

Algemene vragenlijst

ProRail

Project: Doorontwikkeling VMS & three lines of defence
TN372831
Datum: 12-9-2022
Versie: 1.0

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraagstelling	Antwoord	Gewijzigd document
1	Aanbestedingsleidraad	2.1	De ambitie is om in 2023 voor het VMS niveau 3 te hebben bereikt. Is dit niveau 3 van de NEN Veiligheidsladder?	2-9-2022	Nee, dit is afzonderlijk assessment en staat los van NEN Veiligheidsladder.	
2	Aanbestedingsleidraad	2.1	Welk ambitieniveau hoort bij het voorbereiden van het VMS op de audit in 2023? Op welke elementen?	2-9-2022	De eis voor verlenging van de veiligheidsvergunning is een "Voldoende" op alle elementen, beoordeeld door ILT.	
3	Aanbestedingsleidraad	5.3.2	In de tabel bij GC2 - PvA three lines of defence staat de Doelstelling: <i>ProRail wil in 2023/ 2024 niveau 2 van het three lines of defence safety op het gebied van veiligheid behalen</i> . Wat wordt hierbij in het specifiek beoordeeld op het genoemde niveau? De beschikbare documentatie? Werkprocessen? Subjectieve belevingen en werknemer-percepties op basis van interviews? De inschrijver neemt hierbij aan dat iets anders wordt beoordeeld dan de assessment van het VMS. Is dit een correcte aanname?	2-9-2022	Ja dit is iets anders dan assessment VMS. De beoordeling ziet globaal toe op de opzet, proces en werking van de verschillende elementen van het three lines of defence methodiek.	
4	Aanbestedingsleidraad	5.3.2	Hoe verhoudt de ambitie om voor three lines of defence in 2023/2024 niveau (2 GC2) te hebben zich met de ambitie om voor het VMS in 2023 (GC3) niveau 3 behaald te hebben? Wat is de visie van opdrachtgever op de relatie tussen deze 2 ambities?	2-9-2022	Het zijn twee verschillende assessments. Deze zijn wel aan elkaar gerelateerd, maar kunnen en moeten los van elkaar geassessest worden. Three lines of defence heeft meer elementen van risicobeheersing en de aantoonbaarheid daarvan in scope.	
5	Aanbestedingsleidraad	5.3.2	In de tabel bij GC4 - PvA expertise team wordt gevraagd om een beschrijving van de deskundigheid en ervaring van het in te zetten adviesteam. Wordt hiermee hetzelfde bedoeld als in de in 4.3.1 beschreven organisatieschema waaruit blijkt welke onderneming voor welke werkzaamheden verantwoordelijk zal zijn, of is hierin enige overlap?	2-9-2022	Nee, 4.3.1 betreft de geschiktheid van de inschrijver. Het subgunningscriterium GC 4 ziet toe op de deskundigheid en ervaring van het adviesteam. Dit gaat expliciet over de expertise van de in te zetten medewerkers die de opdracht uitvoeren.	
6	Aanbestedingsleidraad	4.2.2	Wat is het verschil tussen de verklaring Belastingdienst en de verklaring nakoming fiscale verplichtingen?	2-9-2022	In paragraaf 4.2.2. staan de verschillende verklaringen belastingdienst benoemt. Wij verzoeken u deze paragraaf nogmaals zorgvuldig te lezen.	
7	Aanbestedingsleidraad	4.6	Bijlage 5 - UEA ProRail is na downloaden een verminkt document. Kunt u het document separaat toesturen?	2-9-2022	Het bestand is gecontroleerd door ProRail en werkt naar behoren. U dient het bestand te downloaden en in de Adobe applicatie te openen.	
8	Annex 1 - Vraagspecificatie	par 2.2.1	Kan ProRail inzicht geven in structuur, reikwijdte en omvang van het VMS dat doorontwikkeld moet worden. Is dit een on-line tool, een alomvattend document, of een kapstok van documenten en procedures?	2-9-2022	VMS is een conceptueel systeem bestaande uit gedefinieerde risico's en de beheersing daarvan. De corporate procedures die de beheersing moeten borgen en die de kaders geven voor de operationele regelingen die er voor moeten zorgdragen dat de risico's beheerst worden.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
9	Annex 1 - Vraagspecificatie	par 2.2.1	De bevindingen in de auditrapportage van ILT kan van invloed zijn op de voor te stellen aanpak. ILT heeft een mate van volwassenheid aangegeven. Tegen welke maatstaf heeft ILT getoetst? Is de rapportage van ILT beschikbaar als onderdeel van de informatiestukken voor deze uitvraag? Hoe ziet u de relatie tussen de maatstaf van ILT, de NEN veiligheidssladder en een eventuele andere maatstaf voor three lines of defence?	2-9-2022	ILT rapportage is niet extern beschikbaar. Het zijn drie verschillende assessments die wel een zekere samenhang kennen.	
10	Annex 1 - Vraagspecificatie	par 2.2.1	Wie is verantwoordelijk voor het VBS binnen ProRail en wie vervullen de belangrijkste functies in het huidige VBS (in het kader van te houden interviews).	2-9-2022	VMS wordt beheerd door de afdeling Veiligheid. De directeurs van de bedrijfseenheden binnen ProRail zijn eigenaar van de basis veiligheidsrisico's en verantwoordelijk voor de operationele regelingen die moeten leiden tot de beheersing van deze risico's.	
11	Annex 1 - Vraagspecificatie	2.2.2	ProRail vraagt om een assessment van de three lines of defence op het gebied van veiligheid. Is er al eerder een dergelijke assessment gedaan waarvan de resultaten beschikbaar zijn, die eventueel als input gebruikt kunnen worden voor de huidige assessment? Zo niet, is het mogelijk om een specifiekere beschrijving te ontvangen wat er wordt bedoeld met de assessment van 'three lines of defence' , en of hiermee de assessment van alle genoemde afdelingen van de stafafdelingen 1e, 2e en 3e lijn wordt bedoeld, of anderszins een andere soort assessment (bijv. documentatie)?	2-9-2022	Nee, er is geen eerder assessment uitgevoerd. Three Lines of Defence is niet perse een structuurvraagstuk, het gaat over drie lijnen die risico's moeten beheren. Dit betreft dus ook processen, risk assessment, controles en rapportages. Opdrachtnemer dient een plan van aanpak op te stellen voor het doorontwikkelen van het VMS en three lines of defence naar een hoger volwassenheidsniveau te ontwikkelen. De realisatie van het plan van aanpak - zoals bijvoorbeeld detailassessment - is geen onderdeel van de scope van de opdracht.	
12	Annex 1 - Vraagspecificatie	par 2.2.2	Voor het beoordelen van de 3 lines of defence zullen diverse afdelingshoofden en de ProRail directie geïnterviewd moeten worden. Uit ervaring zijn die druk, hoe stelt ProRail beschikbaarheid van deze mensen zeker?	2-9-2022	Uiteraard zullen afspraken moeten passen binnen de overige werkzaamheden.	
13	Annex 1 - Vraagspecificatie	2.3	Bij de op te leveren producten staat: <i>'Bij het bepalen van het ambitieniveau t.a.v. systeemvolwassenheid moet rekening gehouden worden met de veiligheidsontwikkeling als gevolg van het realiseren van de integrale ontwikkelopgave (lange termijn ambities met betrekking tot de infrastructuur en het gebruik daarvan) die ProRail aan het definiëren is.'</i> De toekomstige ambitie van ProRail zal sturing geven aan de gevraagde aanpak. Wanneer wordt deze definiëring beschikbaar gesteld voor de opdrachtnemer om rekening mee te kunnen houden?	2-9-2022	Deze zal niet beschikbaar gesteld worden, gezien deze ontwikkelplannen worden periodiek herijkt. Daarmee zullen ze ook periodiek beoordeeld moeten worden op veiligheidsconsequenties.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraagstelling	Antwoord	Gewijzigd document
14	Annex 1 - Vraagspecificatie	2.3	Naast de genoemde op te leveren producten van de VMS assessment en het PvA, in hoeverre verwacht ProRail een geheel nieuw VMS document van de opdrachtnemer? Indien dat niet het geval is, in hoeverre zal de assessment en het PvA dienen als directe input van het nieuwe/ge-update VMS document?	2-9-2022	We gaan uit van doorontwikkeling van het VMS, dus geen nieuw CMS document.	
15	Annex 1_Bijlage 1 - Aanpak Veiligheid	Gehele document	Welke plek en status in de organisatie/documentenstructuur/binnen het VMS heeft het document Aanpak Veiligheid? Is dit document leidend in de doorontwikkeling van het VMS en three lines of defence?	2-9-2022	VMS doorontwikkeling is onderdeel van Aanpak Veiligheid en niet leidend boven de andere benoemde acties.	
16	Annex 1_Bijlage 1 - Aanpak Veiligheid	slide 8	Valt de 'doorontwikkeling van BVR/CP's/OR' ook onder de scope van de doorontwikkeling VMS? (beschrijving van wat onder VMS valt is niet consistent in alle stukken, bijv. wel of niet OR in scope)	2-9-2022	Het VMS omvat BVR en CP's. De operationele Regelingen zijn de processen en dergelijke die moeten borgen dat de Corporate Procedures worden nageleefd. Deze vallen niet onder het VMS maar zijn daar wel aan gerelateerd. Het beoordelen van de mate waarin de OR de CP's borgen is wel in scope. Dit bepaalt ook de mate van volwassenheid van het VMS.	
17	Annex 1_Bijlage 1 - Aanpak Veiligheid	slide 11	Voor actie 3 van Aanpak Veiligheid staan 9 aandachtspunten voor het VMS. Zijn deze genoemde aandachtspunten (bijv. <i>Barrieremanagement doorontwikkelen en gebruiken (bowties)</i>) onderdeel van de scope van de doorontwikkeling en in welke mate moeten die in acht worden genomen voor de assessment?	2-9-2022	Dit zijn de bekende aandachtspunten, verwacht wordt dat er ook andere aandachtspunten naar boven zullen komen.	
18	Annex 1_Bijlage 1 - Aanpak Veiligheid	slide 9	In dit document staat dat [...] <i>binnen 3 jaar veiligheidscultuur geborgd te hebben op trede 5 op de veiligheidsladder</i> . In hoeverre dient met deze intentie rekening gehouden in de huidige opdracht, met name ten aanzien van de gewenste gedragen en realistische PvA's?	2-9-2022	Daar moet zeker rekening mee gehouden worden. Opdrachtnemer dient er rekening mee te houden dat de relatie tussen Safety Culture Ladder en VMS/Three Lines niet 1 op 1 is, omdat er hiervoor verschillende criteria gehanteerd worden.	
19	Bijlage 8 - Overeenkomst Doorontwikkeling VMS v1	par 9.1	Welke kosten worden bij tussentijdse opzegging vergoed? Bevat dit naast de directe kosten die tot en met opzegging zijn gemaakt, of ook de leegloop uren als gevolg van de tussentijdse opzegging?	2-9-2022	Ook bij een tussentijdse opzegging op grond van artikel 9.1 worden de tot het moment dat de overeenkomst door de opzegging eindigt gemaakte uren afgerekend, zie artikel 4 (prijs) en de artikel 6 (betalingswijze). Zoals in artikel 9.1 aangegeven, wordt er geen verdere (schade)vergoeding betaald, dus ook niet voor 'leegloopuren'.	