen op de in het conceptrapport genoemde tekortkomingen en opmerkingen met verwijzing naar reeds lopende of voorgenomen acties. Een volledig plan van aanpak zullen wij na ontvangst van het definitieve rapport binnen de gestelde termijn overleggen.

Als bijlage 2 bijgevoegd is de lijst van detailopmerkingen op het concept inspectierapport, die u reeds per mail had ontvangen. Indien u nog vragen heeft over deze reactie of de opmerkingen kunt u contact opnemen met de heer Busch van onze afdeling Veiligheid & Milieu op telefoonnummer 030 - 235 55 24.

Met vriendelijke groet,



Dr. A.J. Bauer
directeur Inframangement

Bijlage 1: Primaire reactie op tekortkomingen en opmerkingen in concept rapport versie 1.0 d.d. 31 mei 2006

Tekortkomingen

- 1 *Het VMS van ProRail is niet conform plan geactualiseerd en verbeterd.*
Vanwege andere prioriteiten en het project VMS ProRail breed is deze actualisatie bewust uitgesteld (zie Jaarverslag/directiebeoordeling). Inmiddels is de update van het VMS 2006 gereed en goedgekeurd door de directie. Op korte termijn wordt het VMS 2006 geautoriseerd door de Raad van Bestuur en verspreid binnen het bedrijf. IVW heeft reeds kennis kunnen nemen van de 'poster VMS 2006'.
- 2 *In de functieprofielen zijn geen taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en opleidingseisen onder andere in relatie tot (spoorweg)veiligheid vastgelegd.*
HRM werkt aan competenties en kwalificaties, maar naast opname van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden (TBV'n) in functieprofielen, zijn TBV'n met name te vinden in procedures, contracten en dergelijke.
- 3 *De status van de eisen en voorwaarden gesteld in de regelgeving voor de procescontractaannemer is niet altijd helder en kan leiden tot verschillende interpretaties.*
Het betreft hier een vrij complexe problematiek, die wel reeds onderkend is en wordt aangepakt door de vakinhoudelijke afdelingen in het kader van het vaststellen van onderhouds- en instandhoudingsdocumenten.
- 4 *Voor het proces van het (technische) tekeningenbeheer is niet vastgelegd welke afdeling / functionaris verantwoordelijk is voor de inhoudelijke toets van door opdrachtnemers gewijzigde tekeningen.*
- 5 *Een adequate wijziging van de (technische) tekeningen is over het algemeen onvoldoende geborgd.*
Er is inmiddels een aantal acties in gang gezet ter verbetering van de kwaliteit en beheer van tekeningen. Dit omvat o.a. een aanvulling op de uitleen- en innameprocedure, ontwikkeling van software voor de controle van digitale tekeningen en verdere digitalisering van tekeningen, waardoor sneller en beter beheersbare uitleen mogelijk wordt. Een volledig plan van aanpak zal 1 oktober a.s. gereed zijn.
- 6 *De informatie in PROMISE is niet volledig en niet consistent met SAP.*
Zoals in bijlage 2 aangegeven, is de classificatie als tekortkoming niet terecht, maar zou dit een opmerking moeten zijn. Wel is onze afdeling Veiligheid & Milieu reeds een project gestart om de beide systemen optimaal op elkaar aan te sluiten.
- 7 *De kritische processen worden onvoldoende geauditeerd.*
Zie voorgestelde alternatieve formulering voor deze tekortkoming in bijlage 2.
Zoals in een eerder gesprek is toegelicht, hebben de in het Jaarplan Veiligheid aangegeven audits op de Kritische Processen nog niet plaatsgevonden omdat:
 - de kritische processen momenteel worden gereviewd en geactualiseerd door adviseurs van de afdeling Veiligheid en Milieu;
 - deze slag kan worden gezien als een basale audit, er vindt echter geen auditverslaglegging van plaats.In het najaar van 2006 is de actualisatieslag voltooid en zal het geplande programma worden opgepakt.

Opmerkingen

- 1 *De plaats van de PDO-V in de organisatiestructuur op het gebied van veiligheid en de taakverantwoordelijkheden en bevoegdheden van de PDO-V zijn niet beschreven in het VMS 2006. In het VMS 2006 is dit inmiddels gecorrigeerd. Zie ook reactie op tekortkoming 1.*
- 2 *Het VMS is niet geactualiseerd wat betreft het meerjarenplan en het beheerplan. In het VMS 2006 is dit inmiddels gecorrigeerd. Zie ook reactie op tekortkoming 1.*
- 3 *De regionale opleidingsplannen zijn niet geconsolideerd. Zoals in bijlage 2 aangegeven is de toegevoegde waarde naar onze mening twijfelachtig maken van opleidingsplannen is gedecentraliseerd; de regio's maken hun eigen opleidingsplan.*
- 4 *Sommige documenten in de productcatalogus zijn niet geactualiseerd. Actualisatie van de documenten in de Railinfra catalogus heeft onze aandacht.*

Bijlage 2: Detailopmerkingen op concept rapport versie 1.0 d.d. 31 mei 2006

Algemeen:	
alg.	Gaarne spelling regio Noord-Oost aanpassen
alg.	In het rapport worden soms verschillende "tijdsbrillen" gehanteerd. Deels wordt ingegaan op de "oude situatie" (VMS 2004), deels al voortuitgekeken naar de nieuwe situatie. Het duidelijkst wordt dat bij de bespreking van opmerkingen en tekortkomingen: bij enkele opmerkingen/tekortkomingen wordt gemeld dat e.e.a. is onderkend en dat er al een actie loopt; bij andere (waard dat ook het geval is) echter niet. Graag het rapport hierop wat evenwichtiger maken, zodat het voor niet rechtstreeks betrokken personen ook duidelijker wordt.
alg.	Graag een nuancering opnemen over de status van het toetsingskader, er is immers nog geen norm voor het VMS van de infrabeheerder, voor spoorwegondernemingen bestaat dit wel (ministeriële regeling).
alg.	Neem een verklarende woordenlijst op, waar voor niet-ingewijden duidelijk wordt wat de afkortingen/begrippen zoals LCV, PDO-V, RVC, PROMISE, SAP etc. inhouden.
Per pagina/paragraaf:	
1.1	Blz 4: 3 ^e alinea: Graag wat nadrukkelijker explicieter maken dat bewust voor de initiële inspectie de scope beperkt is tot ProRail IM.
1.1	Blz 4: 3 ^e alinea: hier worden afwijkingen genoemd, hoe verhoudt zich dat t.o.v. opmerkingen en tekortkomingen? Wat wordt hier bedoeld?
2.1	Blz 6: 4 ^e alinea: IM heeft ca. 630 medewerkers.
3.1	Blz 8: 3 ^e alinea: andersom formuleren: eerst goedkeuring door LCV, daarna geautoriseerd door RvB.
3.1	Blz 8 5 ^e alinea: wellicht hieronder een korte alinea opnemen waarin melding wordt gemaakt van de ontwikkeling van het ProRail-brede VMS die in 2006 wordt afgerond.
3.3.2	Blz 9: 1 ^e alinea: tekstvoorstel: "in grote lijnen" weglaten. Beleidsverklaring voldoet of voldoet niet.
3.4	Blz 9: 3 ^e alinea: hoofdletters afdeling Veiligheid & Milieu
3.7	Blz 10: 1 ^e alinea: toevoeging: ook kritisch proces KP06 betreft het onderwerp inkoop (selectie/erkenning en beoordeling opdrachtnemers). Deze is echter niet tijdens de inspectie door IVW inhoudelijk beoordeeld.
4.2.1	Blz 12: 6 ^e alinea: <i>het</i> PDO-V
4.2.2	Blz 12/13: deze alinea en tekortkoming 2 zouden tekstueel wat aangepast moeten worden. TBV'n zijn niet alleen in de functieprofielen vastgelegd, maar ook bijv. (expliciet!) in het VMS, procedures, contracten.
4.3.1	Blz 13: 2 ^e alinea: graag verduidelijken van de zin " <i>een jaarlijks geëvalueerde..... is geen onderdeel van het VMS</i> ". Door negatieve formulering is de bedoeling onduidelijk.
4.3.2	Blz 13: 6 ^e alinea: alternatief tekst voorstel: in plaats van " <i>een beter traceerbare</i> " invoegen "transparante".
4.6	Blz 13 onderaan en blz 14: bovenaan: naar onze mening heeft het geen toegevoegde waarde om de opleidingsplannen te consolideren (=samengevoegd). Er is ook geen eis die dit vraagt. Iedere regio regelt dit decentraal voor zichzelf. Opmerking kan o.i. vervallen.
4.7	Blz 14: 5e alinea: de hier weergegeven informatie (<i>éénmaal gecertificeerd, niet meer hercertificeren</i>) is uitsluitend gebaseerd op op informatie éé interview en is niet bij onze afdeling AKI geverifieerd. Erkende bedrijven dienen na enige tijd hun erkenning te vernieuwen. AKI doet ook her-audits. Zie o.a. de Erkenningsregeling 2006 (downloaden van: http://www.prorail.nl/NR/rdonlyres/8215CE33-3770-4004-8548-EE5BA6182831/0/ErkenningsysteemvanProRail2006.pdf). Citaat:

	<p>7.2 Herziening van de erkenning geschiedt:</p> <p>a. om de drie jaar;</p> <p>b. op verzoek van de erkende ondernemer;</p> <p>c. op het ogenblik dat ProRail op de hoogte is van feiten waaruit zou blijken dat de ondernemer niet meer voldoet aan de eisen welke gelden voor de branche en (sub)categorie waarvoor de ondernemer is erkend;</p> <p>d. bij wijziging van de juridische structuur van de ondernemer of bij stopzetting van een activiteit of de activiteiten van de ondernemer.</p>
4.8.2	Blz 15: 3 ^e alinea: op zich klopt het wat er staat, maar overweeg het nog wat meer toe te lichten, ten behoeve van algemeen begrip, bijv. door een voorbeeld te geven.
4.8.3	Blz 15: 5 ^e alinea, halverwege: "Dit leidt tot.....". Inhoudelijk naar onze mening onjuist, want het ervoorgenoemde staat niet in causaal verband tot het ontstaan van fouten. Het leidt er wel (mogelijk) toe dat fouten niet adequaat worden voorkomen, onderkend en/of gecorrigeerd. Graag anders formuleren/nuanceren.
4.11.1	Blz 16 5 ^e alinea: de alinea leest wat verwarrend. SAP wordt primair gebruikt voor asset-management, PROMISE wordt gebruikt voor veiligheids-en milieu-incidenten. Graag tekstueel wijzigen.
4.11.1	Blz 16: Tekortkoming 6 zou geen een tekortkoming (voldoet niet aan definitie van tekortkoming) mogen zijn, maar bevindt zich eerder op het nieuwe van een opmerking. Geeltje/RBV was de historische beste bron (ook IVW/MISOS baseert zich op deze informatie). Inmiddels heeft ProRail gesignaleerd dat er een mogelijkheid is om deze informatie te verbeteren. Stappen hiervoor worden inmiddels ondernomen.
4.11.3	Blz 17 4 ^e alinea: de tekst is hier wat onduidelijk. De genoemde overweging is in het najaar 2005 al afgerond. De daarin voorgestelde wijzigingen n.a.v. de evaluatie van de KPI's zijn doorgevoerd per 1-1-06. Zie ook Jaarplan Veiligheid 2006. Graag tekstueel aanpassen.
4.12	Blz 17 Tekortkoming 7: alternatieve (betere) formulering: De kritische processen worden niet conform jaarplan veiligheid geauditeerd. Er staat nu "onvoldoende", dat suggereert een inhoudelijke toets, die echter niet heeft plaatsgevonden. wel akkoord met de tekortkoming.
5.1/5.2	Blz 18: zie bovenstaande opmerkingen op tekortkomingen/opmerkingen. Deze ook hier verwerken.
bijl. 7.2	Blz 23: graag namen en functie corrigeren: Jan van Keulen: IM Certificering Y van Duuren: Human Resource Management J. van Engelen: Manager V&M a.i. G. Kok: Coördinator V&M van Bedrijfsstrategie V&M C. Busch: van IM V&M <u>ir. P. Heimplaetzer</u>
bijl. 7.3	Blz 24: II.d : verwijzing naar spoorwegonderneming, moet zijn infrabeheerder.