

“Als het fout gaat, haal je het NOS-journaal”

Henk van Oostveen is manager informatie van de afdeling Asset Management bij ProRail. Hij is een oude bekende van Verebus-directeur Kees Aling, toen beiden nog bij Ned-Train werkten. Kees was benieuwd hoe Henk en ProRail tegenwoordig tegen Asset Management (AM) aankijken.

Kees: “Henk, wat verstaan jullie nou precies onder Asset Management?”

Henk: “In de kern gaat het erom, dat je de spullen die je buiten hebt liggen, netjes beheert. Goed Asset Management leidt tot veilige berijdbaarheid, want je houdt op alle mogelijke manieren rekening met risico’s: ‘kleine-kans-groot-effect-dingen’. Daar bedoelen we mee dat objecten die ProRail beheert

– en die vaak niet eens zo duur zijn – kapot kunnen gaan en dat dat een enorm maatschappelijk effect heeft.

Oftewel als er een computerserver van een paar honderd euro crasht, staan alle treinen rondom Utrecht stil. Dan haal je het NOS-journaal.”

Kees: “In AM zitten natuurlijk ook steeds meer private elementen. De NS, DB Schenker en Veolia verdienen geld

met het vervoer van reizigers en goederen. Goed Asset Management resulteert in een betrouwbare infrastructuur voor deze aanbieders. Bovendien wordt het onderhoud aan het spoor door aannemers uitgevoerd onder output-prestatiecontracten. AM zorgt voor een continue verbetering van de efficiency van deze output.

Wat is eigenlijk jouw domein? Oftewel wat beheert jouw afdeling?”

Henk: “Alle informatie die nodig is om het onderhoud aan de infrastructuur uit te voeren. We doen aan objectregistratie. Dat betekent dat we bijhouden hoeveel wissels er bijvoorbeeld zijn en waar die liggen. Wij beheren het Geografisch Informatie Systeem, alle kaartmateriaal en alle technische tekeningen. Alle resultaten van monitoring horen er ook bij. Monitoring wordt trouwens steeds belangrijker en is volop in ontwikkeling. We bouwen steeds vaker systemen in waarmee we allerlei informatie doorgeven aan de planning en de verkeersleiding van bijvoorbeeld NS.”

Kees: “Ik zie boven je bureau een zeer ambitieuze plateauplan hangen. Je bent nogal wat van plan, hoewel ik me kan voorstellen dat sommige mensen denken: ‘Joh, dat spul ligt er al 150 jaar en het gaat al die tijd al goed. Waarom zou je er meer van willen weten?’”

Henk: “Het spoorwegennet wordt steeds intensiever bereden. Treinen rijden steeds krappere en nauwkeuriger. Je moet weten wat de kenmerken zijn om die capaciteit ten volle te kunnen uitnutten.”

Kees: “Je krijgt inderdaad steeds meer treinen op steeds minder ruimte en het mag allemaal steeds minder kosten. Je moet dus goed weten wat je hebt

om een afweging te maken in de befaamde driehoek performance, kosten en risico’s.”

Henk: “Helemaal mee eens. Een andere ontwikkeling die we zien is die van inspanningscontracten naar prestatiecontracten. Vroeger schreven we een aannemer voor dat hij drie keer per jaar een wissel moest smeren. Nu zeggen we: ‘die wissel mag maximaal een keer per jaar storing geven.’ Dat is prestatiegericht onderhoud. Dat betekent ook dat je als ProRail minder buiten komt. Wil je grip houden op de processen, dan moet je weten hoe de zaken er voor staan.”

Kees: “Jullie gaan dus naar een ‘hands off/eyes on’-beheersstructuur. Hoeveel objecten beheert ProRail eigenlijk?”

Henk: “Zo’n 600.000 op en rond het spoor. Van ieder object willen we tussen de 25 en 30 kenmerken opslaan. Dat zijn 15 à 18 miljoen kenmerken. Daarvan hebben we er op dit moment zo’n 40 procent. We hebben een aanpak bedacht waarbij we streven naar 80 procent. 100 procent halen we nooit. Dat hoeft ook niet, want een rangeeremplacement in een uithoek van de Rotterdamse haven is niet zo relevant voor AM.”

Kees: “Veiligheidsrisico’s moet je altijd uitsluiten, maar met bepaalde operationele risico’s kun je goed leven. Welke ICT ontwikkelingen zijn er?”

Henk: “Belangrijk is het aanbieden van onze data aan de verschillende externe partijen op een gebruikersvriendelijke manier. Dat wil zeggen in een Windows-achtige omgeving. Door de regionalisering van het openbaar vervoer zijn er steeds meer partijen die informatie nodig hebben over de spoorinfrastructuur. Wij willen dat uiteindelijk de hele branche gaat werken met dezelfde ProRail-data. Daarvoor hebben we ArtiWeb, waarmee onze relaties toegang hebben tot alle technische tekeningen. Een leuke ontwikkeling daarin is de Microsoft digitale tafel. Daarop kun je een tekening openen en bewerken. Je zet er bijvoorbeeld aantekeningen op voor een andere aannemer en stuurt hem door.”



Michiel Broekman gaf ons een uitgebreide rondleiding door het nieuwe kantoor van ProRail in Rotterdam: Central Post, het voormalige postkantoor vlakbij het Centraal Station.

DE CONTROLEURS GECONTROLEERD

De veiligheid langs de Nederlandse spoorwegen is geborgd. Maar in de ruim honderdvijftigduizend tekeningen van de totale treinbeveiligingsinstallatie is in de loop der decennia wel eens een foutje geslopen. Dat kan lastig zijn, re-engineering veroorzaken, maar ook gevaar opleveren bij onderhoud, reparatie en nieuwbouw.

ProRail wil van alle onzuiverheden in de tekeningen af. Voor deze NULrevisie schakelde ProRail twee gespecialiseerde ingenieursbureaus in en Verebus om het opgeleverde werk te toetsen. “Fouten in de tekeningen kunnen veiligheidsrisico’s met zich mee brengen. De kans daarop willen we tot nul reduceren”, vertelt Michiel Broekman, manager informatie Randstad Zuid bij ProRail en projectleider van Toetsplan NULrevisie. Ingenieursbureaus Arcadis en Movares kregen de opdracht om een bepaald deel van tekeningen te vergelijken met de daadwerkelijke situatie en waar nodig deze te verbeteren. ProRail vroeg Verebus om een systeem te bedenken om de controleurs te controleren. “We hebben ervoor gekozen om het feitelijke werk door twee bureaus te laten uitvoeren. Dat heeft te maken met marktwerking en de doorlooptijd van het project. Maar ook omdat we vinden dat we meer kunnen leren van twee partijen dan van één. Aangezien het zoveel tekeningen betreft, vonden we het belangrijk om een gevoel te krijgen voor de kwaliteit die deze twee

bureaus leveren. Daar hebben we Verebus voor ingeschakeld”, aldus Michiel. Er is gekozen voor een representatieve steekproef van ongeveer vier procent van alle relaiskasten, waarbij grote en kleine emplacementen verdeeld over het hele land nog eens zouden worden gecontroleerd. “Onze opdracht aan Verebus was: wees onze ogen en oren. Geef aan of de bureaus zich aan de opdracht hebben gehouden. Toets het resultaat, zonder een oordeel te vellen over de wijze waarop zij hun werk hebben gedaan. Dat levert als resultaat op dat wij gerichte vragen kunnen stellen aan Movares en Arcadis. Als zij fouten hebben gemaakt, moeten zij ons aan de hand van hun eigen kwaliteitsborging kunnen overtuigen dat dit incidenten betreft. Omdat Verebus de fouten in vijf gradaties heeft onderverdeeld, schieten wij niet in de stress van een paar foutjes in de categorie ‘verwaarloosbaar’. Extra waarde van het Verebus-onderzoek, is dat we meer inzicht krijgen in de sterke en zwakke punten van onze aanbesteding en contractering.”

Kees: “Transparantie is dus een belangrijk doel”.

Henk: “Klopt. Een monteur die midden in de nacht op een storing uitmoet, logt in op ArtiWeb en heeft direct de juiste gegevens. Nu is de kans nog groot dat hij een foutieve papieren tekening

heeft, waardoor hij denkt ‘het zal wel’ en op eigen houtje gaat zoeken. Dat wil je niet. Het gaat dus om transparantie en het creëren van een centrale databron die iedereen gebruikt die aan het spoor klust. Er ligt nog een wereld open wat dat betreft.”



Kees Aling (l) en Henk van Oostveen (r)