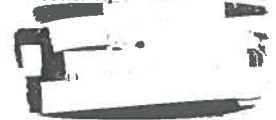




Staatssecretaris

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon



Datum
5 december 2013

Kenmerk
IENM/BSK-2013/283510

gespreksnota

Periodiek overleg met Marion Gout (ProRail)

Doel

U voor te bereiden op uw overleg met mevrouw Gout van ProRail op 11 december 2013 van 15.45 tot 16.30.

Gespreksonderwerpen

Ik adviseer u de volgende onderwerpen te bespreken met mevrouw Gout:

1. Prestatiegericht onderhoud (PGO)
2. Beheerplan ProRail 2014
3. Schiphol
4. Van A naar Beter
5. Zwolle-Herfte

Mogelijk brengt mevrouw Gout ook nog de reorganisatie bij ProRail op.

Uw bijdrage

Prestatiegericht onderhoud (PGO)

U kunt mevrouw Gout vragen naar de concrete acties die ProRail zal ondernemen om de PGO aanpak te verbeteren naar aanleiding van de conclusies van de recente inspectie door de ILT (waarvan het rapport nu in concept gereed is). Ook kunt u opmerken dat IenM meer inzicht wil in de **PGO-verbeteraanpak** van ProRail en wil dat de verdere **uitrol van PGO gecontroleerd** verloopt. DGB/OVS gaat de komende periode het gesprek met ProRail aan om de verbeteraanpak vast te leggen en de voortgang van de PGO-uitrol te bespreken. U wordt hierover nader geïnformeerd vóór de bespreking van de concept beleidsreactie op het ILT rapport in de DGB-staf van 17 december (zie ook de toelichting van de nota).

Beheerplan ProRail 2014



paraaf
bestuursondersteuning

paraaf
DGB-OVSinfra

paraaf
DGB-OVS

*opmerkingen
verwerkt*



Schiphol



Van A naar Beter



Zwolle-Herfte



Reorganisatie bij ProRail



DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,

drs. L.M.C. Engering

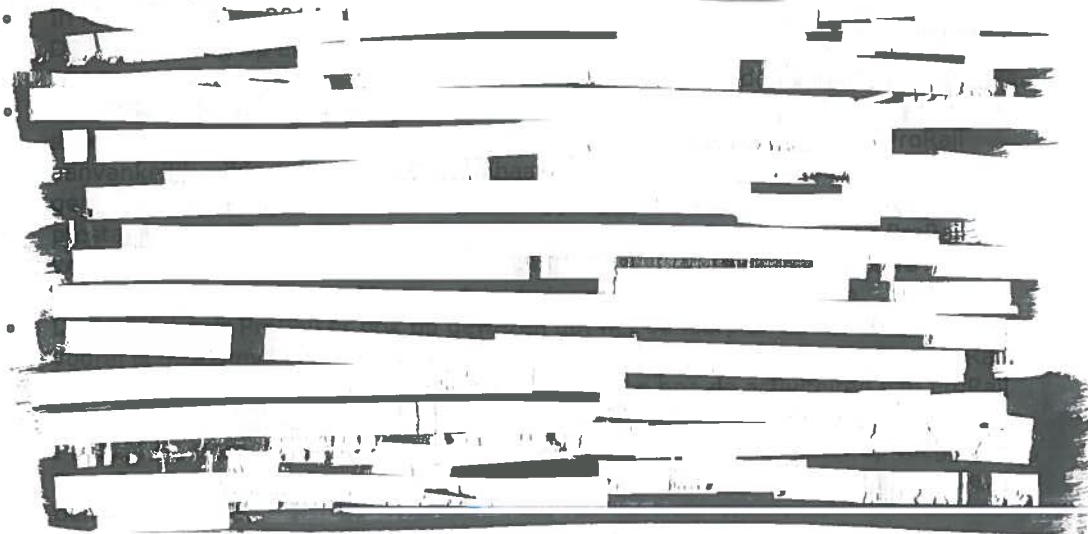


Toelichting

Prestatiegericht onderhoud (PGO)

- De ILT constateert, in haar vervolgonderzoek naar PGO contracten voor de aanbesteding van klein onderhoud aan het spoor, dat ProRail de veilige berijdbaarheid van het spoor op sommige punten onvoldoende beheerst. De ILT heeft vooral bezwaren tegen de functionele, en dus weinig concrete, normen die ProRail in PGO contracten hanteert voor het werk van de aannemers. De ILT wijst de PGO aanpak overigens niet principieel af. Zij heeft geen relatie gevonden tussen de wijze van contractering van het onderhoud en de kwaliteit van de infrastructuur en constateert dat er voldoende mogelijkheden zijn binnen de PGO-werkwijze om de veiligheid beter te borgen.
- ProRail ziet juist voordelen in het sturen op functionaliteit/ effect van maatregelen (prikkel voor aannemers, focus op voorkomen van verstoringen, goedkoper), maar erkent dat zij nog op zoek is naar het juiste niveau van de normen. ProRail verzette zich aanvankelijk tegen de conclusies van de ILT (en met name de formulering van de bevindingen als overtreding van de beheerconcessie), maar heeft na nader overleg met de ILT gekozen voor een coöperatieve houding, waarbij ze samen met de ILT op zoek wil naar verbeteringen van de PGO-werkwijze.
- De ILT rondt het definitieve rapport momenteel af. Het wordt vervolgens aan u aangeboden en binnen zes weken, samen met de beleidsreactie, aan de Kamer gestuurd. Dit zal naar verwachting half januari zijn.
- DGB/OVS informeert u nog separaat over de beleidsreactie. Hiervoor worden de komende weken alle betrokkenen (ProRail, aannemers, consumentenorganisaties, vakbonden) geconsulteerd. De hoofdlijn van de beleidsreactie zal zijn dat OVS in het ILT onderzoek **geen aanleiding ziet om de PGO aanpak af te wijzen**, maar nadrukkelijker wil **sturen op de verbeteracties** bij ProRail (die betrekking hebben op de samenwerking met de aannemers, hanteerbare afkeurnormen in PGO contracten, beheerst afwijken van eigen normen en zicht op de actuele staat van de infrastructuur en het onderhoud).

Beheerplan ProRail 2014



Vergunning aan Schiphol Group voor uitbreiding terminal op Schipholspoortunnel





Reorganisatie bij ProRail





6

DWS
BMB

Staatssecretaris

INKOMEND
 UITGAAND

REG.NR.

BSK-57127

003024 06.03.14 16:15

Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Datum
28 februari 2014

Kenmerk
IENM/BSK-2014/57127

beslisnota

Verzoek van Strukton voor een gesprek over spooronderhoud

Inleiding

De heren Sanderink (bestuursvoorzitter Strukton Groep) en Schoots (directievoorzitter Strukton Rail) hebben verzocht om een gesprek met u over de kwaliteit van het spoor en over ProRail.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd het verzoek van Strukton te honoreren, maar het gesprek te verbreden naar de voortgang van het PGO 3.0 convenant en hiervoor ook de andere spooraanneemers (naast Strukton ook BAM, Volker en Asset Rail), ProRail en de begeleiders van het PGO 3.0 proces (Jan-Kees de Pagter en Sicco Santema) uit te nodigen.

Argumentatie

In augustus 2013 heeft u al gesproken met de heren Sanderink en Schoots.

paraaf
DGB-OVSveiligheid

paraaf
DGB-OVS



... DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,

drs. L.M.C. Ongerir

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 11 maart 2014 17:12
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: uitnodiging voor gesprek met staatssecretaris Mansveld over spooronderhoud

Geachte heren,

Namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, Wilma Mansveld, nodig ik u graag uit voor een gesprek op 26 maart aanstaande van 16.00 tot 16.45 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Plesmanweg te Den Haag) over het onderhoud aan het spoor. Aanleiding voor het gesprek is het recente onderzoek van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) naar het prestatiegericht onderhoud aan het spoor. Op de website van het ministerie van IenM kunt u het ILT onderzoek en de reactie van de staatssecretaris daarop vinden. De staatssecretaris wisselt graag met u van gedachten over de wijze waarop het onderhoud aan het spoor verder kan worden verbeterd en de rol die verschillende partijen daarbij spelen.

U wordt verzocht om één persoon namens uw organisatie naar het gesprek af te vaardigen. Graag verneem ik van u of u aanwezig kunt zijn en door wie uw organisatie zal worden vertegenwoordigd.

Hartelijke groet,

[redacted signature]

Accountmanager ProRail

.....
 Ministerie van Infrastructuur en Milieu
 directie OV en Spoor

[redacted signature]

.....
 ik werk niet op woensdag

Inspectie Leefomgeving en Transport
Rail en Wegvervoer
T.a.v. de heer Mr. P. Hoekstra
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Datum 12 maart 2014
Uw brief van 7 maart 2014
Ons kenmerk AM/3534236
Bijlage(n) 3
Onderwerp Plan van Aanpak
Verbeterpunten n.a.v. ILT-
rapport RV13-0017

Behandeld door
Telefoonnummer
E-mail

Geachte heer Hoekstra,

Operatie
Assetmanagement,
Veiligheid & Compliance

Bezoekadres
De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Op 13 februari jl. hebben wij u ons Plan van Aanpak Verbeterpunten n.a.v. ILT-rapport PGO (RV13-0017), Versie 0.6, Definitief Concept d.d. 12 februari 2014, overhandigd en toegelicht. In uw brief d.d. 7 maart 2014 met bovengenoemd onderwerp geeft u uw reactie, waarvoor onze dank.

U geeft aan zich te kunnen vinden in het plan van aanpak en de planning en u verzoekt ProRail de uitwerking ter hand te nemen.

Wij hebben uw reactie afgewacht alvorens het plan definitief te maken. Gegeven uw positieve reactie (bijlage) heeft het plan zoals aan u gepresenteerd de definitieve status gekregen.

Voor de goede orde doen wij u bijgaand de definitieve versie van het plan van aanpak en de bijbehorende aanbiedingsbrief toekomen (bijlagen). Inhoudelijk zijn beide documenten ongewijzigd; alleen datum en versienummer zijn aangepast.

Wij bevestigen dat wij de acties conform het plan van aanpak uitvoeren.

Met vriendelijke groet,

Ing. W. Knopperts MBA
Waarnemend directeur Assetmanagement

Inspectie Leefomgeving en Transport
Rail en Wegvervoer
T.a.v. de heer Drs. P.C.J. Neuteboom MPA
Postbus 1511
3500 BM Utrecht

Datum 12 maart 2014
Uw kenmerk ILT-2013/47378
Ons kenmerk AM/3503390
Bijlage(n) Plan van Aanpak
Onderwerp Reactie op ILT-rapport
PGO; aanpak
verbeterpunten

Behandeld door **Wim Knopperts**
Telefoonnummer
E-mail

Geachte heer Neuteboom,

Projecten
Directie en Ondersteuning

Bij uw brief d.d. 19 december 2013 met bovengenoemd kenmerk heeft u ProRail uw rapport "Prestatiegericht Onderhoud van de Nederlandse Spoorweginfrastructuur" doen toekomen.

Bezoekadres
De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Het rapport is gebaseerd op de bevindingen van uw inspecteurs tijdens 1.500 uitgevoerde inspecties. Deze 1.500 inspecties hebben geleid tot de conclusie dat er nergens onveilige situaties zijn aangetroffen en dat de veilige berijdbaarheid niet in het geding is.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

U concludeert dat PGO kan dienen voor de uitbesteding van klein onderhoud, maar dat ProRail in het aansturen van het onderhoud het aspect veiligheid een nog prominentere plaats moet geven. U bent van mening dat er op dat punt verbetermogelijkheden zijn. ProRail deelt die mening. De ambitie van ProRail naar nul vermijdbare ongevallen heeft reeds geleid tot een samenhang aan programma's waar uw aanbevelingen goed op aansluiten. De transitie naar prestatiegericht onderhoud vereist een nadere precisering van onze normen en vooral hoe maken we het duidelijke onderscheid tussen de bedrijfsvoorschriften enerzijds en veiligheidswaarden anderzijds.

In reactie op uw aanbevelingen is ProRail gestart met het vaststellen van een unieke set van veiligheidswaarden die altijd van kracht zijn voor de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur. Deze veiligheidswaarden richten zich op de veiligheidskritische infra-elementen en zijn niet flexibel te interpreteren – overschrijding betekent ingrijpen. Vanuit veiligheidsoogpunt is dit een waardevolle verbetering van de huidige aanpak. Tegelijkertijd ontstaat het dilemma met reizigershinder indien de aanpak leidt tot eerder dan nu ingrijpen en wellicht stilleggen van de treindienst.

In uw brief vraagt u ProRail aan te geven hoe ProRail invulling gaat geven aan de door uw inspectie in het rapport geformuleerde verbeterpunten.

ProRail heeft daartoe een Plan van Aanpak opgesteld dat u bijgaand aantreft.

Met vriendelijke groet



Ing. W. Knopperts MBA
Waarnemend directeur Assetmanagement



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 1511 3500 BM Utrecht

ProRail B.V.
Assetmanagement
Ing. W. Knopperts MBA
Postbus 1511
3500BM Utrecht

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail
Europalaan 40
Utrecht
Postbus 1511
3500 BM Utrecht
www.ilent.nl
Contactpersoon
Meld- en Informatiecentrum
T 088 489 00 00

Datum 7 maart 2014
Betreft Plan van Aanpak Verbeterpunten n.a.v. ILT-rapport
(RV13-0017)

Uw kenmerk
AM/3503390

Geachte heer Knopperts,

Op 13 februari j.l. heeft u uw Plan van Aanpak Verbeterpunten n.a.v. ILT-rapport (RV13-0017) overhandigd en toegelicht, waarvoor dank.

Met instemming neem ik kennis van het voornemen van ProRail om acties te ondernemen met betrekking tot het verbeteren van afkeurwaarden en het afwijken van normen. De acties hebben als doel om de overtredingen in het hierboven genoemde rapport op te heffen.

Afkeurnormen

Het plan voorziet in planning t.a.v. de afkeurnormen. Ik zal uw planning als uitgangspunt nemen voor toezicht dat ik zal uitoefenen op de verbeteringen. Wel verzoek ik u het plan verder uit te werken en daarin vast te leggen welke stappen u gaat nemen en welke resultaten die stappen zullen precies opleveren.

Beheerst afwijken van normen

U schrijft dat de Corporate Procedures in het veiligheidsbeheersysteem (VMS) met betrekking tot het beheerst afwijken van normen gereed zijn. Deze zal de inspectie op korte termijn beoordelen. De planning van de opleiding van medewerkers van ProRail en opdrachtnemers zal ik gebruiken als uitgangspunt voor verder toezicht. Ten behoeve van dit toezicht ontvang ik graag van u de concreet uitgewerkte planning voor de implementatie. Ik kan uit de door u aangeleverde informatie niet afleiden of de overtreding op korte termijn wordt opgeheven. Ik verzoek u mij hierover in te lichten, aan de hand van deze concreet uitgewerkte planning. U geeft aan dat ILT in de maanden maart en april 2014 de implementatie van het nieuw opgezette VMS audit. Dat is correct. De inspectie naar het opheffen van de overtredingen moet echter los gezien worden van deze audit en zal ook geheel separaat daarvan worden uitgevoerd.

Overige punten ter verbetering als genoemd in het ILT-rapport

Ik verzoek u concrete plandata met bijbehorende resultaten te definiëren, op basis waarvan ik toezicht kan vormgeven.

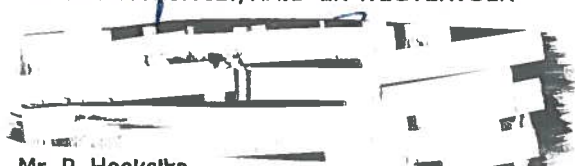
Uiteraard zal ik de uitvoering van audits en steekproeven in het kader van het toezicht met u afstemmen.

ILT
Rail en Wegvervoer
Handhaving Rail

Hoogachtend,

Datum
7 maart 2014

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU
Namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/RAIL- EN WEGVERVOER



Mr. P. Hoekstra
Hoofdinspecteur

ProRail

Plan van Aanpak

Verbeterpunten n.a.v. ILT-rapport PGO (RV13-0017)

Van **AM**
Auteur

Kenmerk **AM/3503038**

Versie **1.0**

Datum **12 maart 2014**

Bestand **EDMS-#3503038-v5-Plan_van_Aanpak_verbeterpunten_uit_PGO-rapport_ILT.docx**

Status **Definitief**

ProRail

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Verbeterpunten	3
3	Hoofdpunten	4
3.1	Afkeurnormen	4
3.2	Beheerst afwijken van normen	6
3.2.1	Veiligheidsbeheersysteem	7
3.2.2	'Expert judgement'	7
4	Afstemming met de ILT	7
5	Tenslotte	8
6	Bijlage: Overige punten ter verbetering als genoemd in het ILT-rapport	9

1 Inleiding

In 2012 heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) een zogenoemde 'Quick scan' uitgevoerd naar de invloed van PGO-contractering (PGO = Prestatie Gericht Onderhoud) op de staat van onderhoud van de spoorweginfrastructuur.

In 2013 is door de ILT in een grootschaliger onderzoek hieraan een vervolg gegeven, mede naar aanleiding van een aanbeveling (aanbeveling 29) van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Cie. Kuiken) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, welke aanbeveling door de Staatssecretaris is overgenomen.

De bevindingen heeft de ILT samengevat in rapport RV13-0017 d.d. 16 december 2013. De ILT concludeert dat PGO kan dienen voor de uitbesteding van kleinschalig onderhoud, maar wenst op een aantal punten verbetering in de wijze waarop ProRail de veilige berijdbaarheid aantoonbaar borgt in de aansturing van kleinschalig onderhoud. ProRail herkent zich in deze verbeterpunten en geeft hier graag invulling aan.

De aanbevelingen van de ILT passen ook in de beweging die ProRail heeft ingezet in het streven naar:

- Nul vermijdbare ongevallen;
- Een open en transparante veiligheidscultuur;
- Verdere stijging op de veiligheidsladder (inmiddels trede 3, komend van trede 1).

De ILT vraagt, in de brief van 19 december 2013 (kenmerk ILT-2013/47378) waarmee het definitieve rapport aan ProRail is aangeboden, om een plan van aanpak ter realisatie van de in het rapport genoemde verbeterpunten. Dat plan van aanpak ligt voor u.

Het plan van ProRail is om te komen tot één transparant overzicht van veiligheidswaarden voor infra-elementen welke kritisch zijn ten aanzien van veilige berijdbaarheid. Deze set van veiligheidswaarden is altijd van toepassing voor de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur. Overschrijding van een van deze veiligheidskritische normen leidt onherroepelijk tot direct ingrijpen.

2 Verbeterpunten

Afkeurwaarden

In het rapport stelt de ILT dat ProRail in de PGO-contracten voor een aantal objecten geen concreet hanteerbare afkeuringsnormen heeft vastgelegd.

Afwijken van (eigen) normen

Voorts stelt het rapport dat ProRail in voorkomende gevallen afwijkt van de eigen normen en dat dit in onvoldoende mate aantoonbaar beheerst gebeurt.

ProRail

Naast bovengenoemde 2 hoofdpunten bevat het rapport nog een aantal bevindingen ten aanzien van andere onderwerpen waar verbetering wenselijk is. De betreffende verbeterpunten zijn:

- Actualiteit en volledigheid objectinformatie;
- Informatie over de status van de infra;
- Normen voor het meten van veiligheidskritische apparatuur uit de treinbeveiligingsinstallatie;
- Normen t.a.v. het vervangen van veiligheidskritische relais;
- Monitoren uitvoering van (gepland) onderhoud door de ON;
- Inspectiemethoden.

ProRail heeft ervoor gekozen om in eerste instantie de focus te leggen op de twee hoofdpunten. Het voorliggende plan van aanpak is in detail uitgewerkt voor die twee hoofdpunten. Een reactie op de bevindingen is opgenomen in de bijlage.

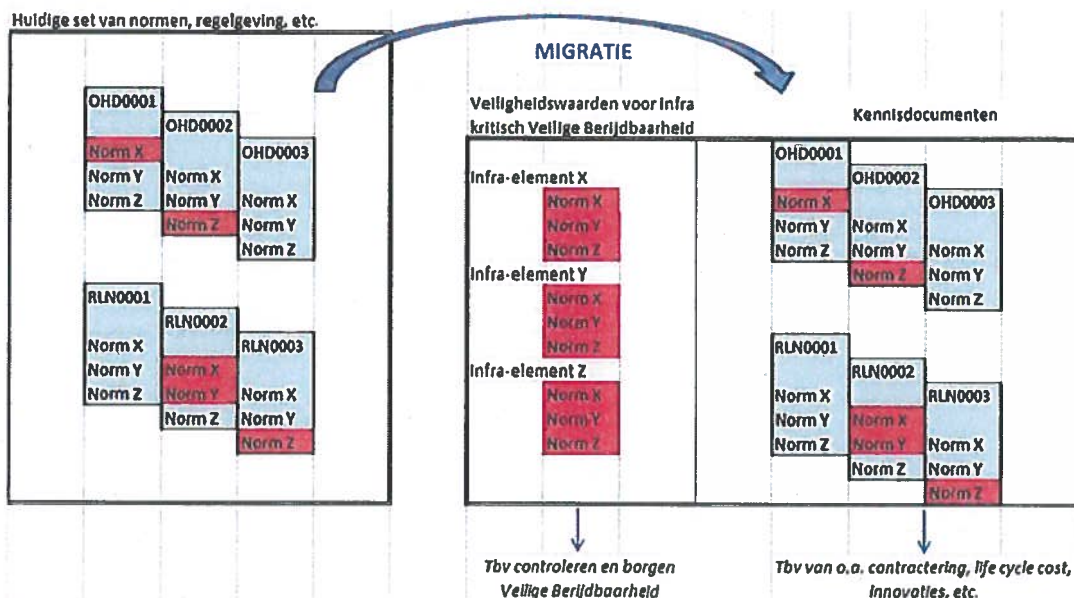
3 Hoofdpunten

3.1 Afkeurnormen

Het PGO-contract kent specificaties voor beschikbaarheid, betrouwbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en overige specificaties. Het geheel van eisen in deze specificaties is er onder meer op gericht dat de spoorweginfrastructuur altijd een kwaliteitsniveau heeft dat ruim boven enige afkeurnorm ten aanzien van de veilige berijdbaarheid ligt.

De huidige bedrijfsvoorschriften van ProRail kennen onder meer normen onder de noemer 'veiligheidswaarde' (VW). Ondanks de naam betreft het hier zeker niet altijd de absolute ondergrens waaronder de veilige berijdbaarheid niet meer kan worden gegarandeerd. Deze naamgeving is vanuit historisch perspectief verklaarbaar, maar leidt in de huidige praktijk tot verwarring: is een veiligheidswaarde nu wel of niet een afkeurnorm in de zin dat de veiligheid niet langer geborgd is bij overschrijding? Ofwel, moeten bij een overschrijding van een veiligheidswaarde (direct) beperkingen worden opgelegd aan het treinverkeer? Om duidelijkheid te creëren wil ProRail nu één set veiligheidswaarden vaststellen die altijd van toepassing is voor de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur.

Het betreft de middelste kolom van figuur 1.



Figuur 1

Als eerste stap wordt op basis van een risicomatrix bepaald welke onderdelen van de infra kritisch zijn ten aanzien van veilige berijdbaarheid. Vervolgens worden voor deze infra-elementen de veiligheidswaarden geduid op basis van de bestaande documenten. Ze worden als het ware geëxtraheerd uit alle bestaande en bekende normen. Waar mogelijk en gewenst worden deze aangescherpt (niet elke veiligheidswaarde is op dit moment uiterste ondergrens in de zin zoals hiervoor beschreven). Tevens kan voor een aantal objecten de veiligheidswaarde beter hanteerbaar worden gemaakt, in eerste instantie op basis van bij ProRail reeds beschikbare onderbouwingen. Dezelfde risicomatrix ondersteunt de evaluatie van de gestelde veiligheidswaarden.¹ Dit leidt tot een transparant overzicht van veiligheidswaarden voor infra-elementen welke kritisch zijn ten aanzien van veilige berijdbaarheid.

Met het beschikbare PGO-instrumentarium² wordt de uitvoering van het kleinschalig onderhoud zodanig gestuurd en bewaakt dat de feitelijke conditie van infra-elementen waarvoor veiligheidswaarden zijn vastgesteld altijd ver daarboven blijft. Deze benadering laat de opdrachtnemer (ON) optimale vrijheid om zijn onderhoudssystematiek zo slim en efficiënt mogelijk in te richten.

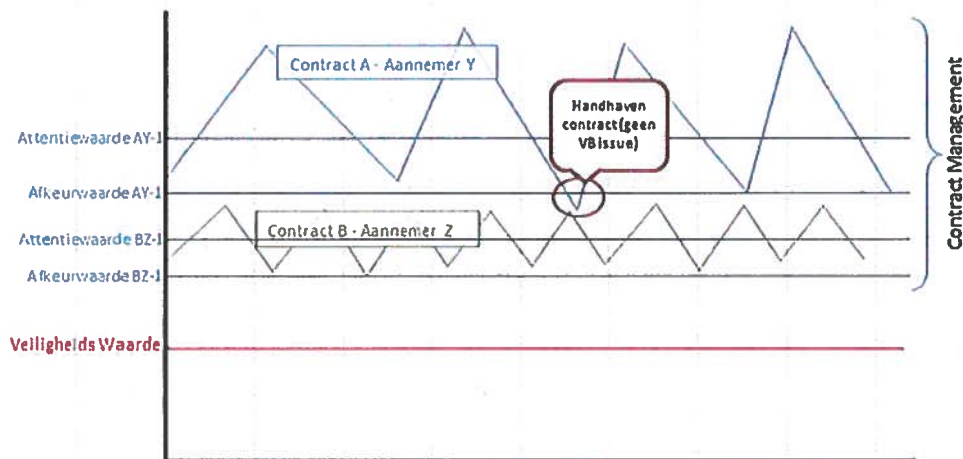
¹ Het herijken van VW'n wordt primair gebaseerd op de beschikbare kennis en kunde binnen de branche; daarnaast kunnen verschillende (combinaties van) onderzoeksvormen worden gehanteerd: praktijkproeven, wetenschappelijk onderzoek, laboratoriumtests, analyse historische gegevens over faalgedrag, internationaal literatuuronderzoek, o.d. De uitkomst van dergelijk onderzoek kan zijn:

- Een bestaande VW is ook echt de VW;
- De grens van onveilig falen is bepaald op niveau X; dit wordt als de VW vastgesteld;
- Een bestaande VW ligt aannemelijk boven de grens van onveilig falen, maar de exacte grens lijkt voorsnog niet (binnen redelijke termijn) vast te stellen. In dat geval wordt een VW aan de veilige kant vastgesteld.

² Het geheel aan eisen in de specificaties 'Beschikbaarheid & Betrouwbaarheid', 'Veiligheid', 'Duurzaamheid', 'Overige werkzaamheden', 'Statement of work', FMECA's en meet- en inspectiegegevens, rapportages, ICS, etc.

ProRail

In figuur 2 is weergegeven hoe de veiligheidswaarden zich verhouden tot de interne attentiewaarden en afkeurwaarden die een PGO aannemer hanteert om binnen de contracteisen te blijven.



Figuur 2 illustreert ook dat per contract en/of per aannemer, afhankelijk van het toegepaste onderhoudsregime, attentiewaarden³ en afkeurwaarden kunnen verschillen.

Aanpak/Planning

- Vaststellen veiligheidskritische objecten/aspecten: april 2014;
- Vaststelling of voor die veiligheidskritische objecten/aspecten hanteerbare veiligheidswaarden beschikbaar zijn: oktober 2014;
- Set hanteerbare (aangescherpte) veiligheidswaarden beschikbaar: januari 2015;
- Impactanalyse: v.a. januari 2015;
- Implementatie (o.a. check of PGO-instrumentarium bijstelling of aanvulling behoeft): vanaf januari 2015.

3.2 Beheerst afwijken van normen

Indien zich in de praktijk een situatie voordoet waarbij een VW is bereikt of wordt overschreden dan volgt altijd direct ingrijpen (buiten gebruik, snelheidsbeperking, klemmen, etc).

Dit dient een beheerst proces te zijn dat voldoende is geanalyseerd en gedocumenteerd voor wat betreft risico's en bijbehorende beheersmaatregelen. Daarbij geldt dat eveneens is geborgd dat dit door de juiste personen wordt uitgevoerd en getoetst, waar expert judgement (zie hierna) onderdeel van kan zijn.

ProRail legt de te volgen werkwijze vast in een procedure waarvan de toepassing periodiek zal worden geaudit. In de procedure wordt een VERI-matrix opgenomen. De procedure maakt deel uit van het veiligheidsbeheersysteem (VMS, zie hierna).

³ Een attentiewaarde is een waarde waarop b.v. infra wordt vernieuwd, vervangen of onderhouden.

3.2.1 Veiligheidsbeheersysteem

De ILT stelt dat ProRail gehouden is te beschikken over een veiligheidsbeheersysteem waarin onder meer procedures opgenomen moeten zijn om te voldoen aan bestaande, nieuwe en gewijzigde technische en operationele normen. De ILT verwijst in dat verband naar bijlage III bij Richtlijn 2004/49 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004. ProRail heeft het afgelopen jaar gewerkt aan de herziening van haar veiligheidsbeheersysteem. Dit herziene veiligheidsbeheersysteem (VMS4.0) is volledig gebaseerd op - en in lijn met vigerende wet- en regelgeving, waaronder de genoemde richtlijn. Het inmiddels vastgestelde VMS4.0 kent 14 zogenoemde 'Corporate Procedures' (CP's), waaronder 'Veilig Instandhouden'. De CP's worden momenteel geïmplementeerd. Onderdeel van het VMS is de VMS-risicoanalyse, die weer verwijst naar onderliggende procedures.

De ILT zal in de maanden maart en april van 2014 de implementatie van het VMS beoordelen. Deze beoordeling bestaat uit interviews waarbij de werking van het VMS wordt onderzocht en wordt getoetst of het VMS aantoonbaar, adequaat en in overeenstemming met wettelijke kaders wordt toegepast.

3.2.2 'Expert judgement'

Een van de CP's van het al eerder genoemde VMS4.0 is 'Competentiemanagement Veiligheidstaken'. Daaruit vloeit voort het vaststellen (of herijken) van de competenties waarover medewerkers die veiligheids(gerelateerde)taken uitvoeren dienen te beschikken. Voorts worden in het verlengde daarvan zogenoemde 'leerlijnen' ontwikkeld. In ontwikkeling is o.a. de opleiding 'Beoordelen veilige berijdbaarheid'. De ProRail inspecteurs zullen die opleiding volgen. Gevolgde opleidingen en trainingen ten behoeve van het mogen uitvoeren van veiligheidstaken worden opgenomen in het Digitaal VeiligheidsPaspoort (DVP). Voorts is relevant te vermelden dat binnen het kader van een met de opdrachtnemers overeengekomen convenant PGO 3.0 afspraken worden gemaakt over het opzetten en inrichten van een kennis- en opleidingscentrum en de benodigde inhoudelijke opleidingen voor Prestatie Gericht Onderhoud.

Planning

PGO 3.0; opleiden medewerkers ProRail en ON's eerstvolgende 4 aan te besteden gebieden:
v.a. april 2014 (basismodules)
v.a. oktober 2014 (vervolgmodules)

Implementatie CP Competentiemanagement: loopt.
PGO kennis- en opleidingscentrum: in voorbereiding.

4 Afstemming met de ILT

ProRail zal de ILT vanzelfsprekend informeren over de voortgang van de realisatie van de in dit plan van aanpak benoemde acties. Voor de zomer volgt een eerste update. Vanuit de ILT is in dat verband aangegeven dat men zich met name een oordeel wil kunnen vormen over de systematiek van risicoanalyses op basis waarvan ProRail bepaalt welke objecten/systemen en aspecten binnen het grotere geheel van het infrasysteem kritisch zijn voor de veilige berijdbaarheid.

Vanuit rolfzuiverheid ziet de ILT geen rol voor zichzelf bij het vaststellen van veiligheidswaarden (zie par. 3.1) of andere normen. Wel zal ProRail aannemelijk moeten maken dat veiligheidswaarden op goede gronden worden vastgesteld. Over de periodiciteit van afstemming wordt nog overlegd.

ProRail

Ook zullen er momenten zijn, ingegeven door de planning, waarop vanuit ProRail de behoefte bestaat ontwikkelingsresultaten of zienswijzen te toetsen. Een voorbeeld daarvan is het vaststellen van objecten/systemen en aspecten die als veiligheidskritisch worden beschouwd (en andere dus niet).

5 Tenslotte

In de reactie op het derde concept van het PGO-rapport van de ILT heeft ProRail aangegeven de aanbevelingen ten aanzien van te verbeteren punten ter harte te zullen nemen. Met het voorliggende plan van aanpak (en vervolgens de realisatie ervan) beoogt ProRail daaraan invulling te geven.

6 Bijlage: Overige punten ter verbetering als genoemd in het ILT-rapport

Naast de in hoofdstuk 2 en 3 genoemde hoofdpunten noemt het ILT-rapport nog een aantal verbeterpunten.

Onderstaand worden deze punten kort gededd.

Objectinformatie

Met de partijen in de onderhoudsbranche zijn o.b.v. het convenant PGO3.0 afspraken gemaakt over het inrichten van gezamenlijk databasemanagement. Aan dit aspect wordt ook intensief aandacht besteed bij de ontwikkeling van de database 'spoordata.nl'. ProRail zal de ILT periodiek informeren over de voortgang van dit project.

Informatie over de status van de infra

ProRail laat meettreinen rijden die voor bepaalde aspecten van de status van de infra data leveren. Daarnaast voert ProRail inspecties uit. De ON voert ook inspecties en metingen uit. Naast het leveren van standaard rapportages is de ON gehouden op aangeven van ProRail specifieke actuele statusrapportages te leveren. De toegankelijkheid kan in een aantal gevallen mogelijk nog verbeteren. Zie ook 'Objectinformatie'.

Normen voor het meten van veiligheidskritische apparatuur treinbeveiligingsinstallatie

Dit wordt meegenomen in de actie als beschreven in par. 3.1

Opm. Een VW kan ook zijn een uiterste interval tussen twee metingen.

Normen t.a.v. het vervangen van veiligheidskritische relais

T.a.v. de normen zelf wordt verwezen naar par. 3.1

Voor wat betreft het volgen van die normen wordt verwezen naar par. 3.2

Uitvoering van (gepland) onderhoud door de ON

ProRail toetst, risicogestuurd, de uitvoering van onderhoud door de ON aan de hand van geleverde rapportages, eigen inspecties, procesaudits, documentcontroles en analyse van meetgegevens. Op een aantal punten kan het toezicht op de uitvoering worden aangescherpt. Dit in het verlengde van de toezegging die ProRail in de reactie op het derde concept van het PGO-rapport van de ILT deed om nadrukkelijker de regie te nemen door strakker te sturen op de kwaliteit van het onderhoud.

Inspectiemethoden

ProRail is voornemens om het ontwikkelde wisselinspectievoertuig landelijk in te gaan zetten. Dit geeft (voor wissels) een nauwkeuriger beeld van de wisselgeometrie, gemeten onder belasting. Daarnaast geeft het aanvullende visuele informatie aan de hand van camerabeelden, zeker bij gebruikmaking van beeldherkenning, ook losse bouten in wissels kunnen worden waargenomen. Voorts kunnen losse bouten en squats worden waargenomen tijdens reguliere onderhoudsbeurten. ProRail zal de ILT een totaaloverzicht geven van alle vormen van meten en inspecteren die worden gehanteerd om gebreken aan de spoorweginfrastructuur te detecteren voordat deze tot potentiële risico's kunnen leiden.

ProRail

Colofon

Titel Plan van Aanpak
Documentnummer AM/3503038
Versie/Datum 1.0
Status Definitief

Van AM
Auteur

Projectleider

Distributie

Document

EDMS-#3503038-v5-Plan_van_Aanpak_verbeterpunten_uit_PGO-rapport_ILT.docx

Autorisatie

gecontroleerd pri

projectleider

paraaf

datum

_____	_____
_____	_____
_____	_____



SOVS
LW13

Staatssecretaris

INKOMEND
 UITGAAND

REG.NR. BSh-2014/70490

1806 19.03.14 18:35

Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Datum
17 maart 2014

Kenmerk
IENM/BSK-2014/70490

gespreksnota

Gesprek met aannemers over spooronderhoud d.d.
26 maart 2014

Aanleiding en doel

Op 26 maart van 16.00 tot 16.45 spreekt u met de vier aannemers die het beheer en onderhoud aan het spoor uitvoeren. Aanleiding is een verzoek van Strukton voor een gesprek over de kwaliteit van het spoor. U heeft besloten dit gesprek te verbreden om van alle vier de sporaannemers te horen hoe zij aankijken tegen de transitie naar prestatiegericht onderhoud (PGO). U kunt dit gesprek benutten voor uw voorbereiding van het algemeen overleg over spooronderhoud op 22 april, waar het recente ILT rapport over PGO met de Kamer wordt besproken.



Resultaten

Inzicht in de voortgang van en eventuele zorgen die de aannemers hebben bij het verbetertraject van PGO (PGO 3.0), dat zij met ProRail hebben afgesproken.

Uw bijdrage

U kunt de aannemers vragen:

- Hoe zij aankijken tegen de voortgang van het PGO 3.0 proces, waarin zij met ProRail afspraken hebben gemaakt over verbeteringen aan PGO en een verdere uitrol van PGO-contracten. Hoe zetten zij zich in dit proces in en welke eventuele aandachtspunten en zorgen hebben zij?
- Of zij de kritiek van de ILT delen op de wijze waarop ProRail het spooronderhoud beheerst. De hoofdconclusies van de ILT zijn:
 - o ProRail moet de veiligheid beter beheersen bij de aanbesteding en uitvoering van het onderhoud (concretere onderhoudsnormen in PGO contracten, beheerst (evt.) afwijken van de normen)
 - o ProRail moet beter zicht hebben op de staat van de infrastructuur en het onderhoud.



paraaf
DGB-OVSveiligheid

paraaf
DGB-OVS

paraaf
DBO



- Hoe zij aankijken tegen de kwaliteit van het Nederlandse spoor en de wijze waarop het spooronderhoud is georganiseerd in algemene zin.
- Hoe ervoor gezorgd kan worden dat hinder voor reizigers beperkt wordt o.a. door uitloop van werkzaamheden te voorkomen.
- Wat zij verwachten van het ministerie van IenM bij het toezicht op het spooronderhoud en ProRail.

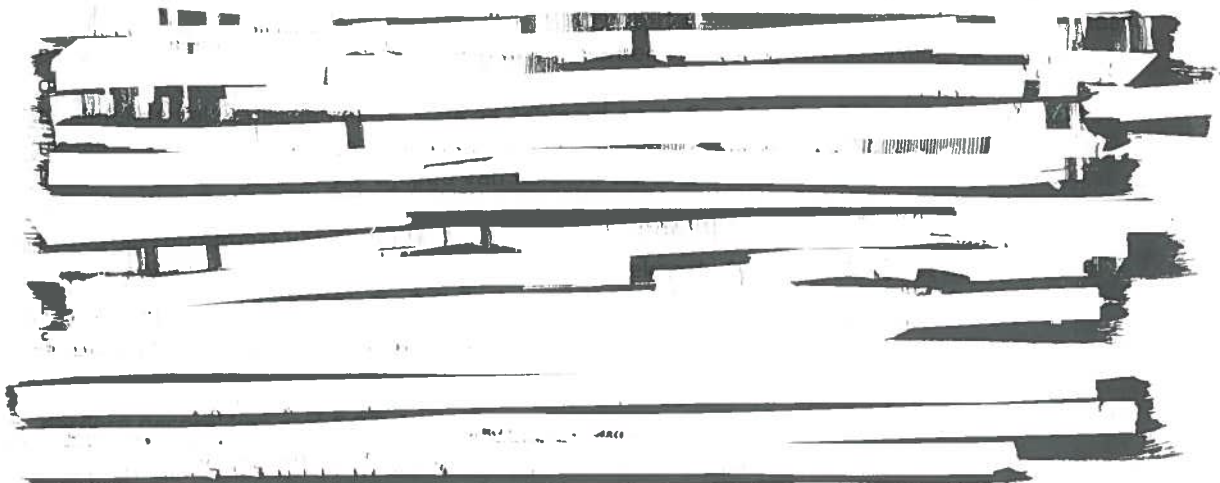
U kunt desgewenst opmerken dat:

- U blij bent met de inzet van de aannemers en ProRail om tot een goede PGO contractvorm en samenwerking te komen. U heeft de indruk dat de betrokkenheid van alle partijen hierbij groot is.
- U van mening bent dat het voorkomen van verstoringen centraal moet komen te staan in het onderhoud, zoals ook de doelstelling is met de prestatiegerichte aanpak.
- Er niettemin nog veel werk verzet moet worden om de probleempunten bij PGO op te lossen (door ProRail in reactie op het ILT onderzoek en door samenwerking in de sector).
- U nauw zult toezien op de voortgang van alle verbeteracties en de verdere uitrol van PGO.

Uw counterparts

Uitgenodigd zijn de personen die namens de aannemers deelnemen aan het PGO 3.0. traject.

- Dhr. Aike Schoots, CEO Strukton Rail
- Dhr. Rob van Wingerden, lid Raad van Bestuur BAM
- Dhr. Jan Vos, algemeen directeur VolkerRail (vervangt dhr. Henri van der Kamp van VolkerWessels)
- Dhr. Gert Kroon, directeur Arcadis Nederland en bestuurslid AssetRail.



Kernpunten dossier

Doelstelling van het prestatiegericht onderhoud (PGO) is het verhogen van de kwaliteit van het spooronderhoud door meer te sturen op resultaat (bijv. storingsreductie, punctualiteit, veiligheid en duurzaamheid van de infra) en zo ruimte te bieden aan aannemers om hun eigen expertise in te zetten. Enkele jaren geleden is ProRail begonnen met het omzetten van onderhoudscontracten naar PGO en het tegelijkertijd openbaar aanbesteden van de onderhoudsgebieden. Dit overgang leidde tot spanningen tussen ProRail en de aannemers, mede over de prijs, en tot zorgen over de beheersing van de kwaliteit van het onderhoud (onder andere bij de Kamer/commissie Kuiken en de ILT).

ProRail en de aannemers hebben na veel gesprekken in de zomer van 2013 het convenant PGO



3.0 gesloten waarin zij de doelstelling en verdere uitrol van PGO allen onderschrijven. Ze zijn gestart met vier verbetertrajecten op het gebied van datamanagement, kennis en opleiding, contracten en operationele samenwerking.

De ILT concludeerde in haar vervolgonderzoek naar PGO aan het einde van 2013 dat PGO-contracten kunnen dienen als basis voor het uitbesteden van onderhoud, maar dat de beheersing van de veiligheid door ProRail moet worden verbeterd, onder andere door concretere afkeurnormen in de contracten. Ook moet ProRail haar zicht op de staat van de infrastructuur en het onderhoud verbeteren. U heeft dit onderzoek aan de Kamer aangeboden en aangegeven dat de uitrol van PGO gecontroleerd moet verlopen. Hiertoe vraagt u van ProRail informatie over de voortgang van de verbetermaatregelen, voorafgaand aan elke volgende stap in de uitrol van PGO.

DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,

drs. L.M.C. Ongerling



13

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

ProRail B.V.
drs. M.W. Gout-van Sinderen
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Datum 20 MAART 2014
Betreft PGO-verbeterprogramma

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/57452

Geachte mevrouw Gout,

Op 21 februari heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu het ILT onderzoek naar het prestatiegericht spooronderhoud aan de Tweede Kamer aangeboden. In deze brief staat dat IenM zal toezien op de verdere uitrol van het prestatiegericht onderhoud (PGO) door middel van een door ProRail op te stellen PGO-verbeterprogramma. Het doel daarvan is de staatssecretaris van IenM te informeren over de voortgang van het geheel van verbeteracties voorafgaand aan belangrijke stappen in de PGO uitrol.

Met deze brief verzoek ik u om aan mij het genoemde PGO-verbeterprogramma te overleggen, met daarin de volgende onderdelen:

- Een overzicht van de verbetermaatregelen die ProRail neemt op basis van het ILT onderzoek en op basis van de afspraken uit het PGO 3.0 convenant met de sporaannameers.
- De planning van deze maatregelen en hoe deze zich verhoudt tot de voorgenomen stappen in de verdere uitrol van PGO-contracten.
- Een voorstel voor de informatievoorziening aan het ministerie van IenM. Deze dient erop gericht te zijn het ministerie, voorafgaand aan belangrijke momenten in de verdere PGO-uitrol, te informeren over de resultaten van de verbeteracties en de voorgenomen vervolgstappen.

Graag bespreek ik, op basis van uw voorgestelde verbeterprogramma, de precieze invulling van de informatievoorziening aan het ministerie in ons kwartaaloverleg van 24 april a.s.. Voor vragen naar aanleiding van deze brief kunt u contact opnemen met mevr. G. Jonk, accountmanager ProRail.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,

drs. L.M.C. Ongerin

Programma PGO 3.0, tussenrapportage van JKP en SS

Input voor de Programmaraad en de Stuurgroep van 02 april 2014.

1. Inleiding

Deze tussenrapportage is bedoeld om de Programmaraad en de Stuurgroep op hoofdlijnen inzicht te geven in de voortgang van het programma PGO 3.0. Deze tussenrapportage is door JKP en SS opgesteld ter voorbereiding van de programmaraad en de stuurgroepvergadering, beide op 2 april 2014. In onderhavige versie is de input van leden van de programmaraad en de stuurgroep (op de conceptversie) verwerkt.

Gedeeltelijk is in deze tussenrapportage gebruik gemaakt van de verslagen van de Programmaraad (cursief weergegeven), dit is door ons gedaan om eventuele "ruis" in de tekst te voorkomen. Verder proberen we zoveel mogelijk feiten te gebruiken en geven we op gezette plaatsen onze eigen mening.

We verdelen deze rapportage in:

- Algemene bevinding
- PGO 3.0 gedachtengoed
- Het programma PGO 3.0
- De aanbesteding van de eerste vier gebieden
- De resterende punten uit de werksporen
- Aansturing van het programma PGO 3.0
- Conclusie en aanbevelingen

In de aanbevelingen hebben we punten ter besluitvorming opgenomen.

2. Algemene bevinding

In het algemeen willen we (JKP en SCS) een compliment maken voor de betrokkenheid van de mensen (in alle geledingen en organisaties) bij het spoor. Discussies vinden altijd plaats vanuit de liefde voor het onderhoud vak en voor (de kwaliteit van) het spoor. Mensen praten daar bevolgen over, hetgeen uiteraard ook wel eens tot bewogen discussies leidt. Zeker ook als daar normatieve opvattingen (ook over elkaar) bijkomen. In de creatie van Prestatie Gericht Onderhoud op het spoor is al veel bereikt (8 contracten), waarbij niemand de ogen sluit voor de enorme puist met werk die nog voor ons ligt. Inspanningen worden gewaardeerd en de opgelopen vertraging(en) niet zomaar voor lief genomen. De Programmaleiding zoekt naarstig naar mogelijkheden om tot een versnelling te komen en verliest daarbij de noodzakelijke kwaliteit niet uit het oog.

We (JKP en SCS) denken dat er in de operatie meerdere prioriteiten tegelijk om aandacht vragen:

1. Het programma PGO 3.0
2. De aanbesteding van de eerste vier gebieden
3. De reorganisaties binnen (alle) betrokken organisaties.

Met name de aanbesteding van de eerste vier gebieden vraagt veel tijd van de programmaraad, hetgeen effect heeft (het duurt langer) op de uitvoering van het programma PGO 3.0. We doelen dan met name op de uitvoering van de plannen uit de transitiekamers

(Kennis & Opleidingen, Database management, Contractering PGO 3.0 en Operationele Samenwerking). We komen later terug op de details hiervan.

Op bestuurlijk niveau verstaan de betrokken organisaties elkaar heel goed, inclusief de acceptatie van elkaars belangen en gedragingen. Ook in de operatie lijken betrokkenen zich van hun wederzijdse taken en verantwoordelijkheden bewust te zijn en de belangen van de ander te kunnen plaatsen in het belang voor het totale railinfrastructuur. Dat geeft onderling vertrouwen.

In contrast met deze bevinding constateren we dat gedurende de aanbesteding andere mechanismen in werking treden. Er worden wel heel erg veel vragen gesteld voor een negende (tot en met 13-de) PGO contract en de antwoorden zijn niet altijd begrijpelijk en leiden derhalve tot vervolgvragen. Deze spiraal is niet productief. Dit mechanisme is bij de informatie sessies ook naar voren gekomen. De sessies verlopen in prima sfeer en begrijpelijk taal en toon over en weer (dat is wat we waarnemen en wat we van partijen terug krijgen). Vervolgens wijkt de (juridische) verwoording in het formele aanbestedings medium (Tenderned) in de beleving van de ontvangers daarvan af en begint de cyclus van voren af aan. Het lijkt erop dat beide partijen (ProRail en de aannemers) zekerheden zoeken in het contract, terwijl die zekerheid nu juist uit het eigen kunnen en de eigen vaardigheden zou moeten komen.

We (JKP en SCS) concluderen daaruit dat de geest en de letter in het programma PGO 3.0 en de aanbesteding uit elkaar lopen. We zien in de aanbesteding (bij alle partijen) 'bestek denken' (het inbouwen van 'zekerheden'), hetgeen niet past in de kaders van PGO 3.0. We stellen voor om het gedachtegoed PGO 3.0 nog eens goed de revue te laten passeren, vandaar een aparte paragraaf in deze tussenrapportage. De PGO 3.0 gedachte moet beter en verder verspreid worden, c.q. beleefd worden door de (operationeel) betrokkenen.

Tot slot vermelden we dat alle 5 organisaties reorganisaties (personeelsreducties) hebben doorgemaakt of aan de vooravond daarvan staan. Daarnaast heeft het werken volgens de geest van PGO 3.0 gevolgen voor de werkwijze binnen de organisaties. Dat achten wij relevant voor de voortgang van het Programma PGO 3.0 omdat het energie vraagt en voor afleiding van de doelstellingen van PGO 3.0 zorgt/kan zorgen. Alle genoemde activiteiten maken gebruik van dezelfde (soms unieke) resources in de organisaties. Door duidelijke prioriteitstelling proberen we dit hanteerbaar te maken, dan wel door inzet van externen, waarbij we draagvlak issues goed in de gaten zullen houden.

3. PGO 3.0 gedachtegoed

Graag benadrukken we hieronder een aantal kernaspecten van PGO 3.0:

- De opdrachtgever stelt de kaders en de doelen die hij wenst te bereiken. Dat is ProRail als aanbestedende dienst. Daarnaast worden ook het beschikbaar budget (voor een gebied, bv op basis van een directiebegroting) en de bodemwaarden/afkeurcriteria meegegeven.
- De aanbieders doen een aanbod vanuit hun 'core competence', hun specialiteit en hun ervaring. Dat betekent dat ze kunnen bogen op eerder geleverde prestaties en daarmee ook hun huidige aanbod kunnen onderbouwen.
- Alle randvoorwaarden, eisen, afkeurcriteria, degeneratie patronen, faalmechanismen gelden voor alle betrokken bij een railinfrastructuur in een gebied (dus opdrachtgever en opdrachtnemer)
- De aannemer is verantwoordelijk voor hetgeen hij heeft aangeboden, incl. alle risico's ('je bent er van'). Incentive regeling is daarop gebaseerd.
- De kwaliteit van het onderhoud (en daarmee van het railinfrastructuur) staat centraal in contracteren en contractuitvoering. Bij 'underperformance' vervalt het contract.

- Kwaliteit is meer dan 'voldoen de contractvoorwaarden'. Het gaat om de bijdrage aan de doelstellingen van het railinfrasysteem, van ProRail (zoals topdoelstellingen, of lange termijn spooragenda)
- Om die reden is het uitschrijven van technische eisen niet wenselijk en ook niet nodig. De expert aanbieder (de aannemer) kent ze, anders was hij geen expert. Als ProRail de eisen in een contract invult en uitwerkt zal de aannemer zich daarop gaan richten en zijn we terug bij OPC. Het gaat erom dat de aannemer bijdraagt aan de doelen.
- Slechts in die gevallen waar de veiligheid leidend is stelt de opdrachtgever bodemwaarden (afkeurcriteria) waar een object nooit onder mag komen
- Handhaving geschiedt op basis van de kwaliteit die is afgesproken. Handhaving is in alle gebieden hetzelfde.

Door gebruik te maken van heldere afkeurcriteria voldoet ProRail, en dus ook de sector, aan die bevinding uit het ILT rapport. Naar we hebben begrepen, heeft ProRail een Plan van Aanpak voor wat betreft het maken en implementeren van eenduidige uniform toepasbare afkeurnormen voor veiligheid en kwaliteit van de infra. Dit wordt gepresenteerd in het LOPC.

We (JKP en SCS) denken dat de leden van de programmaraad en de stuurgroep de bedoeling van het Programma PGO 3.0 goed in zicht hebben en onderschrijven. Ook de acties die zijn en nog worden ondernomen in de werksporen worden onderschreven. In de lopende aanbesteding van de eerste vier gebieden hebben de eisen en de randvoorwaarden in de gesprekken echter de overhand gekregen. Het lijkt erop dat het werken vanuit 'core competence' (PGO 3.0) naar de achtergrond verschoven is. De gekozen 'brownfield benadering' heeft ons in dat denken gehouden (op basis van het contract Eemland 2). We moeten hier derhalve nog een serieuze slag maken op weg naar PGO 3.0 (zie ook verderop in dit document).

4. Het programma PGO 3.0

De doelen en opdrachten van het programma PGO 3.0 liggen vast in het convenant en de startnotitie, ondertekend door de leden van de stuurgroep en gepresenteerd in de tweede kamer. De uitvoering van het programma PGO 3.0 is overgedragen aan de Programmaraad. De alignment van de doelstelling van het programma PGO 3.0 en praktisch operationele uitwerking binnen de 5 betrokken bedrijven is nog niet gerealiseerd (zie opmerkingen hiervoor). In de operatie speelt de verdiepte en verdeelde onderlinge relatie, gebaseerd op ervaringen uit het verleden (NB OPC gerelateerd, ook in de eerste PGO contracten) nog steeds een rol.

We (JKP en SCS) merken deze situatie in de lopende aanbesteding van de eerste vier gebieden en ook in het operationele karakter van de vergaderingen van de Programmaraad. Het voorstel is om het LOPC een leidende rol te geven in de aansturing van de operatie PGO 3.0 (per gebied, aanbesteding en met name contractuitoefening en -handhaving) en de programma gerelateerde onderwerpen binnen de Programmaraad te houden. In de praktijk betekent dit dat de nog niet uitgewerkte issues eerst in de Programmaraad worden afgehandeld en dan voor de operationele invulling en uitvoering worden doorverwezen naar het LOPC. Voor het LOPC hebben we voorgesteld om de naam daarvan te wijzigen in LOO, Landelijk Overleg Onderhoud met een bijbehorende implementatieopdracht en mandaat. Daardoor krijgt de Programmaraad meer grip op de sturing van de uitvoering van het programma PGO 3.0.

5. De aanbesteding van de eerste vier gebieden

5.1 Algemeen

In de aanbesteding wordt een spanningsveld ervaren tussen de grenswaarden, de technische eisen en het kosten niveau voor ProRail (het maximaal aan te bieden prijsniveau door de aannemer). De reductie van de kosten (ook vanwege budget druk vanuit het ministerie) is een politieke doelstelling geworden en daar moeten we derhalve rekening mee houden.

Daarnaast is er een spanningsveld rondom de uitvoerbaarheid van het afwijkingsvrij maken gezien de randvoorwaarde 'budget 2013 = budget 2014' en de beschikbare tijd in de roosters (TVP's). Dit laatste element (beschikbare TVP's) is duidelijk naar voren in de individuele gesprekken. Er moet wel voldoende tijd beschikbaar zijn om het werk (onderhoud en afwijkingsvrij maken) uit te kunnen voeren.

Hierboven hebben we aangegeven dat de oplossing van het spanningsveld niet te vinden is in het verder verfijnen van technische eisen en grenswaarden. Het antwoord op de randvoorwaarden, zoals gesteld in de zogenaamde 'bijlage 5' moet komen uit de 'core competence' van de aannemer of leidt tot het afzien van een aanbidding.

In het laatste geval komt het betreffende gebied op de markt en zal bij de daarop volgende aanbesteding blijken of de randvoorwaarden kunnen worden ingevuld. Het is daarbij wat ons (JKP en SCS) betreft niet nodig om de zittende aannemer uit te sluiten van de aanbesteding, zoals nu omschreven in 'bijlage 5'.

5.2 Enkele feiten

- De aanbesteding van de eerste vier gebieden is volop in beweging rond het duidelijk krijgen van de betekenis van technische eisen en de (functionele) specificaties. Hiervoor hebben een tweetal generieke inlichtingen sessies plaats gevonden (ProRail gezamenlijk met alle onderhoudsaannemers) en daarnaast specifieke inlichtingen sessies per onderhoudsaannemer (contractgebied gebonden).
- Deze inlichtingsessies zijn goed verlopen, zowel qua inhoud als sfeer (professioneel gedrag). De weerslag in Tendered heeft vragen opgeroepen (zie hiervoor).
- Het matchen van de configuratie en de conditie heeft niet goed plaatsgevonden.
- De stuurlijn van ProRail (Wim Knopperts) is om de Tracé manager (van ProRail) en de Contract manager (van de aannemer) aan elkaar te koppelen. Zij moeten zowel een goede aanbesteding realiseren als ook het contract operationeel in uitvoering brengen/houden, zichtbaar en effectief.
- Er is tijd nodig voor het in kaart brengen van de consequenties van de veranderde looptijd van de contracten (van 3,5 jaar naar 10 jaar). Zowel ProRail als de onderhoudsaannemers denken op dit moment na hoe deze wijziging zo snel en goed mogelijk in de aanbidding/het contract te verwerken. NB in het convenant en de startnotitie werd uitgegaan van een begrenzing van de looptijd op basis van kwaliteit. Dat is een heel ander denkraam dan hetgeen nu in het contract is gebracht met een looptijd. We (JKP en SCS) gaan aandacht besteden aan deze mindset.
- ProRail pakt deze wijzigingen voortvarend op, hier mag zeker de positieve rol van *Stuurgroep PGO 3.0* genoemd worden, die binnen ProRail verantwoordelijk is voor de operationalisering van het programma PGO 3.0. Zoals eerder ook vermeld is er werk aan de winkel om de interne organisaties te alignen met de bestuurlijke beslissingen. Daar hoort een passende mandatering bij.

Hieruit voortkomende acties: Planning nogmaals bespreken, dit om de huidige voortgang van de aanbesteding goed in te kaderen en eventuele vertraging te beperken. Vertraging heeft immers direct budgettaire gevolgen voor ProRail. We moeten tevens voorkomen dat we in situatie van eisen en specificaties blijven steken. Dan komen we niet verder, zoals ook geconstateerd in de audit van begin 2013 (waarop het programma PGO 3.0 is gebaseerd). We (JKP en SCS) zullen dit prioriteit geven in onze agenda. Daarnaast stellen we voor een harde einddatum (datum van gunning) in te voeren in de aanbesteding (voorstel is 1 juli).

5.3 Beleving

We zitten midden in een mega verander- en transitieproces. Dat is met enige regelmaat waarneembaar, zeker daar waar het houding en gedrag betreft. Zowel de aannemers als ProRail hebben moeite om mee te gaan in de pure PGO 3.0 gedachte en neigen naar oud gedrag. Dan komen er RAW achtige detail vragen en dito antwoorden die niet passen bij PGO 3.0.

We (JKP en SCS) gaan acties nemen om een einde te brengen aan deze spiraal. De brownfield benadering moet tot een einde komen, waarbij achtergebleven onzekerheden in het contract worden opgelost (grace period). Daarom ook bovenstaand voorstel om op 1 juli te gaan gunnen.

De geleerde lessen worden gebruikt bij het inrichten van de volgende aanbestedingen.

We spreken de aannemers en ProRail (individueel) aan op dit gedrag. We coachen hier op individueel niveau.

5.4 Bijlage 5

De afgelopen periode is door ProRail aan de onderhoudsaannemers gevraagd 'bijlage 5' uit het contract te ondertekenen. Niet ondertekenen zou leiden tot uitsluiting van de aanbestedingsprocedure.

Bijlage 5 zien wij (JKP en SCS) als een minder gelukkige actie in het kader van het programma PGO 3.0. In bijlage 5 wordt, eenvoudig gezegd, van de aannemer gevraagd te verklaren dat hij binnen de door ProRail vastgestelde eisen (incl. een prijsniveau) zal aanbieden. Dat heeft twee belangrijke effecten.

1. De eisen worden door de markt als maximum gezien (NB ze zijn bedoeld als 'minimum' vanuit ProRail gezien). Het prijs- en prestatieniveau ligt daarmee feitelijk al vast en daarmee heeft ProRail zich accountable gemaakt voor het resultaat. In de PGO 3.0 gedachte ligt de accountability nu bij verkeerde partij. We zien het effect onmiddellijk in de discussies: de aannemers ervaren de combinatie van de eisen als niet of moeilijk realiseerbaar en vragen om meer zekerheid (lees: risicoverdeling) rondom de eisen. In feite worden de vrijheidsgraden om een aanbieding te maken teveel beperkt. Naar de aannemers toe geldt overigens dat de oplossing in PGO 3.0 gedachte altijd van vanuit henzelf uit zou moeten komen ('core competence') i.p.v. de opdrachtgever.
2. Het tekenen van deze verklaring, in deze fase van het proces, heeft tot veel onbegrip en verwarring geleid. De afspraken in de Programmaraad zijn van een geheel andere orde, waardoor de vraag ontstaat waarom deze ondertekening nodig is geweest.

5.5 Voormalige 'blocking issues', afgehandelde punten

De programmaraad heeft meerdere zogenaamde 'blocking issues' opgelost. Deze kunnen door naar het LOPC voor operationele uitwerking.

Hieronder volgen afgehandelde punten, vervolgens komen de nog openstaande punten aan de orde. De schuingedrukte tekst komt uit de verslagen van de Programmaraad (we hebben dat letterlijk gelaten zoals in die verslagen genoteerd).

5.5.1 Looptijd contracten

- 10 jaar, evaluatie na 5 jaar, roll-over van max 3 keer 1 jaar, wordt door ProRail uitgewerkt en vastgesteld in de directie van ProRail.
- Stand 24/02/2014: notitie is gereed en moet nog worden vastgesteld in de directieraad van ProRail.
- Stand 27/02/2014: Looptijd van de contracten:
 - Looptijd PGO 3.0 contract wordt 10 jaar, met tussenevaluatie na 5 jaar en roll-over mogelijkheid.
 - Dit geldt ook voor de eerste vier contracten.
 - Precieze tekst volgt in het contract.
 - 10 jaar geldt voor:
 - de eerste vier contracten.
 - de negen nog aan te besteden contracten..
- PGO oud naar PGO nieuw (transformeren) moet nog worden besloten.

Noot JKP/SCS: De notitie over looptijden is op 25/02/2014 in de directie van ProRail goedgekeurd en samengevat weergegeven bij de stand 27/02/2014 hierboven. Op dit onderdeel looptijden is vanuit de ProRail organisatie, AKI en CRC, terughoudendheid waarneembaar. Een uitgebreide juridische toets heeft uitgewezen dat er zowel aanbestedingsrechtelijk als mededingingsrechtelijk en ook voor de accountant geen bezwaren tegen dit besluit zijn. Discussie is nu nog deels: hoe kunnen we nu weten wat er over, zeg, 8 jaar aan vernieuwing is gedaan of nodig is. Op zich is dit natuurlijk juist, dat weten we niet, echter dit geldt ook voor 3 en 4 jaar. Bovendien is bij het oorspronkelijke uitgangspunt van het convenant (aanbesteden op basis van kwaliteit) dit punt altijd aan de orde geweest. De oplossing hiervan zit in het 'dynamiseren' van het contract gedurende de looptijd.

Het adagium in PGO 3.0 is dat veranderingen in omstandigheden in het gebied de relatie tussen ProRail en de aannemer niet verandert. De doelstellingen en de bijdrage van de aannemer daarin blijven onveranderd. De inspanning (alsook mogelijk materiaal verbruik) zullen wel kunnen veranderen. Veranderende inspanningen vormen dan ook geen 'wezenlijke wijziging' op het contract. Dat is wat we bedoelen met 'dynamiseren'. In het LOPC zal dit verder worden uitgewerkt.

We willen hier de houding 'ik moet het voorschrijven' (ProRail) en 'ik wil alles weten voordat ik kan aanbieden/uitvoeren' (aannemers) graag blijven uitdagen ter versterking van het PGO 3.0 denken en handelen.

5.5.2 Incentives, elevator pitch ProRail, uitwerken in een reglement

- *Elevator pitch is verwerkt in het contract (de OHA's denken van niet), kan worden toegelicht in de generieke sessie.*
- *Opmerkingen van de OHA's zijn die wel verwerkt in de finale elevator pitch?*
- *Maandag 24/02/2014 inbrengen in generieke informatie ronde.*
- *Stand 24/02/2014: SS zal dit onderdeel verder uitwerken zodat dit in de eerstvolgende programmaraad kan worden besproken en vastgesteld. Hierna volgt dan de toelichting in een generieke inlichtingen ronde.*
 - *Stand 27/02/2014: zie separate notitie over de incentives.*

Noot JKP/SCS: dit onderwerp moet nog in detail worden uitgewerkt (LOPC). Naar onze mening gaat het hier niet meer om principes of verschillen van inzicht maar om correcte omschrijvingen en detailleringen.

5.5.3 Meettrein/slijptrein, elevator pitch ProRail

- *Hoofdlijn: ProRail is ervan.*
- *Dit lijkt onvoldoende in het contract verwerkt.*
- *Metingen worden door ProRail volgens een vast patroon gedaan (common practice).*
- *Indien niet gemeten (JKP, SCS: uitgevallen rit of wel gereden maar niet gemeten) dan is dit het probleem van ProRail en zal op verzoek van de aannemer en slechts in geval van grote incidentals (JKP, SCS: zie opmerking hiervoor) alsnog door ProRail gemeten moeten worden.*
- *ProRail garandeert een dekking van 95%, alle baanvakken worden volledig gereden, er kan wel eens een stukje ontbreken.*
- *Risico van 5% malperformance door de meettrein is voor de aannemer, dit is ter voorkoming van groot bureaucratisch gedoe.*
- *De meettrein rijdt voor de aannemer en voor ProRail.*
- *Metingen leiden niet direct tot afwijkingen, tenzij het een serieus veiligheidsincident is, overschrijding van de veiligheidswaardes (rood).*
- *Aannemer moet afwijkingen (geel) binnen een redelijke termijn (***) oplossen, anders alsnog een afwijking met korting.*
- *Er bestaat een common practice voor de meettrein.*
- *ProRail schrijft dit proces verder uit en publiceert dit op Tendermed. Hierover worden generieke inlichtingen gegeven.*
- *Stand 24/02/2014: de aannemer bespreken dit verder onderwerp in hun team en werken dit verder uit zodat dit in de eerstvolgende programmaraad kan worden besproken en vastgesteld. Hierna volgt dan de toelichting in een generieke inlichtingen ronde.*
- *Stand 27/02/2014: verwerkt in het bovenstaande.*
- *Slijptrein wordt gelijk behandeld als de meettrein (volgens de principes zoals beschreven bij de meettrein).*
- *Waarschuwing: denk aan de frequentie van slijpen van MHH spoorstaven.*

Noot JKP/SCS: De lijn dat ProRail verantwoordelijk is voor de output zolang ProRail deze activiteiten rechtstreeks contracteert schept duidelijkheid. Met de inkadering van 95% zekerheid van de prestatie kan de onderhoudsaannemer zijn risico inschatten en afprijzen. We hebben de discussie 'wat valt er dan onder die 5 %' afgestopt.

5.5.4 Veiligheidsberichten, inzet van schaarse capaciteit en daardoor vermeerdering van TAO's

- Het probleem:
 - *Als ten gevolge van een veiligheidsbericht de OHA's schaarse kritische capaciteit inzetten kan dit gevolgen hebben voor hun lopende contract. Gevolgen kunnen zijn verminderde capaciteit en aandacht voor TAO reductie en dien ten gevolge verminderde kwaliteit (Q).*
 - *Het directe gevolg: extra afwijkingen (beoordelingen en Euro's).*
 - *Een overall verminderde Q waardoor het PMS negatiever kan uitpakken en een contractgebied in versnelde aanbesteding kan komen (Q-meting voor de bepaling van de aanbesteding volgorde).*

- De oplossing:
 - ProRail kan en wil nu geen generieke regel vast stellen. Immers schaarse kritische capaciteit kan per OHA en per jaar verschillen. ProRail wenst hier gebruik te maken van haar discretionaire bevoegdheid en per veiligheidsbericht een afspraak te maken.
 - Er zal geen common practice worden opgesteld, staat voldoende in het contract. De uitzondering zal worden besproken.
 - ProRail staat de volgende oplossing voor:
 - Zodra een veiligheidsbericht wordt uitgegeven werkt de OHA daar onvoorwaardelijk aan mee.
 - In die gevallen waar de OHA niet aantoonbaar en geaccordeerd schaars kritische capaciteit inzet is geen sprake van aanpassing van de contractcondities.
 - Stand 24/02/2014: JKP heeft dit onderdeel verder in concept uitgewerkt zodat dit in de eerstvolgende programmaraad kan worden besproken en vastgesteld. Hierna volgt dan de toelichting in een generieke inlichtingen ronde.
 - Stand 27/02/2014: verwerkt in het bovenstaande.

Noot JKP/SCS: Het voorstel van ProRail om dit per keer af te handelen is een redelijk voorstel. Het zal van beide partijen wel discipline vragen om hier correct en gedisciplineerd mee om te gaan. Immers TAO reductie is een belangrijke trigger in het contract en kwaliteit (Q) wordt straks een (mede)bepalende factor of en wanneer een contractgebied in (her)aanbesteding komt.

5.5.5 Aanbestedingsvolgorde negen nieuwe PGO gebieden

De vaststelling van de aanbestedingsvolgorde is voorzien d.m.v. de TAO reductie (zie notitie daarover).

5.6 Nog af te handelen punten

5.6.1 Dynamiseren van het contract, de relatie tussen vernieuwing en onderhoud. Hoe reageren we op de toekomst die we nog niet kennen.

- Dynamiseren van het contract is hiervoor de oplossing. Dynamiseren moet verder worden uitgewerkt/toegelicht.
- Nee, de OHA hoeft dit niet in te prijzen, nee, ProRail moet niet geknipt en geschoren worden door de OHA.
- Stand 24/02/2014: SS zal dit onderdeel verder uitwerken zodat dit in de eerstvolgende programmaraad kan worden besproken en vastgesteld. Hierna volgt dan de toelichting in een generieke inlichtingen ronde.
- Stand 27/02/2014: uitwerking is niet noodzakelijk voor het huidige contract. SS/JKP zullen dit verder voorbereiden.

Noot JKP/SCS: het begrip dynamiseren van het contract leidt nog tot verwarring. Ook hier stellen JKP en SS verdere uitwerking van het onderwerp in LOPC (LOO) voor. Draagvlak vinden wij hier cruciaal.

Het principe van dynamiseren is als volgt:

Binnen de doelen en de eisen (functioneel en veiligheid) vinden er in de praktijk gedurende de looptijd van een contract wijzigingen plaats. Omdat we op doelen, grenswaarden/afkeurcriteria en (functionele) eisen hebben uitgevraagd zijn deze wijzigingen niet wezenlijk, het contract blijft als zodanig geldend. Dan zijn er drie soorten wijzigingen:

- De hardware verandert (een vernieuwing vindt plaats), dan wordt het effect van de verandering opgenomen in de prijs, via een vooraf vastgesteld mechanisme, bv via een eenhedenstaat.
- De wetgeving/regelgeving wijzigt (bv. op het gebied van veiligheid), dan wordt op dezelfde wijze het prijspeil aangepast
- Indien ProRail een wijziging doorvoert (al dan niet op basis VTW of USP) dan ook weer de verrekening op basis van vooraf vastgesteld mechanisme.

5.6.2 Benoemen van de negen nieuwe PGO gebieden

Dit punt zullen we in de Programmaraad weer op de agenda zetten.

5.6.3 Transformeren oude PGO gebieden

Ook dit punt zullen we in de Programmaraad weer op de agenda zetten.

6. De resterende punten uit de werksporen

In deze paragraaf volgen de punten die nog openstaan uit de vier werksporen.

6.1 Kennis & Opleiding

6.1.1 Planning

Momenteel start de uitvraag voor deelnemers en data voor de eerste vijf leergangen op. De inhoud van de eerste vijf leergangen, geadviseerd door de TK K&O, is uitgewerkt en wordt gegeven onder de vlag van het RIO. ProRail en Bureau de Bont zullen vakinhoudelijke en pedagogische leiding en ondersteuning geven. De kosten van de opzet/doorontwikkeling van de eerste vijf leergangen worden gedragen door ProRail die daarmee ook eigenaar is van deze leergangen. De uitvoeringskosten worden door het RIO omgeslagen en doorberekend per deelnemer.

Noot JKP/SCS: Hier moeten we echt op doorpakken, ook gezien het begrip van de materie (zoals bovenstaand al een aantal malen gesignaleerd).

6.1.2 Resterende 9 opleidingen

De programmaraad heeft gevraagd om een Plan van Aanpak voor de resterende negen leergangen. Voor de programmaraad is het geen vanzelfsprekendheid dat ook deze door de TK K&O geadviseerde leergangen onder de vlag van het RIO gaan vallen. Aan dit Plan van Aanpak moet nog begonnen worden, dit leidt niet tot vertragingen in het programma.

6.1.3 Kennis en Innovatie

Dit onderwerp is uitgewerkt in een notitie (dit was een restpunt uit de transitiekamer) die momenteel bij de juristen ligt ter toetsing op wet en regelgeving.

6.2 Database management (DB)

6.2.1 Planning

De projectgroep, zoals vastgesteld in de Transitie Kamer Datamanagement, is inmiddels enkele keren bij elkaar geweest. Als opdracht heeft zij meegekregen om DB concreet uit te werken voor de 21 objecten. Als extra aandachtspunt vanuit de stuurgroep is ook meegegeven dat conditiedata (de check tussen werkelijkheid en bodemwaarde) uit het programma snel en betrouwbaar afleesbaar moeten zijn.

6.2.2 Bezetting programma

De projectgroep is samengesteld en er is een schema van overleggen op projectgroep niveau en specialisten niveau (ILS) vastgesteld. ICT niveau is nog in bewerking en er wordt gezocht naar een effectieve werkwijze. Discussie punt is nog wel de kosten die gemoeid zijn met het programma. Nog niet iedereen stelt zijn specialisten (onderhouds engineers) en ICT medewerkers voor eigen rekening beschikbaar. In concreto gaat het voor de configuratiedata om naar schatting 22.000 manuren.

De externe ondersteuning (projectleider) is nog niet gecontracteerd.

Noot JKP/SCS: We zullen in de stuurgroep een conclusie moeten trekken over de inzet van capaciteit uit de betrokken 5 organisaties, inclusief de inzet van uniek resources en de verdeling van de kosten daarvan. Dat geldt ook voor de wenselijkheid van de externe ondersteuning en de financiële consequenties daarvan.

6.2.3 Versnellingsopties zijn verkend

Op instructie van de programmaraad heeft de projectgroep verkend of er mogelijkheden zijn tot versnelling van het programma zoals voorgesteld vanuit de TK DB. Een eerste verkenning geeft aan dat die er zijn, een rapportage met bijbehorend Plan van Aanpak hierover is op korte termijn beschikbaar.

6.3 Contractering

6.3.1 Planning

De groep in het werkspoor contractering PGO 3.0 heeft zich in de transitiekamer (op basis van een besluit van de Programmaraad) bezig gehouden met een brownfield benadering om een contract voor de aanbesteding van de eerste vier gebieden vast te stellen. Brownfield wil zeggen dat we het contract van Eemland 2 als uitgangspunt hebben genomen en daarop hebben gemodificeerd.

Dat betekent dat alle in de startnotitie voorziene werkzaamheden in dit werkspoor nog dienen te worden uitgevoerd voordat tot aanbesteding van de negen nieuwe PGO gebieden kan worden overgegaan.

Noot JKP/SCS: We vinden dit een top prioriteit nadat de gunning van de eerste vier gebieden heeft plaatsgevonden. Gezien de ervaringen in het verleden en de beschikbaarheid van unieke resources moeten we hier heel een stevig assessment doen voor de samenstelling van de groep.

6.3.2 Prestatiemeting

Aangezien kwaliteit (Q) de belangrijke graadmeter wordt voor her-aanbesteding is een objectief controlebaar meetsysteem voor prestatie/kwaliteit essentieel. Het Prestatie Meet Systeem (PMS) zal moeten gaan over wat er gemeten wordt en hoe dit gemeten

wordt. In de wereld van de DBFM contracten zijn er de afgelopen jaren, met vallen en opstaan, de eerste ervaringen met een prestatie-meetsysteem (PMS) opgedaan. Het voorstel van JKP en SS is dan ook om van deze ervaringen gebruik te maken en voor de inrichting van het PMS een aparte werkgroep in te richten. In deze werkgroep zijn vertegenwoordigers van ProRail, de onderhoudsaannemers en ervaringsdeskundigen vertegenwoordigd. Deze werkgroep PMS legt verantwoording af aan de programmaraad.

Qua timing dient het PMS eind 2014 gereed te zijn, dit om duidelijkheid te geven bij de aanbesteding van de eerste van de drie tranches in 2015.

6.3.5 Nader uit te werken onderwerpen

In het werkspoor contractering zijn er nog de volgende nader uit te werken onderwerpen (niet limitatief):

- greenfield contract PGO 3.0
- aanbestedingsleidraad PGO 3.0
 - oude PGO gebieden
 - negen nieuwe PGO gebieden
- prestatiegericht aanbesteden (PGA)

We willen hier een nieuwe werkgroep voor oprichten.

6.4 Operationele Samenwerking

6.4.1 Planning

Het handboek zoals omschreven en vastgesteld in de TK OS wordt momenteel afgehandeld en gedrukt. Het is gereed als de mobilisatie in de eerste vier gebieden gaat plaatsvinden.

6.4.2 Behoeftte aan begeleiding

Vanuit de Programmaraad is deze materie nog niet echt benoemd, vanwege andere prioriteiten.

Noot JKP/SCS: Begeleiding vanaf dit moment is een noodzaak. Het gesprek in de operatie in een gebied (incl. Tracé manager en Contract manager) kan niet snel genoeg op gang komen binnen de kaders van de aanbesteding (Tracé manager in de lead, zie boven) en de aankomende uitvoering.

6.4.3 Beschikbare begeleiding

Vakkundige begeleiders door Scenter/BdB zijn voorgesteld, de CV's van deze medewerkers zijn bekend bij ProRail. De definitieve keuze op de begeleiders per contractgebied is nog niet gevallen. Hier is dus geen voortgang te melden.

Wel is duidelijk dat ProRail deze ondersteuning wenst aan te besteden indien ProRail de opdrachtgevende partij wordt.

6.4.4 Organiseren van een kennismaking

Om voortgang te maken stellen JKP en SCS voor om de door Scenter/BdB voorgestelde kandidaten te laten beoordelen door (een delegatie van) de programmaraadsleden en vervolgens een en ander ook contractueel af te handelen. De recente ervaringen hebben uitgewezen dat vakkundige externe begeleiding in deze fase nog onmisbaar is.

7. Aansturing van het programma PGO 3.0

7.1 Algemeen

Al in de startnotitie is aangegeven dat de stuurgroep gedurende de uitvoering van het programma PGO 3.0 meer en meer als controlerende instantie zou gaan functioneren. De feitelijke sturing van het programma zou daarmee moeten over gaan naar de Programmaraad.

Wat we nu zien gebeuren is dat door de enorme hoeveelheid onderwerpen die afgehandeld moeten worden, en ook de operationele complexiteit van die onderwerpen, de programmaraad bijna is verworden tot een uitvoeringsorgaan. Het gevolg is een enorm tijdsbeslag en een risico op een te trage voortgang.

7.2 Inrichten van het LOPG/LOO

De oplossingsrichting lijkt dan ook om de feitelijk uitvoerende werkzaamheden van het programma PGO 3.0 te beleggen bij het LOPG (om te dopen tot LOO, Landelijk Overleg Onderhoud).

Activiteiten in LOO worden dan:

- Platform voor operationele onderwerpen
- Uitvoering van besluiten van de Programmaraad

Er zal voldoende mandaat gegeven moeten worden aan de deelnemers van LOO

De activiteiten van de Programmaraad gaan dan van operationeel naar sturend. De activiteiten van de Stuurgroep gaan dan van sturend naar controlerend op de hoofdlijnen van het programma PGO 3.0.

We zullen bekijken of er gevolgen zijn voor de bezetting van de verschillende gremia nodig is.

7.3 Communicatie

Er is een communicatie werkgroep ingericht. De activiteiten van deze groep wacht op de voortgang van bovenstaande punten. Er is regelmatig overleg om de mensen aangesloten te houden.

8. Conclusie en aanbeveling

8.1 Conclusie

In de afgelopen periode is er veel gebeurd en is ook de bijbehorende voortgang gemaakt. Aan de andere kant wordt ook meer en meer duidelijk dat dit transitieprogramma van een grote omvang is, enerzijds contractueel en anderzijds ook qua houding en gedrag. Feitelijk is dit programma een mega veranderingstraject voor alle betrokken organisaties.

Gegeven het tijdsbeslag van de leidinggevendenden dienen we ons te bezinnen op de structuur van het programma, als we dit niet doen dan loopt het programma het gevaar om te verzanden. We stellen voor om de operationele aspecten van het Programma PGO 3.0 te beleggen bij het LOPC (LOO).

Inhoudelijk moeten er nog flinke stappen worden gemaakt, vooral op het gebied van de mindset PGO 3.0 in de breedte van de organisaties. Daarop gebaseerd moeten houding en

gedrag, kennis van het railinfrasysteem (database) en de contractuele/formeel juridische uitwerking nog een flinke stap vooruit maken.

Qua externe begeleiding is de inzet van JKP en SS geborgd. Opleidingen zijn belegd bij het RIO. De andere externe begeleiding (DB, contractering en OS) is nog niet geborgd. De Programmaraad wil hier graag een richting van de Stuurgroep.

8.2 Aanbevelingen

We (JKP en SCS) bevelen de stuurgroep aan besluiten te nemen op de volgende onderwerpen:

1. Verspreiden van het gedachtengoed PGO 3.0
 - Geef JKP en SCS (en te vinden anderen) de opdracht sessies te beleggen om de awareness in de 5 organisaties te creëren.
2. Het programma PGO 3.0
 - Ondersteun het beleggen van operationele aansturing van het programma (incl. de aanbestedingen) bij het LOPC (LOO), inclusief het verlenen van mandaat aan de deelnemers
 - Maak een keuze in de samenstelling van LOPC (LOO)
 - Ondersteun het overdragen van de sturing van de uitvoering van het programma PGO 3.0 aan de Programmaraad
 - Maak een keuze in de samenstelling van de Programmaraad
 - Ondersteun het verder terugtreden van de stuurgroep naar het stellen van doelen en het beheren van het bereiken daarvan, sturen op resultaten. Dat omvat ook het maken van keuzen op onderwerpen die niet in de Programmaraad besloten worden
3. De aanbesteding van de vier gebieden
 - De aanbesteding afronden (gunning) per 1 juli.
 - Gebruik de periode vanaf heden tot 1 juli voor mobilisatie.
 - Stop met nader invullen van alle eisen (stop met inlichtingen)
 - Zet de lessen die we leren om in een nieuw contract en aanbesteding, pas gesloten contracten daar (begin 2015) op aan (dynamiseren).
 - Herzie het gebruik van 'bijlage 5', laat aannemers aanbieden binnen noodzakelijke kaders (afkeurcriteria/bodemwaarden en budget) in de PGO 3.0 gedachte, incl. de wijze van vaststellen van het budget ('directiebegroting')
 - Laat experts het begrip 'dynamiseren' operationaliseren tbv. alle betrokkenen
4. Resterende punten uit werksopren
 - Laat RIO alle opleidingen verzorgen (voor het hele programma tot einde 2017)
 - Zet vaart achter de inrichting van uitwisseling van kennis en innovatie
 - Benoem externe ondersteuning (0,2 fte projectmanagement tot einde 2015) in het werkspoor Database management
 - Neem een beslissing over het dragen van de kosten van de specialisten van de 5 bedrijven die in de groep Database Management zitting nemen.
 - Richt nieuwe groep in voor werkspoor contractering, en geef deadlines aan de openstaande werkzaamheden:
 - o Prestatiemeting voor 30 september 2014
 - o Greenfield contract PGO 3.0 voor 15 oktober 2014

Prestatie Gericht Onderhoud (PGO) 3.0

- Prestatiegericht aanbesteden (PGA) voor 30 oktober 2014
- Aanbestedingsleidraad PGO 3.0 voor 30 oktober 2014
- Transformeren oude PGO gebieden
 - Proces: voor einde 2014
 - Alle gebieden getransformeerd: voor einde 2017
- Aanbesteding eerste drie van de negen nieuwe PGO gebieden, Q 1 2015, voorbereiding start 1 oktober 2014
- Neem een beslissing over het dragen van de kosten van het werkspoor contractering (zowel qua beschikbaar stellen interne deskundigen als externe ondersteuning)
- Neem een beslissing over het proces om te komen tot de samenstelling van die groep (selectie, aanbesteding)
- Geef de groep uit werkspoor Operationele Samenwerking de opdracht om te starten met de eerste vier gebieden per heden (2 april, start mobilisatie, dus voor gunning) om er voor te zorgen dat denken en handelen in termen van PGO 3.0 nu reeds begint. Is ook van nut voor de mobilisatie
- Neem een beslissing over het dragen van de kosten van het werkspoor Operationele Samenwerking (zowel qua beschikbaar stellen interne deskundigen als externe ondersteuning)
- Neem een beslissing over het proces om te komen tot de samenstelling van die groep (selectie, aanbesteding) alsook de specialisten die in de gebieden gaan ondersteunen
- Geef opdracht aan JKP en SCS om de communicatiegroep operationeel te maken, en neem een beslissing over de wijze waarop de kosten van de ondersteuning worden gedragen.

JKP, SCS
27 maart 2014

de Secretaris-Generaal

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Infrastructuur
Plesmanweg 1-6
Den Haag

Contactpersoon

Accountmanager ProRail

memo

Gesprek met dhr. Sanderink en dhr. Schoots van
Strukton

Datum
3 april 2014

Beste Siebe,

Op maandag 7 april heb je om 15.30 een afspraak met dhr. Gerard Sanderink, bestuursvoorzitter van Strukton, en met dhr. Aike Schoots, bestuursvoorzitter van Strukton Rail. Aanleiding voor het gesprek zijn zorgen van Strukton over de wijze waarop ProRail het spooronderhoud aanbesteedt. Hierover heeft dhr. Schoots, tezamen met zijn collega's van de drie andere aannemers die het klein spooronderhoud uitvoeren (ASSET Rail, BAM Rail en VolkerRail), op 26 maart reeds met de staatssecretaris gesproken.

[Redacted text block]

Spooronderhoud

Strukton heeft zich samen met de drie andere sporaannemers afgelopen zomer verbonden aan het convenant "Prestatiegericht onderhoud (PGO) 3.0" met ProRail. De partijen hebben zich in dat convenant achter de doelstellingen van het prestatiegericht onderhoud aan het spoor geschaard en een tijdpad afgesproken voor een geleidelijke uitrol van PGO-contracten in alle onderhoudsgebieden met als einddatum 2017. Ook zijn vier verbetertrajecten gestart op het gebied van datamanagement, kennis en opleiding, contracten en operationele samenwerking. Doelstelling van het prestatiegericht onderhoud (PGO) aan het spoor is het verhogen van de kwaliteit van het spooronderhoud door meer te sturen op resultaat (bijv. storingsreductie, punctualiteit, veiligheid en duurzaamheid van de infra) en zo ruimte te bieden aan aannemers om hun eigen expertise in te zetten.

[Redacted text block]

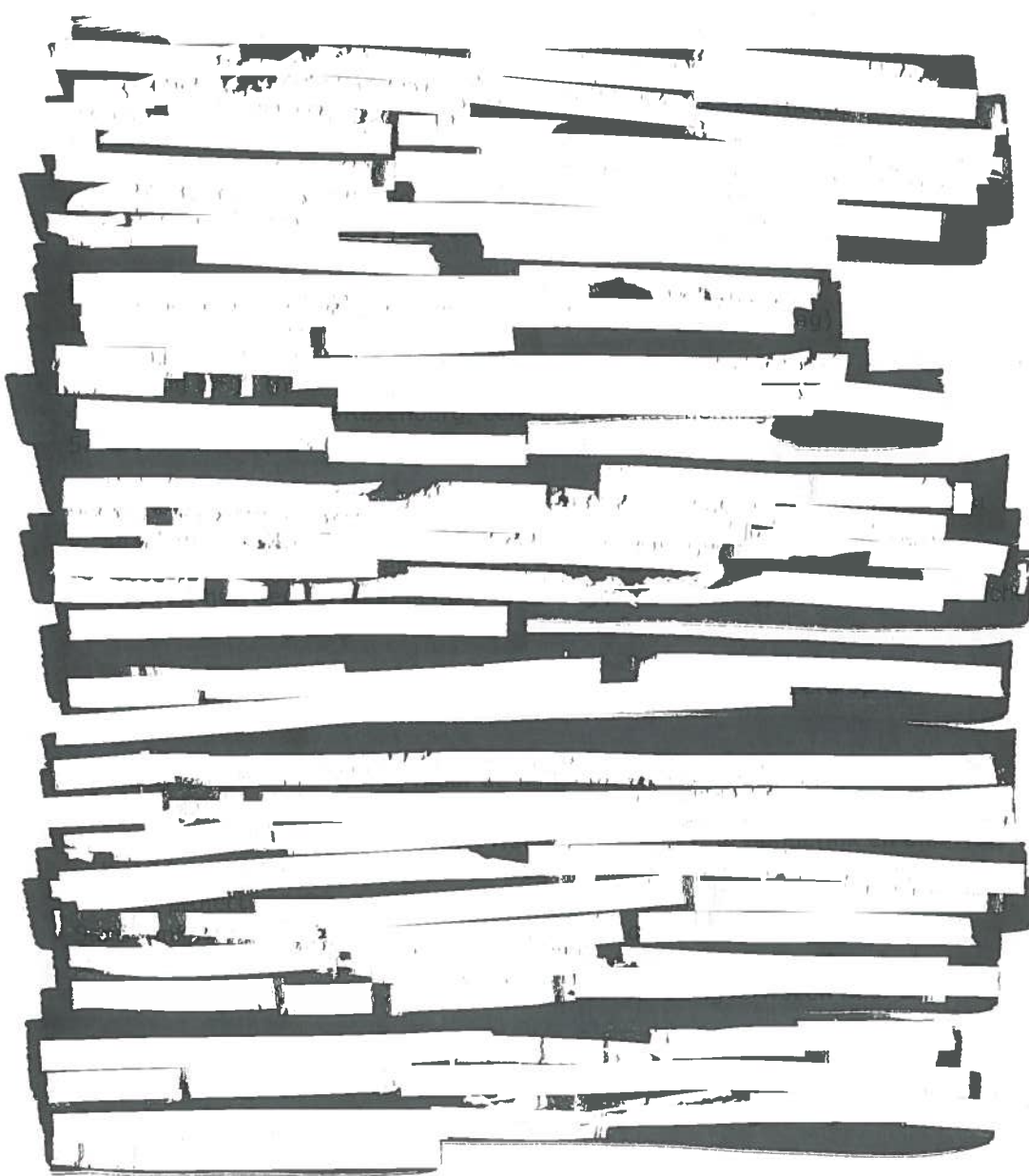
In 2012 verscheen ook het kritische ILT onderzoek naar PGO. In 2013 heeft een vervolgonderzoek plaatsgevonden dat in februari naar de Kamer is gestuurd en in het algemeen overleg spooronderhoud op 22 april wordt besproken. De ILT concludeert in haar onderzoek dat PGO-contracten kunnen dienen als basis voor het uitbesteden van onderhoud, maar dat de beheersing van de veiligheid door ProRail moet worden verbeterd, onder andere door concretere afkeurnormen in de contracten. Ook moet ProRail haar zicht op de staat van de infrastructuur en het onderhoud verbeteren. Inmiddels hebben ProRail en de ILT overeenstemming bereikt over de manier waarop ProRail de tekortkomingen gaat oplossen. De staatssecretaris heeft bij de aanbieding van het onderzoek aan de Kamer aangegeven dat PGO als basis kan dienen voor kwalitatief hoogwaardig spooronderhoud, maar dat, gezien de benodigde verbeteringen, de uitrol van PGO gecontroleerd moet verlopen. Hiertoe vraagt DGB/OVS van ProRail informatie over de voortgang van de verbetermaatregelen, voorafgaand aan elke volgende stap in de uitrol van PGO. ProRail overlegt deze maand dit zogenaamde PGO-verbeterprogramma (geheel van verbeteracties, mijlpalen en informatievoorzieningsmomenten) aan DGB/OVS.

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Infrastructuur

Datum
3 april 2014



- Andere zaken tussen opdrachtgever (ProRail) en opdrachtnemer (aannemer) moeten direct tussen hen worden besproken.



Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Infrastructuur

Datum
3 april 2014

Met vriendelijke groet,



OVS/Accountmanager ProRail

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. de directeur Openbaar Vervoer en Spoor
De heer ir. J.M. Fukken
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 16 april 2014
Ons kenmerk 3556518
Onderwerp Programma Prestatie Gericht
Onderhoud
(PGO 3.0) en
subsidieverlening

Behandeld door
Telefoonnummer

Geachte heer Fukken,

Directie

Bezoekadres

De Inktpot

Moreelsepark 3

3511 EP Utrecht

Postadres

Postbus 2038

3500 GA Utrecht

Hieronder wordt de situatie ter samenvatting nog kort uiteen gezet.

Korte terugblik

ProRail komt vanuit een situatie waarin sinds vele jaren onderhoudscontracten, in de vorm van output proces (OPC) contracten, onderhands 1:1 worden verlengd. Sinds 2008 wordt op basis van PGO (oud) aanbesteed. In 2013 waren er 8 PGO (oud) contracten. De rest is nog OPC (equivalent van ca. 12 PGO 3.0 contracten).

Vanwege deze situatie is sinds 2008 een hardheidsclausule afgesproken met het ministerie. Deze afspraak is later ook vastgelegd in bijlage 4 "controleprotocol" van de beschikking voor kapitaallasten en onderhoud, paragraaf 2.1, punt h:

"De volgende afgesproken hardheidsclausule geldt: ProRail heeft een ingroefase tot en met 2012 met betrekking tot het integraal aanbesteden van alle output proces contracten (OPC) volgens vigerende Europese regelgeving. Dit betekent dat in de komende jaren OPC-contracten expireren en opgevolgd zullen worden door Europees aanbestede contracten, volgens een door ProRail in een brief aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu vastgelegde planning".

ProRail heeft begrepen dat de hardheidsclausules geen (wettelijke) status heeft. Daarnaast is inmiddels een nieuw PGO 3.0 programma opgestart.

PGO 3.0 programma

Begin 2013 heeft ProRail de opdracht gegeven tot een externe audit door een onafhankelijke commissie om de invoering van prestatie gericht onderhoudscontracten (PGO) te evalueren. De overgang naar PGO (oud) bleek teveel misinterpretaties en onbedoelde prikkels te bevatten, hetgeen mede heeft geresulteerd in vertragingen in de aanbestedingen.

De audit heeft bevestigd dat doorgaan op de oude weg moest worden gestopt en dat een fundamenteel verbeterprogramma noodzakelijk is. Deze audit heeft medio 2013 dan ook geleid tot een met uw ministerie afgestemd convenant met alle erkende onderhoudsaannemers waarin een uitgebalanceerde marsroute (2013-2017) is opgenomen. Betrokken partijen hebben afgesproken de in het convenant opgenomen noodzakelijke verbeteringen door te voeren op het gebied van datamanagement, kennis en opleiding, contractering alsmede operationele samenwerking binnen de keten met inachtneming van ieders verantwoordelijkheden.

Centraal staat een veiliger spoor met minder storingen en een hogere beschikbaarheid, met een hogere kwaliteit van de assets en een lagere belasting van het milieu, tegen lagere kosten. Toetreders tot de markt voor spooronderhoud kunnen in iedere stand van het verbeterprogramma deelnemen.

ProRail ziet de marsroute als beste weg om uiteindelijk tot toekomstbestendig spooronderhoud te komen volgens vigerende regelgeving. Daarbij is het gedurende de marsroute zelf niet mogelijk om op alle fronten meteen al naar de letter van de wet compliant te zijn. De marsroute betekent een majeur verandertraject, waarbij ruimte moet worden gecreëerd om noodzakelijke verbeteringen door te voeren en te leren. Dat moet beheerst gebeuren. De onderdelen van de marsroute zelf die niet volledig compliant zijn, betreffen huidige contracten die in beginsel 1:1 onderhands worden aanbesteed waarbij de 1 : 1 aanbesteding zo wordt ingericht dat alsnog tot openbare aanbesteding wordt overgegaan indien geen overeenstemming tussen ProRail en de betrokken aannemer wordt bereikt over prijs en kwaliteit. De 9 oude-OPC gebieden worden vanaf 2015 (per jaar 3) openbaar aanbesteed.

Ter afsluiting

Vanzelfsprekend zal ProRail het ministerie blijvend informeren over de voortgang van het PGO 3.0 transitieprogramma.

Mochten er naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen of opmerkingen zijn, dan licht ik graag een en ander verder toe.

Graag zie ik de bevestiging, zoals in de inleiding van deze brief is aangegeven, tegemoet.

Met vriendelijke groet,



drs. A.R. van Altena
Directeur Bedrijfsstrategie

Factsheet Prestatie Gericht Onderhoud (PGO) versus Output Proces Onderhoud (OPC) Versie 18 juni 2014	
<p>OPC</p> <p>Nu nog 12 onderhoudsgebieden (aantal in equivalenten van PGO-gebieden).</p> <p>Normen: gericht op activiteiten en eisen.</p> <p>Concrete voorschriften voor het uitvoeren van het werk, bijv.: de aanbieder heeft de opdracht een wissel 4x per jaar te onderhouden conform een onderhoudsvoorschrift waarmee binnen de maatvoering kan worden gebleven (met name normen t.b.v. veiligheid). Als de norm alsnog wordt overschreden, dan moet ProRail dit oplossen, want de aanbieder heeft voldaan aan zijn opdracht.</p> <p>Hoe bepaalt ProRail de normen, volgens welke systematiek bij OPC?</p> <p>ProRail maakt een onderhoudsplan met normen op basis van onderzoek, ervaring en risico-inschatting.</p> <p>Bij OPC-contracten dient de aanbieder te voldoen aan de onderhoudsvoorschriften. Afkeurcriteria zijn een onderdeel hiervan.</p>	<p>PGO</p> <p>Nu 8 onderhoudsgebieden.</p> <p>Normen: gericht op prestaties en eisen.</p> <p>Veiligheids- en kwaliteitseisen alsmede afspraken over maximaal aantal storingen en functiehersteltijd, bijv.: een wissel moet voldoen aan de maatvoering (veiligheidsnormen) en de aanbieder bepaalt zelf hoe vaak en op welke wijze hij onderhoud pleegt. De aanbieder moet te allen tijde aan de maatvoering voldoen. Daarbij moet hij ook zorgen voor een optimale beschikbaarheid van de wissel (de prestatie).</p> <p>Hoe bepaalt ProRail de normen, volgens welke systematiek bij PGO?</p> <p>De aanbieder maakt een onderhoudsplan op basis van een gestandaardiseerde risico-analyse (methodiek van "FMECA"). ProRail toetst deze risico-analyse jaarlijks.</p> <p>Bij PGO-contracten wordt gestuurd op de bijdragen aan de topdoelstellingen van ProRail waarbij grenswaarden randvoorwaarden zijn (afkeurcriteria, een beperkte set aan technische eisen en budget).</p>
<p>Werkwijze ProRail/aanbieders:</p> <p>ProRail controleert of onderhoudsactiviteiten volgens de onderhoudsvoorschriften zijn uitgevoerd (onafhankelijk van prestaties).</p>	<p>Werkwijze ProRail/aanbieders:</p> <p>ProRail stuurt op het behalen van prestaties door middel van prikkels in het PGO contract: storingsreductie (aantal storingen, hersteltijd), punctualiteit.</p> <p>Financiële prikkel (bonus/malus) als aanbieder beter/minder presteert dan afgesproken.</p> <p>Samenwerking is cruciaal vanuit ieders rol en verantwoordelijkheid.</p>
<p>Prijs: vaste onderhoudsgebieden per aanbieder (niet aanbesteed, voortvloeiend uit de boedelscheiding bij de splitsing van NS) met een prijs per onderhoudsactiviteit (units).</p>	<p>Prijs: aanbesteding (in concurrentie), met als resultaat een optimale Prijs/Kwaliteit-verhouding, gericht op de topdoelstellingen van ProRail en kostenreductie.</p>

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 11 juni 2014 8:41
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: Paar punten rondom PGO ter afstemming

Dag [redacted]

Maandag 30 juni 1330-1500 uur in Utrecht is voor zowel [redacted] als mijzelf akkoord.
Goed dat we weer even kunnen bijpraten!

Groet,

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 6 juni 2014 13:53
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: Paar punten rondom PGO ter afstemming

Hoi [redacted]

Maandag 30 juni kan, hopelijk ook in de agenda van [redacted]

En mocht je binnenkort tijd hebben voor een kop koffie in Den Haag, dan is het goed om weer eens bij te praten en kennis te maken met [redacted], die mij gaat vervangen tijdens mijn verlof. Maar schrik niet, ik werk nog drie maanden 😊, kan ik Leonard goed inwerken.

Groetjes,

[redacted]
Accountmanager ProRail

.....
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
directie OV en Spoor

[redacted]
.....
ik werk niet op woensdag

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 6 juni 2014 13:48
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: Paar punten rondom PGO ter afstemming

Dag [redacted]

[redacted] is vrij tot woensdag, en ik kan niet in zijn agenda of die van [redacted]

Opties voor mij en [redacted] zijn:

Ma 30 juni 1330-15 uur
Di 1 juli 13-15 uur of na 1630

Zit daar wat bij? Ik ga dan uit van locatie Utrecht trouwens.....

Hartelijke groet,

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 5 juni 2014 14:58
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: Paar punten rondom PGO ter afstemming

Hoi [redacted]

Prima voorstel, lijkt me inderdaad handig zowel met [redacted] als [redacted] af te spreken. En inderdaad kunnen de rapportages bondig zijn op basis van het mijlpalenoverzicht. Ik wil zoals ik [redacted] al mailde dus nog wel graag dat we de informatievoorzieningsafspraken die we nu maken op papier zetten, maar dat kunnen we dan tijdens onze afspraak verder afstemmen.

Ik ga al vroeg in de zomer op vakantie (kan ik nog wat meer doen met mijn groeiende buik ☺), van 5 tot 19 juli. Lukt het daarvoor nog, week van 30 juni bijvoorbeeld?

Groetjes,

[redacted]
Accountmanager ProRail

.....
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
directie OV en Spoor

[redacted]
.....
ik werk niet op woensdag

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 4 juni 2014 16:28
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: FW: Paar punten rondom PGO ter afstemming

Hi

Ons voorstel is om voor de zomer een gesprek te plannen waarbij naast [redacted] ook [redacted] aanschuift. [redacted] trekt de kar waar het PGO 3.0 betreft, [redacted] weet alles van het Plan van Aanpak tbv ILT. Die twee samen zijn het verbeterprogramma, vandaar dat het ons wijs lijkt eea te combineren. Is dat wat jou betreft akkoord? Met [redacted] gaan we voor die tijd ook trachten een eerste rapportage op te leveren; cfm jouw bespreking met [redacted] an dat bondig middels een mijlpalenoverzicht. Zouden de eerste 2 weken van juli voor jullie agendatechnisch mogelijkheden bieden?

Hartelijke groet

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 3 juni 2014 16:40
Aan: [redacted]
Onderwerp: Fw: Paar punten rondom PGO ter afstemming

Van: [redacted]
Verzonden: Tuesday, June 03, 2014 02:07 PM W. Europe Standard Time
Aan: [redacted]
Cc: 'Le [redacted]
Onderwerp: RE: Paar punten rondom PGO ter afstemming

Hoi

Dat zijn de goede punten op jouw lijstje... PGO heeft even stilgelegen bij mij, omdat ik de reactie moest schrijven op het ILT rapport naar de fysieke staat van de infra. Maar vandaag is gelukkig [redacted] begonnen. Hij gaat mij vervangen tijdens mijn verlof (vanaf september) en is nu al begonnen voor een goede overdracht. Dat geeft nu ook de capaciteit om de afspraken over het PGO-verbeterprogramma met jullie af te ronden. Concreet over je vragen:

1. Ik zou graag nog voor/in de zomer een eerste bijpraatgesprek inplannen rondom PGO. Daar zijn ikzelf en [redacted] dan bij aanwezig. Ik heb nog bij [redacted] (die verantwoordelijk manager wordt voor PGO) de vraag uitstaan hoe we dit onderwerp structureel gaan beleggen, want als ik straks met verlof ben is de tijd var [redacted] hiervoor ook te beperkt. Daarover hoop ik dan bij onze afspraak duidelijkheid te hebben. Neem jij initiatief voor een afspraak?
2. Ik wil de afspraken die we onlangs hebben gemaakt over de informatievoorziening over de PGO-voortgang naar IenM wel graag op papier bevestigen. Dus concreet in een antwoord van jullie op het verzoek dat wij een paar maanden geleden hebben gedaan om het "PGO-verbeterprogramma". Het PGO-verbeterprogramma staat nu immers genoemd als programma in de concept beheerconcessie, dus er moet wel wat op schrift staan. Wat mij betreft ziet die brief er als volgt uit:
 - o Kort verwijzen naar 1. Het convenant + vervolgproces PGO 3.0 en 2. Het plan van aanpak op de ILT aanbevelingen als basis voor het programma (= de maatregelen en acties waar het programma uit bestaat, dat hoeft je dan niet verder helemaal te beschrijven).
 - o Afspraken over informatievoorziening aan IenM: 1. Regulier (voorlopig maandelijks) bijpraten en 2. Elk kwartaal een voortgangsoverzicht op papier aan IenM. Ik zou naast het mijlpalenoverzicht dat jullie maken over het PGO 3.0

programma daarin ook de voortgang willen zien van de aanbevelingen van de
ILT.

- o Desgewenst kunnen we dan bespreekpunten escaleren naar de reguliere
overleggen IenM-ProRail (kwartaaloverleg en bilastas-president directeur)
3. De reden dat het antwoord op jullie brief er nog niet is, is niet inhoudelijk maar
tijdgebrek aan onze kant. Excuses daarvoor. We pakken hem nu snel op!

Groetjes

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
directie OV en Spoor

ik werk niet op woensdag

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 3 juni 2014 11:20
Aan: [redacted]
Onderwerp: Paar punten rondom PGO ter afstemming

Ha [redacted]

Alles goed?

De volgende punten heb ik nog op mijn lijstje staan:

1. Heb jij nog kans gezien te overleggen wie van jullie straks kan aanschuiven voor de maandelijkse
mondelinge update rondom PGO? Dan kunnen we een en ander gaan inplannen.
2. Het mijlpalenoverzicht komt op 18 juni a.s. weer op de vergadering van de PGO-stuurgroep. Na
goedkeuring zal ik dat aan je toesturen.
3. Wat is de status rondom jullie bevestiging op onze brief over PGO en subsidieverlening?

Mocht ik nog iets vergeten zijn dan hoor ik dat graag.

Groet,

de volledige tekst van de e-mail disclaimer [Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is
toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor
schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by
mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from
the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

27

Staatssecretaris

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
Beleidsmedewerker

Datum
18 juni 2014

Kenmerk
IenM/BSK-2014/133882

Bijlage(n)

gespreksnota

Gesprek met mw. Gout en dhr. Boersma van ProRail
op 30 juni a.s.

Aanleiding en doel

Deze nota heeft tot doel u voor te bereiden op een gesprek dat u 30 juni a.s. heeft met mw. Gout (president-directeur) en dhr. Boersma (president-commissaris) van ProRail. Beiden beëindigen hun dienstverband bij ProRail per 1 juli 2014 en zij hebben u gevraagd om ter afronding hiervan met hen in gesprek te gaan.

Het gesprek duurt van 12.00 tot 12.45 uur.

Bespreekpunten

Mw. Gout en dhr. Boersma willen het met u hebben over de volgende onderwerpen:

1. Prestaties van ProRail
2. Reputatie
3. Aanbevelingen Commissie Kuiken
4. Financiële situatie
5. Personeelsontwikkeling
6. Taakstelling
7. Transformatie ProRail

Doel van het gesprek is om u te informeren en een toelichting te geven op de vraag waar ProRail nu staat aan de hand van bovenstaande onderwerpen. Mw. Gout hecht eraan haar taak goed over te dragen en af te ronden en heeft daarom om dit gesprek verzocht. Een deel van deze onderwerpen is ook tijdens het gesprek dat u 3 juni jl. met mw. Gout heeft gevoerd aan de orde geweest.

Uw bijdrage

Ad. 3 Aanbevelingen Commissie Kuiken

De parlementaire onderzoekscommissie 'Onderhoud en innovatie spoor'

paraaf
DGB-OVS

paraaf
DGB-OVS

paraaf
DBO

(Commissie Kuiken) deed in 2011 een aantal aanbevelingen voor de spoorsector. Voor de positie van ProRail waren de onderstaande aanbevelingen relevant:

- Er moet onderzocht worden of de gebruiksvergoeding voor het spoor kostendekkend kan worden;
- De aansturing van ProRail moet minder diffuus worden;
- ProRail moet in staat worden gesteld om onderhoud en vervanging zodanig in te richten dat de kwaliteit op lange termijn wordt gewaarborgd;
- ProRail moet zijn technische kennis vergroten;



DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,

drs. L.M.C. Ongerling

30

ProRail

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. de directeur Openbaar Vervoer en Spoor
De heer ir. J.M. Fukken
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 30 juli 2014
Oms kenmerk EDMS3607688
Bijlage(n) 2
Onderwerp Kwartaalrapport PGO

Behandeld door
Telefoonnummer

Geachte heer Fukken,

Directie
Bezoekadres
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht
Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Hierbij ontvangt u conform uw verzoek d.d. 20 maart 2014 de eerste kwartaalrapportage PGO verbeteraanpak. In deze terugkerende rapportage wordt de voortgang op het convenant PGO 3.0 met de aannemers gecombineerd met de voortgang met het Plan van Aanpak naar aanleiding van de aanbevelingen van de ILT. In deze versie treft u als bijlage tevens een bondig overzicht aan van de totstandkoming van het convenant PGO 3.0 in een zogeheten 'canon'. Sinds uw brief van 20 maart 2014 inzake het PGO-verbeterprogramma, en tevens daarvoor, heb ik reeds diverse ambtelijke besprekingen gevoerd met uw ministerie om te informeren over de voortgang.

Met vriendelijke


drs. A.R. van Altena
Directeur Bedrijfsstrategie

Kwartaalrapportage PGO verbeteraanpak juli 2014

Inhoud

1. PGO 3.0 verbeterprogramma	2
Stand van zaken pilots	2
MIJLPALENOVERZICHT convenant.....	3
2. Plan van Aanpak PGO n.a.v. aanbevelingen ILT.....	4
Afkeurwaarden	4
Mijlpalen	5
Beheerst afwijken van normen.....	5
Mijlpalen	6
3. BIJLAGE Canon PGO 3.0.....	7

1. PGO 3.0 verbeterprogramma

Zoals door de staatssecretaris gemeld aan de Tweede Kamer in haar brief "Resultaten van de audit naar prestatiegerichte onderhoudscontracten" van 6 september 2013, heeft ProRail met de sporaannemers een convenant "Prestatie Gericht Onderhoud Spoor – naar een toekomstbestendig model" getekend. Onderdeel van dit convenant vormt de startnotitie waarin uitgangspunten, structuur en het transitieproces 2014-2017 van het verbeterprogramma zijn uiteengezet. Dit programma wordt aangestuurd en uitgevoerd door respectievelijk een stuurgroep en programmaraad waarin ProRail en de aannemers zitting hebben.

Wat informatievoorziening aan uw ministerie over dit programma betreft is het volgende afgesproken:

- a) Het PGO 3.0 verbeterprogramma is reeds in uw bezit via de startnotitie.
- b) ProRail zal uw ministerie regulier (in beginsel maandelijks) bijpraten over de voortgang en issues rondom het PGO 3.0 verbeterprogramma.
- c) Elk kwartaal zal ProRail aan uw ministerie een door de stuurgroep goedgekeurd voortgangsoverzicht met de belangrijkste mijlpalen toesturen. In de bijlage is in een samenvattend mijlpalenoverzicht de actuele planning van het PGO verbeterprogramma opgenomen, zoals besproken met uw ministerie, alsmede een korte terugblik op de belangrijkste activiteiten en resultaten uit najaar 2013 en het eerste halfjaar 2014.
- d) Desgewenst kunnen bespreekpunten worden geëscaleerd naar de reguliere overleggen tussen ministerie en ProRail (kwartaaloverleg en bilateraal overleg met de stas-president directeur)

Stand van zaken pilots

In lijn met het PGO 3.0 transitieprogramma hebben in juni 1:1 aanbestedingen plaatsgevonden van de eerste 4 gebieden ("de pilots") op basis van een nieuw PGO-contract, waarbij de aannemers konden bieden binnen de door ProRail opgestelde grenswaarden en voorwaarden. Tijdens dit proces bleek dat er bij de aannemers nog onduidelijkheden waren. De resultaten van de aanbestedingen waren dientengevolge als volgt: twee aanbiedingen vielen binnen de grenswaarden waarmee deze aanbestedingen zijn gelukt, twee onderhoudsgebieden konden vooralsnog niet gegund worden. In het belang van het PGO 3.0 programma is het van belang met alle aannemers te leren of het nieuwe contract werkt, en dus met zoveel mogelijk van de vier aannemers te piloteren. Er is tijd ingeruimd om interpretatieverschillen te overkomen – in een proces waarbij het alleen ging om verduidelijken en uitdrukkelijk niet om onderhandelen. De randvoorwaarden zijn daarbij overeind gehouden. Vervolgens zijn de twee overgebleven gebieden conform dezelfde voorwaarden nogmaals aanbesteed. Dat heeft ertoe geleid dat ook de twee resterende gebieden gegund konden worden, zodat vanaf 1 augustus elke aannemer uit het convenant een PGO 3.0 pilotcontract in uitvoering heeft.

MIJLPALENOVERZICHT convenant ¹

Bijlage 9 Deliverables en mijlpalen.pdf - Adobe Reader

Bestand Bewerken Beeld Venster Help

1 / 1 47.3%

Gereedschappen Opmerking

POD 3.0 deliverables en mijlpalen, converteert onderliggende detailplanning input voor vergadering stuurgroep 18 juni 2014

POD 3.0 concept deliverables en mijlpalen 2014 - 2017	Mijlpalen		POD 3.0 deliverable *)	Programma POD 3.0 planning mijlpalen			
	Startdatum	Einddatum		2014	2015	2016	2017
<i>In het volgende staat de deliverables en de mijlpalen hiërarchisch in de loop van de tijd weergegeven</i>							
Programma management	den 1-6-14	van 20-12-17	bestuurs proces, steunprocessen	per kwartaal	per kwartaal	per kwartaal	per kwartaal
Evaluatie	den 1-6-14	van 20-12-17	evaluatie	per kwartaal	per kwartaal	per kwartaal	per kwartaal
Aanbevelingen	den 1-6-14	van 20-12-17					
Aanbeveling 1e van 1 gebieden	den 1-6-14	van 00-0-14	4 gebieden aanbesteding proces starten, incl aanbesteding	val af			
Aanbeveling 2 gebieden 2015 (in artikel 1)	van 1-10-14	den 31-3-15	3 gebieden aanbesteding proces starten, incl aanbesteding	Q4	Q1,2		
Aanbeveling 3 gebieden 2016 (in artikel 2)	den 1-10-15	den 31-3-16	3 gebieden aanbesteding proces starten, incl aanbesteding		Q4	Q1,2	
Aanbeveling 3 gebieden 2017 (in artikel 3)	van 1-10-16	van 31-3-17	3 gebieden aanbesteding proces starten, incl aanbesteding			Q4	Q1,2
Voorbereiden transities naar POD 3.0	den 1-7-14	van 31-3-15	proces om bestaand transities naar POD 3.0	Q3,4	Q1,2		
Transities naar POD 3.0	van 1-7-15	van 30-6-17	transities naar POD 3.0	Q3,4	Q1,2		
Verkeers Kennis en Opleidingen	van 1-1-14	van 20-12-17	transities naar POD 3.0	per kwartaal	per kwartaal	per kwartaal	per kwartaal
Verkeers Data management	van 1-1-14	van 20-12-17	transities naar POD 3.0	per kwartaal	per kwartaal	per kwartaal	per kwartaal
Verkeers Continuïteit, aanbesteding 2014	den 1-7-14	van 1-1-15	POD 3.0 contract en opleiding aanbesteding	Q3,4	Q1,2		
Verkeers continuïteit, eerste aanbestedingen	den 1-7-15	van 20-12-17	aanbesteding en opleiding aanbesteding		Q1,2	Q1,2	Q1,2
Verkeers Operationele Kennis opleiding	den 1-7-14	van 1-1-15	POD 3.0 contract en opleiding aanbesteding	val af			
Aanbesteding 6 OOI	den 1-7-14	van 1-1-15	POD 3.0 contract en opleiding aanbesteding	val af			
In 1e artikel van 3	van 1-12-14	den 31-3-15	aanbesteding aanbesteding proces starten				
In 2e artikel van 3	den 1-1-15	van 31-3-15	aanbesteding aanbesteding proces starten				
In 3e artikel van 3	den 1-1-15	van 31-3-15	aanbesteding aanbesteding proces starten				
Transities naar POD 3.0	van 1-6-14	van 20-12-17	aanbesteding aanbesteding proces starten	per kwartaal	per kwartaal	per kwartaal	per kwartaal

*) conform convenant, startnotitie en besluiten stuurgroep

input voor vergadering stuurgroep 18 juni 2014

¹ ook nog separaat als bijlage toegevoegd i.v.m. leesbaarheid (kenmerk EDMS 3607690)

2. Plan van Aanpak PGO n.a.v. aanbevelingen ILT

Zoals door de staatssecretaris is toegezegd aan de Tweede Kamer zal ProRail het ministerie tevens ieder kwartaal informeren over de voortgang van het Plan van Aanpak, waarmee ProRail invulling geeft aan de aanbevelingen van de ILT in haar onderzoeksrapport inzake PGO d.d. december 2013. Het Plan van Aanpak en de opvolging daarvan wordt separaat tevens besproken met de ILT.

Naar aanleiding van een grootschalig onderzoek in 2013, concludeert ILT dat PGO kan dienen voor de uitbesteding van kleinschalig onderhoud, maar zij wenst op een aantal punten verbetering in de wijze waarop ProRail de veilige berijdbaarheid aantoonbaar borgt in de aansturing van kleinschalig onderhoud. ProRail herkent zich in deze verbeterpunten en geeft hier invulling aan middels een opgesteld plan van aanpak (d.d. 12 maart 2014). Het plan van ProRail is om te komen tot één transparant overzicht van veiligheidswaarden voor infra-elementen welke kritisch zijn ten aanzien van de veilige berijdbaarheid. Deze set van veiligheidswaarden is altijd van toepassing voor de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur. Overschrijding van een van deze veiligheid kritische normen leidt onherroepelijk tot direct ingrijpen.

In het plan van aanpak is focus gelegd op de volgende twee hoofdpunten:

- Afkeurwaarden: Het vastleggen van concreet hanteerbare afkeuringsnormen.
- Beheerst afwijken van (eigen) normen: Het aantoonbaar beheerst afwijken van eigen normen.

Afkeurwaarden

Het PGO contract kent specificaties (oa. voor veiligheid, betrouwbaarheid, duurzaamheid) en het geheel van deze eisen is er onder meer op gericht dat de spoorweginfrastructuur altijd een kwaliteitsniveau heeft dat ruim boven enige afkeurnorm ten aanzien van de veilige berijdbaarheid ligt. De huidige set van normen en bedrijfsvoorschriften zijn zodanig opgesteld dat deze veiligheidswaarden niet altijd expliciet naar voren komen, omdat deze documenten ook worden gebruikt in het contractmanagement met de opdrachtnemers. Dat wil zeggen, de opgenomen waarden kunnen attentiewaarden en/of afkeurwaarde zijn voor het handhaven van een contract (bepaald kwaliteitsniveau), maar kan een andere zijn dan de echte veiligheidswaarde (ondergrens). Een migratie naar expliciete veiligheidswaarden en achterliggende kennisdocumenten is benodigd.

ProRail heeft aangegeven als eerste stap te bepalen welke onderdelen van de infra kritisch zijn ten aanzien van veilige berijdbaarheid, middels een uniforme en transparante risicoanalyse methodiek. Als tweede stap worden op basis van bestaande kennis en documentatie de bijbehorende veiligheidswaarden geduid en indien mogelijk aangescherpt op basis van de laatste inzichten.

Met het beschikbare PGO-instrumentarium wordt de uitvoering van het kleinschalig onderhoud zodanig gestuurd en bewaakt, dat de feitelijke conditie van de infra-elementen (waarvoor veiligheidswaarden zijn vastgesteld) altijd ver daarboven blijft. Deze benadering laat de opdrachtnemer optimale vrijheid om zijn onderhoudssystematiek zo slim en efficiënt mogelijk in te richten.

Binnen ProRail Assetmanagement is vanuit het programma SAM (SysteemAssetManagement) direct begonnen met stap 1 om de systemen te gaan bepalen die faalvormen in zich hebben op het gebied van veilige berijdbaarheid. De volgende systemen/objecten zijn bepaald:

- wisselbediening en -constructie;
- detectie (GRS spoorstroomlopen);
- spoorconstructie (spoor, ES-lassen, overwegbevloering en spoorbegrenzing);
- seinen en borden;
- overwegbeveiliging;
- bovenleiding.

Van deze systemen zijn alle risicogetallen inmiddels op een uniforme en transparante wijze bepaald en vastgelegd in het Instandhoudingsconcept (IHC). Door uniformering, zijn risico's te vergelijken en te ranken (grootste risico's – kleinste risico's), zodat we als ProRail focus kunnen aanbrengen.

Een laatste slag is gaande om het risicodeel van de IHC's (IRA) te kunnen autoriseren.

Noemenswaardig in dit kader is te melden dat de door ProRail opgestelde IRA's in de transitiekamers van PGO3.0 worden gedeeld met de opdrachtnemers. Op deze manier wordt dus ook al de nodige invulling gegeven aan de implementatie (stap 5).

Mijlpalen

Mijlpaal	Planning	Status
Vaststellen veiligheid kritische objecten/aspecten	April 2014	Gereed
Vaststelling reeds beschikbare bijbehorende veiligheidswaarden	Okt. 2014	Loopt
Set hanteerbare (aangescherpte) veiligheidswaarden	Jan. 2015	Loopt
Impactanalyse	v.a. jan. 2015	Nog starten
Implementatie (o.a. check op huidige PGO instrumentarium)	v.a. jan. 2015	Nog starten

Risico's

De confrontatie tussen de theorie (berekende risicogetallen) en de praktijk (tientallen jaren spoorervaring) kan tot vertragende discussies leiden bij het vaststellen van hanteerbare, aangescherpte veiligheidswaarden.

Beheerst afwijken van normen

Indien zich in de praktijk een situatie voordoet waarbij een VW is bereikt of wordt overschreden dan volgt altijd direct ingrijpen (buiten gebruik, snelheidsbeperking, klemmen, etc).

Dit dient een beheerst proces te zijn dat voldoende is geanalyseerd en gedocumenteerd voor wat betreft risico's en bijbehorende beheersmaatregelen. Daarbij geldt dat eveneens is geborgd dat dit door de juiste personen wordt uitgevoerd en getoetst.

ProRail legt de te volgen werkwijze vast in een procedure waarvan de toepassing periodiek zal worden geaudit. In de procedure wordt een VERI-matrix opgenomen. De procedure maakt deel uit van het veiligheidsbeheersysteem (VMS) van ProRail.

Mijlpalen

Mijlpaal	Planning	Status
Ontwikkelen en vaststellen procedure 'Beheerst afwijken van normen'	Dec. 2014	Te starten
Implementatie procedure	v.a. dec. 2014	Te starten
Structureel werken conform procedure	v.a. jul. 2015	-

Risico's

Mogelijk vormt het transformatieproces waarin ProRail in 2015 verkeert een complicerende factor bij de implementatie.

3. BIJLAGE Canon PGO 3.0



FASSET Rail
prestatie in onderhoud

ProRail



Strukton
naaf

BAM Rail

Programma PGO 3.0 Canon van PrestatieGericht Onderhoud

Opgesteld in opdracht van de stuurgroep (dd. 18 juni 2014).

Inleiding

In de Stuurgroep van 18 juni 2014 is de opdracht gegeven om een eenduidig document te maken over de historie van het programma PGO 3.0 tot en met de huidige situatie. De onderhoudsmarkt op het spoor bestaat (2014) uit ProRail als opdrachtgever en in totaal vier erkende onderhoudsaannemers.

Traditioneel wordt in het onderhoud voorzien door zogenaamde OPC contracten, waarbij de regie voering geheel bij ProRail ligt (en de uitvoering gericht is op het uitvoeren van een onderhoudsprogramma en het verhelpen van storingen). Met de komst van PGO contracten wil ProRail de omslag maken naar pro-actief onderhoud, gericht op het verhogen van de beschikbaarheid van het spoor (uitgedrukt in veiligheid, betrouwbaarheid, punctualiteit en duurzaamheid, binnen kosten kaders).

Sinds 2008 wordt op basis van PGO (oud) aanbesteed. In 2013 waren er 8 PGO (oud) contracten. De rest is nog OPC (equivalent van 12 PGO 3.0 contracten).

In dit document komen achtereenvolgens aan de orde:

1. De reset in 2012
2. De aanbesteding van Eemland II
3. De audit in 2012/2013
4. Het convenant en de startnotitie
5. De start van het programma PGO 3.0
6. De aanbesteding van de eerste vier PGO 3.0 gebieden

1. De reset van 2012

Begin 2012 liep de aanbesteding van het achtste PGO gebied, Eemland. Die aanbesteding is stopgezet, waarna met de marktpartijen een reset is opgezet (in de vorm van een marktconsultatie). Het doel was het leren van de probleempunten in het contract (cq de aanbesteding) en deze te verbeteren en een aanpak op te zetten voor de verdere uitrol van PGO (en daarmee in een versnelling van de aanbestedingen te komen).

Naar aanleiding van de marktconsultatie heeft ProRail de PGO contractering op een aantal punten aangepast.

2. De aanbesteding van Eemland II

Op 15 november 2012 werd de uitslag bekend van tweede aanbesteding van Eemland. De uitslag en de daarop volgende discussie heeft ProRail aanleiding gegeven tot twee (externe) audits.

3. De audits van 2012/2013

Er hebben twee externe audits plaatsgevonden (in opdracht van ProRail):

Audit 1. gericht op de procesmatige kant van de gunning Eemland II en de verklaring van de verschillen in prijs en kwaliteit van de aanbiedingen.

In haar conclusie geeft de commissie aan geen reden te hebben om te twijfelen aan de correctheid van de gevolgde procedure. De verschillen tussen prijs en kwaliteit valt naar de mening van de commissie binnen de grenzen van wat als commerciële inschatting en keuze gezien kan worden, zeker in het licht van de functionele benadering van de aanbesteding.

Audit 2. Gericht op de samenwerking in de markt

De tweede audit is gestart op 25 januari 2013 met de opdracht om zorgvuldig te kijken naar het proces om PGO in de markt ingevoerd te krijgen.

De audit commissie adviseerde ProRail en marktconsultatie te starten, gericht op het starten van een programma PGO 3.0, gebaseerd op een nader overeen te komen convenant met alle betrokkenen uit de spoor onderhoudsmarkt. Het advies was om in het programma te werken met meerdere speerpunten, zoals de later gevormde werksporen Kennis & Opleiding, Datamanagement, Contractering en Operationele Samenwerking.

Het programma PGO 3.0 staat onder leiding van een Stuurgroep. De uitvoering van de activiteiten is ondergebracht in een Programmaraad. De programmaleiding ligt bij Jan Kees de Pagter en Sicco Santema.

De eerste Stuurgroep vergadering vond plaats op 19 juni 2013, waarin het startschot is gegeven voor het opstellen van een convenant.

4. Het convenant en de startnotitie

De Stuurgroep heeft haar ambitie voor het programma PGO 3.0 vastgelegd in een convenant dat verder operationeel is uitgewerkt in een startnotitie. Beide documenten zijn op 26 augustus 2013 door ProRail en de erkende onderhoudsaannemers ondertekend, waarna de Programmaraad op 28 augustus 2013 van start kon gaan. Uitgangspunt is dat toetreders tot de markt voor spooronderhoud in iedere stand van het proces kunnen deel nemen en daarbij voorzien worden van alle relevante informatie. Het convenant en startnotitie worden ook gedragen door het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de politiek.

Inhoudelijk voorziet het programma (verwoord in de startnotitie) in een viertal speerpunten, te weten Kennis en Opleidingen, Datamanagement, Contractering en Operationele Samenwerking (binnen het contract). Deze speerpunten zijn nader uitgewerkt tijdens de marktconsultatie en hebben geleid tot een eenduidige visie en beleid.

5. De start van het programma PGO 3.0

Na de voorbereidende activiteiten, is de uitvoering van het programma gestart in vier transitiekamers met de daarbij horende resultaten:

- Kennis en opleiding
Opleidingsprogramma en voorstellen voor kennis uitwisseling en innovatie
- Datamanagement
Project voor het inrichten en invullen van configuratie- en conditie-data
- Contractering
Een nieuw PGO 3.0 contract en een wijze van prestatiegericht aanbesteden
- Operationele samenwerking
Een 'statement of companionship' (leidraad voor samenwerking) en een plan voor de begeleiding van de operationele teams in de gebieden (na gunning).

De resultaten zijn op 13 december 2013 gepresenteerd en vervolgens in afrondende notities aan de Stuurgroep gepresenteerd.

6. De aanbesteding van de eerste vier gebieden

In de eerste helft van 2014 heeft de aanbesteding van de eerste vier gebieden plaatsgevonden (cf startnotitie). In deze periode zijn een zevental ingewikkelde onderwerpen (zoals de incentives, de meet- en de slijptrein en de risico verdeling) van inhoud voorzien en ingebracht in de contracten. Voorts zijn meerdere contractvoorwaarden verduidelijkt, zodat ze maar voor één uitleg vatbaar zijn.

De aanbesteding heeft de start van de werksporen in het programma iets vertraagd. Alleen Databasemanagement kende een start in het eerste kwartaal van 2014. De eerste opleiding heeft einde kwartaal 2 plaatsgevonden. De overige werksporen zullen na de zomer starten. Op basis van de eerste lessen uit de pilotperiode is een aanvulling op de vigerende startnotitie gemaakt.

7. Samenvattende conclusie

PGO 3.0 is een ambitieus veranderprogramma. Het is gebaseerd op een gedegen convenant dat kan rekenen op draagvlak van betrokken partijen. De inmiddels aangepaste startnotitie vormt de basis van de projecten en activiteiten die in de planning staan:

1. Kennis en opleiding: de eerste opleiding heeft plaatsgevonden en de volgende vier worden uitgevoerd na de zomer.
Onderwerpen Kennis en Innovatie worden na de zomer uitgewerkt en tot beslissing gebracht.
2. Datamanagement: loopt volgens planning, de inzet van betrokkenen is prima
3. Contractering: Contractering is een continue zoekproces om te komen tot een contractvorm en aanbestedingsvorm, die leidt tot het gunnen van onderhoudscontracten die de juiste prijs-/kwaliteitsverhouding hebben. Middels de 4 pilotcontracten met een looptijd van 10 jaar zijn de eerste resultaten geboekt.
4. Operationele Samenwerking, start direct na de gunning.

In de planning van het vervolg na de zomer blijft het een uitdaging om de balans te vinden tussen de uitvoering van het programma en de aanbestedingen (overigens ook een onderdeel van het programma). Deze balans is bepalend voor het tempo waarin de omvorming van de spoorse onderhoudsmarkt gerealiseerd kan worden. Het programma PGO 3.0 voorziet in een afronding per einde 2017.

PGO 3.0 deliverables en mijlpalen, samenleving onderliggende detailplanning
 Input voor vergadering stuurgroep 18 juni 2014

PGO 3.0 eenoofr deliverables en mijlpalen 2014 - 2017		mijpaal		PGO 3.0 deliverable 1	Programma PGO 3.0 planning mijlpalen			
In het schema staan de deliverables en de mijlpalen Mijlpalen zijn in de loop van de tijd voorgegeven		Begindatum	Einddatum		2014	2015	2016	2017
Programma management		dn 1-4-14	wi 23-12-17	beheer proces, stuurgroep,	per lv etaal	per lv etaal	per lv etaal	per lv etaal
Evaluatie		dn 1-4-14	wi 23-12-17	evalueres	per lv etaal	per lv etaal	per lv etaal	per lv etaal
Aanbevelingen		dn 1-4-14	wi 30-6-17	4 gebieden aanbesteed, grensvaarden, incl				
Aanbeveling 1e vier gebieden		dn 1-4-14	maa 30-6-14	3 gebieden aanbesteed, grensvaarden, incl				
Aanbeveling 3 gebieden 2015 (ramoche 1)		voe 1-10-14	dn 31-3-15	3 gebieden aanbesteed, grensvaarden, incl	Q4	Q1,2		
Aanbeveling 3 gebieden 2016 (ramoche 2)		dn 1-10-15	dn 31-3-16	3 gebieden aanbesteed, grensvaarden, incl		Q4	Q1,2	
Aanbeveling 3 gebieden 2017 (ramoche 3)		maa 3-10-16	wi 31-3-17	3 gebieden aanbesteed, grensvaarden, incl			Q4	Q1,2
Voorbereiden transformeren PGO oud naar PGO 3.0		dn 1-7-14	voe 1-7-15	proces en inhoud transformeren, bekend, grensvaarden, incl	Q3,4	Q1,2		
Transformeren PGO oud naar PGO 3.0		voe 1-7-15	wi 30-6-17	inhalen opdoelingen en uitvoering	per lv etaal	per lv etaal	per lv etaal	per lv etaal
Verkoop Kennis en Opleidingen		voe 1-1-14	wi 23-12-17	inhalen opdoelingen en uitvoering	per lv etaal	per lv etaal	per lv etaal	per lv etaal
Verkoop Datamanagement		voe 1-1-14	wi 30-12-16	gegevens database, configuratie, etc.	per lv etaal	per lv etaal	per lv etaal	per lv etaal
Verkoop Certificering, aanbesteding 2014		dn 1-7-14	wi 2-1-15	PGO 3.0 contract en wijze van aanbesteding	Q3,4	Q1,2		
Verkoop contractering, overige aanbestedingen		wi 2-1-15	wi 23-12-17	contracten en aanbestedingen				
Verkoop Operatiele Samenwerking		dn 1-4-14	wi 3-5-14	handhaving en zijn the vaker	verplicht	Q1,2	Q1,2	Q1,2
Aanpak (LDD)		dn 1-4-14	voe 1-10-14	LDD operationeel	verplicht			
to vier gebieden		dn 1-4-14	voe 1-7-15	samenwerking gereeliseerd	verplicht			
to vierde van 3		maa 1-12-14	dn 31-3-16	samenwerking gereeliseerd				
to vierde van 3		dn 1-12-15	maa 3-4-17	samenwerking gereeliseerd				
to vierde van 3		dn 1-12-16	wi 23-12-17	samenwerking gereeliseerd				
Transformeren PGO naar PGO 3.0		maa 2-6-14	wi 23-12-17	samenwerking gereeliseerd	lv etaal	maand	maand	verplicht maand

*): conform convenant, startnotitie en besluiten stuurgroep

Input voor vergadering stuurgroep 18 juni 2014