

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu  
Mevrouw S.A.M. Dijkma  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum	24 januari 2017	Behandeld door
Ons kenmerk	3976586	Telefoonnummer
Bijlage(n)	-	
Onderwerp	ILT rapport verbeteringen in het prestatiegericht onderhoud door ProRail	

Geachte mevrouw Dijkma,

Raad van Bestuur

**Bezoekadres**

Moreelsepark 3  
3511 EP Utrecht

**Postadres**

Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

Op 15 december 2016 ontving ProRail de voortgangsrapportage 2016 van de Inspectie Leefomgeving en Transport over de verbeteringen in het prestatiegericht onderhoud door ProRail.

ProRail is erkentelijk voor de bevindingen en conclusies van het rapport. De inspectie concludeert dat de onderbouwing van de normen is verbeterd, de sturing consistent is en dat er belangrijke stappen zijn gezet naar de opheffing van de overtredingen die de inspectie eerder heeft geconstateerd. In die conclusies herkennen wij ons. Dat geldt ook voor de constatering van de inspectie dat de gevoerde intensieve gesprekken voor beide partijen veel hebben opgeleverd. We gaan dan ook in het vervolgtraject voort op de ingeslagen weg.

Tegelijkertijd formuleert het rapport terecht verbeterpunten. ProRail gaat verder met het uitrollen van het prestatiegerichte onderhoud en het verder verbeteren van de kwaliteit van het sturen op veiligheid binnen deze contractvorm. De doorontwikkeling en implementatie van het nieuwe normenstelsel, het sturingsinstrumentarium en de uitwisseling en het gebruik van onderhoudsgegevens zijn daarvoor belangrijke bouwstenen, waar deze reactie hierna wat dieper op in gaat.

### **Nieuw normenstelsel**

De inspectie stelt vast dat het inmiddels geïmplementeerde deel van het nieuwe normenstelsel, de Onmiddellijke Actiewaarden (OAW), in de praktijk functioneert. Dat is een heel belangrijke vaststelling, omdat met de OAW direct de veilige berijdbaarheid van de infrastructuur wordt beheerst. De OAW is in alle bestaande onderhoudscontracten geïmplementeerd, hetgeen herziening van reeds opgestelde contracten nodig maakte.

De overige normen van ProRail worden tevens geactualiseerd en in lijn gebracht met gewijzigde Europese regelgeving. Dit resulteert in de zogenoemde onderhoudswaarden (OW) en de interventiewaarden (IW). Voor de systemen spoor, seinen en borden, detectie, overwegbeveiliging en bovenleiding zijn de OW en IW normen ontwikkeld. Voor het systeem wissels bevindt de ontwikkeling zich in de afsluitende fase. ProRail zorgt er voor dat in alle onderhoudscontracten deze nieuwe normen zijn afgedekt in de eisen die in PGO contracten worden gesteld. De aannemer moet kunnen aantonen dat aan de normen wordt voldaan. In nieuwe contracten worden de nieuwe normen meegenomen. De wijze waarop en de snelheid waarmee de nieuwe normen

worden geïmplementeerd voor de gebieden waarvoor al een PGO contract bestaat, wordt op dit moment afgewogen en uitgewerkt.

## **Sturingsinstrumentarium**

ProRail is verheugd over de waardering van de inspectie voor de verdere verbetering van het veiligheidsmanagement van ProRail, met als resultaat een consistente sturing op veiligheid. ProRail werkt ook de komende periode aan verdere samenhang van de verschillende stuurmiddelen om zo de effectiviteit van de veiligheidssturing te verhogen. Voorbeelden hiervan zijn het verbinden van de verschillende typen FMECA's, het expliciet betrekken van de onderhouds-FMECA bij de actualisatie van de ALARP<sup>1</sup>-afwegingen en het opnemen van IW-overschrijdingen in het dashboard Veiligheid.

De inspectie vindt dat de onderlinge samenhang tussen de verschillende typen kansmodellen voor systeemfalen, de zogenoemde FMECA's, versterkt kan worden. De ontwerp-FMECA's, onderhouds-FMECA's en de FMECA's van de onderhoudsaannemer bestaan nu naast elkaar, maar kunnen beter dan nu het geval is onderling verbonden worden. Het komende jaar versterkt ProRail samen met de aannemers deze verbinding en stellen we een plan op hoe dit in de verschillende processen en contracten geïmplementeerd wordt.

De beeldvorming bij de inspectie dat ProRail niet altijd ervaringsgegevens uit de onderhoudsdatabase gebruikt, terwijl zij hier wel over beschikt, behoeft enige nuance en actie onzerzijds. We streven er naar altijd maximaal gebruik te maken van de beschikbare onderhoudsgegevens om op deze wijze een zo betrouwbaar mogelijke onderhouds-FMECA op te stellen. Waar mogelijk gebeurt dit. Wellicht is dat onvoldoende tot uiting gekomen in de gevoerde gesprekken tot dusver. Om dit nader toe te lichten, organiseren we in het eerste kwartaal van 2017 een technisch-inhoudelijke bijeenkomst met de inspectie. Uw ministerie is welkom om aan te sluiten bij deze bijeenkomst.

De introductie van de interventiewaarden vanaf 2017 biedt zoals gezegd ook mogelijkheden om de samenhang in sturing verder te verbeteren. Overschrijdingen van IW normen worden, zodra de IW normen zijn geïmplementeerd, opgenomen in het Dashboard Veiligheid. Dit levert een nieuwe leading indicator op waarmee ProRail inzicht heeft in de frequentie van overschrijdingen van IW-normen. Daarmee verdiept ProRail de sturing op de veilige berijdbaarheid van de infrastructuur via het dashboard weer een niveau verder, naast de reeds gehanteerde sturing op ongevallen en incidenten, zoals bijvoorbeeld OAW-overschrijdingen. Hiermee kan ProRail de keuzes voor het wel of niet nemen van extra maatregelen om de veiligheidsrisico's terug te brengen beter en explicieter onderbouwen in de ALARP-afweging.

## **Onderhoudsdata**

ProRail waardeert het dat de inspectie stelt dat ProRail heldere mijlpalen voor de digitale uitwisseling van onderhoudsinformatie heeft, via Spoordata. Het rapport benoemt ook de belangrijkste. We maken graag gebruik van deze gelegenheid om u hierover nader te informeren.

De complexiteit en omvang van de uit te wisselen gegevens is groot, het gaat immers over tientallen kenmerken van honderden objecttypen, die samen uitmonden in 14 miljoen kenmerken van 750.000 objecten. Deze zullen ingevoerd en gebruikt worden door ongeveer 10.000 gebruikers van verschillende bedrijven. Daarom zijn zorgvuldig ontwerp en implementatie van de database Spoordata van groot belang. De voornaamste risico's zijn anders datavervuiling en niet-

<sup>1</sup> ALARP: As Low As Reasonably Possible

geaccepteerde nieuwe werkprocessen bij de verschillende partijen. Zorgvuldigheid gaat dus boven snelheid, waarbij we uiteraard kansen voor versnelling benutten zodra deze zich voordoen.

In dit jaar worden stap voor stap belangrijke onderdelen van Spoordata in gebruik genomen, waarmee implementatie van het "huis" aan het eind van het jaar is voltooid. In de komende drie jaar wordt dit "huis" stap voor stap verder ingericht en gevuld zodat eind 2019 voor geheel Nederland alle onderhoudsdata en storingsdata geheel digitaal beschikbaar zijn en worden uitgewisseld met alle verschillende relevante betrokken partijen. De stappen van dit jaar zijn:

Per 1 januari 2017:

- Alle onderhoudsaannemers wisselen voor alle onderhoudsgebieden de mutaties op de configuratiedata uit via de nieuwe ICT-infrastructuur
- De nieuwe werkwijze voor het uitwisselen van onderhoudsdata als gevolg van groot onderhoud en vervangingen van spoor-infra landelijk is volledig in productie.
- De nieuwe werkwijze voor het uitwisselen van onderhoudsdata als gevolg van klein onderhoud is in de 4 recent aanbestede PGO3.0 contractgebieden is productief.
- De nieuwe werkwijze voor het uitwisselen van storingsdata is in enkele specifieke gebieden van onderhoudsaannemers operationeel, waarbij verdere uitbreiding meeloopt met de uitrol van de PGO gebieden.

Per 1 juli 2017 zijn de fysieke conditiedata die via meettreinen worden ingemeten landelijk beschikbaar. Dit omvat onder meer de ultrasoondetectie spoorstaaf, de toestand van het ballastbed, de wisselmetingen, de wisselbelasting en het gepasseerde tonnage.

De te bereiken stappen per 1 januari 2018 zijn:

- Het Informatieportaal is volledig operationeel voor alle kenmerken waarvoor de ILS-en inmiddels zijn geïmplementeerd.
- Het dashboard datakwaliteit om de kwaliteit van data te monitoren is volledig operationeel.
- De inspectie-app is overal operationeel
- De ILS-en 1 t/m 13 zijn landelijk geïmplementeerd.

De overige op dit moment gedefinieerde ILS-en volgen in de loop van 2018.

De inspectie heeft in een eerder rapport vastgesteld dat het beeld dat ProRail heeft van de staat van de infrastructuur niet altijd overeenkomt met de realiteit die de inspectie heeft aangetroffen. Dit nieuwe rapport herhaalt deze vaststelling. De aannemers leggen de onderhoudsdata vast en stellen die op aanvraag aan ProRail beschikbaar. Via inspecties en audits bij de aannemers controleert ProRail de kwaliteit van deze data. Daarbovenop verzamelt ProRail via meettreinen conditiedata van spoorstaven, wissels en spoorgeometrie. Deze informatie wordt via een monitoringsysteem ook beschikbaar voor de onderhoudsaannemers.

De informatie over de staat van de infrastructuur wordt nu deels lokaal bij aannemers en volgens verschillende formaten vastgelegd. Via Spoordata verkrijgen we een landelijk beeld van de conditiedata, in een eenduidige informatiearchitectuur, waarmee ProRail en de partners voorzien worden van juiste, volledige, actuele en consistente configuratie- en storingsdata. Hiermee verbetert het zicht op de daadwerkelijke uitvoering van het onderhoud. Zodat duidelijk is dat afwijkingen snel gecorrigeerd zijn.

## Opheffen overtredingen

Tenslotte ga ik nog in op de openstaande overtredingen. In een eerder rapport heeft de inspectie twee overtredingen van artikel 3 van de beheerconcessie geformuleerd:

1. De normen die ProRail bij PGO hanteert als afkeurnormen zijn niet geschikt voor dit doel.
2. ProRail wijkt onvoldoende beheerst af van normen.

Opheffing van beide overtredingen vereiste een compleet nieuwe inrichting en implementatie van het normenstelsel van OAW, OW en IW en de ontwikkeling en uitvoering van een formele opleiding voor het kunnen verrichten van Expert Judgment op verschillende vakgebieden.

ProRail is positief over de vaststelling van de inspectie dat met al het verrichte werk, er belangrijke stappen zijn gezet naar de opheffing van beide overtredingen. De OAW's zijn volledig geïmplementeerd, en de implementatie van OW's en IW's is in volle gang. Terecht wil de inspectie eigenstandig constateren dat alle betrokken partijen ook handelen conform de bijbehorende procedures, voordat de inspectie besluit dat de overtreding is opgeheven.

Inmiddels zijn de eerste twee medewerkers van ProRail voor hun Expert-Judgment examen geslaagd. Ik heb er het volste vertrouwen in dat de komende maanden nog veel meer vakmensen succesvol examen doen bij railAlert. Ook hier is het logisch dat de inspectie eerst zelf de werking van Expert Judgment in de praktijk wil toetsen, voordat ze over gaat tot het opheffen van de overtreding.

Met vriendelijke groet,

Pier Eringa,  
Voorzitter Raad van Bestuur