

sg

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

Contactpersoon

Beleidsmedewerker

gespreksnota

Gesprek met dhr. Sanderink en dhr. Schoots van Strukton op 22 september

Datum
17 september 2014

Kenmerk
IenM/BSK-2014/208687

Aanleiding en doel

Op 22 september spreek je met de heren Sanderink en Schoots van Strukton inzake bestaande problematiek RWS en ProRail.

Naar alle waarschijnlijkheid willen zij spreken over de recente onenigheid in de stuurgroep PGO.

Resultaten

Het is van belang dat Strukton er samen met ProRail en de andere aannemers uitkomt in de PGO stuurgroep. Hierin neemt IenM geen deel; Strukton moet een duidelijk beeld hebben van de rol van IenM. Duidelijk moet zijn dat escaleren naar IenM terwijl de discussie met ProRail en de overige aannemers nog voortduurt geen zin heeft.

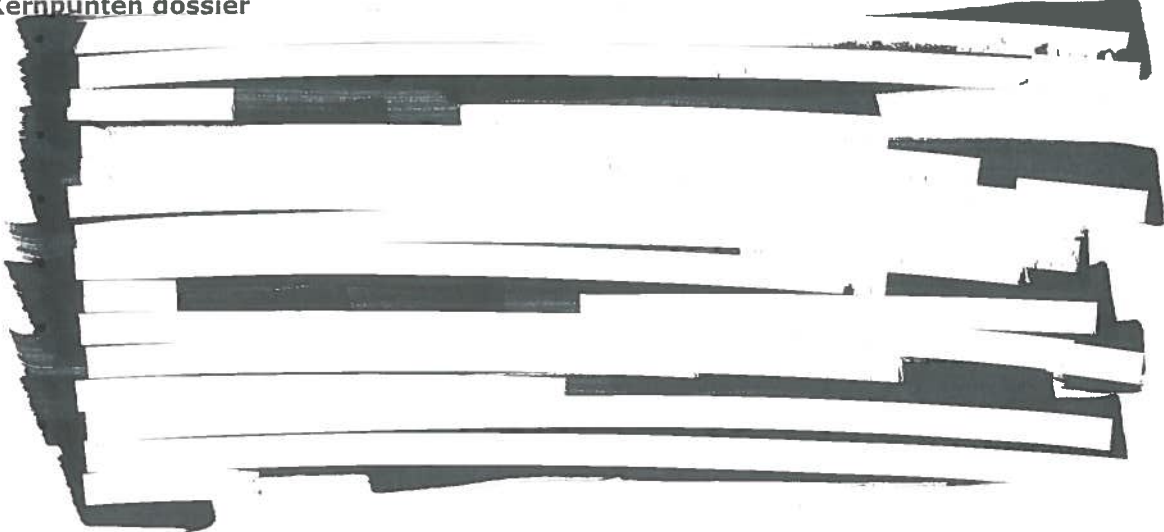
Je bijdrage

- Je kunt Strukton aanhoren. Daarbij kun je begrip tonen voor de positie van Strukton.
- Je kunt aangeven dat de discussie over PGO in de PGO stuurgroep thuishoort. Aangezien er in die stuurgroep op 1 oktober een beslissing wordt genomen over transformeren/omzetten van 7 gebieden PGO oud naar PGO 3.0. wil IenM zich nu niet in die discussie mengen.
- Eventueel kun je aan geven na 1 oktober wel bereid te zijn het gesprek hierover te voeren, vooropgesteld dat bij dat gesprek dan alle vier de bij PGO betrokken aannemers aansluiten.

Je counterparts

Strukton zal naar verwachting steun zoeken in de recente onenigheid die in de PGO werkgroep is ontstaan over met name de transformatie van een aantal PGO gebieden naar PGO 3.0.

Kernpunten dossier



DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,

drs. L.M.C. Ongerig

Toelichting

Afgelopen week is de stuurgroep PGO tijdelijk in een patstelling beland. 1 oktober wordt besloten over een oplossing.

Deze zomer is de eerste grote mijlpaal vwb. PGO bereikt. Het aanbesteden van 4 pilot gebieden PGO 3.0.

Nu wordt gewerkt aan de tweede mijlpaal: het starten van 3 openbare aanbestedingen waarbij oude OPC gebieden worden omgezet naar PGO 3.0. Bij de keuze voor drie gebieden is een patstelling ontstaan over de uitleg van het PGO convenant en startnotitie en de afspraken die daarna gemaakt zijn over de bepaling van de 3 slechtst presterende gebieden. Om tot een oplossing te komen moet het speelveld verruimen.



sg

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

Contactpersoon
Accountmanager ProRail

gespreksnota

Gesprek met dhr. Sanderink van Strukton op 3 oktober

Datum
30 september 2014

Kenmerk
IenM/BSK-2014/217710

Aanleiding en doel

Op 3 oktober spreek je met de heer Sanderink van Strukton inzake bestaande problematiek RWS en ProRail.

Naar alle waarschijnlijkheid wil hij met je spreken over de recente onenigheid in de stuurgroep PGO.

Resultaten

Het is van belang dat Strukton er samen met ProRail en de andere aannemers uitkomt in de PGO stuurgroep. Hierin neemt IenM geen deel; Strukton moet een duidelijk beeld hebben van de rol van IenM. Duidelijk moet zijn dat escaleren naar IenM t.a.v. het transitietraject PGO 3.0 geen zin heeft.

Je bijdrage t.a.v. ProRail

- Je kunt Strukton aanhoren. Daarbij kun je begrip tonen voor de positie van Strukton.
- Je kunt aangeven dat de discussie over PGO in de PGO stuurgroep thuishoort. Aangezien er in die stuurgroep wordt beslist over het transformeren/omzetten van 7 gebieden PGO oud naar PGO 3.0. wil IenM zich niet in deze discussie mengen.

paraaf
DGB-OVS

paraaf
DGB-OVS

paraaf
DBO

[REDACTED]

Je counterpart

[REDACTED]

Inbreng t.a.v. PGO-dossier ProRail

[REDACTED]

DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,

drs. L.M.C. Ongerling

Schets achtergrond vanuit ProRail



Inschatting reactie andere aannemers





Veiligheid

Hieronder staan de bevindingen van de ILT uit het rapport 'Prestatiegericht onderhoud aan het Spoor', van 21 februari 2014. In het PGO 3.0 transitietraject worden deze aanbevelingen dit jaar verder uitgewerkt door ProRail en de aannemers, de ILT is akkoord gegaan met het Plan van Aanpak dat hiervoor is opgesteld. De conclusies van de ILT zijn uiteindelijk dat PGO 3.0, mits goed uitgewerkt, juist een uitstekend voermiddel is om de veiligheid van de spoorinfrastructuur te kunnen verbeteren.

'De ILT ziet voldoende mogelijkheden om binnen de PGO-werkwijze de beheersing van de veiligheid te verbeteren. In het bijzonder dient de informatievoorziening verbeterd te worden, dient ProRail beter zicht te krijgen op de actuele staat van onderhoud van de infrastructuur en wordt van ProRail verlangd dat zij meer regie neemt bij het sturen op kwaliteit en veiligheid. Deze oproep geldt overigens voor al het klein onderhoud, dus niet alleen voor PGO-contractering.'

'De inspectie constateert dat het recentelijk ondertekende convenant tussen ProRail en de spooraanneemers over de verbetering van PGO (PGO 3.0) kan helpen om de in het ILT rapport geconstateerde aandachtspunten op te lossen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de in het convenant gemaakte afspraken over verbetering van de informatievoorziening over de staat van de infrastructuur. De inspectie ziet echter geen directe relatie tussen het convenant en de door haar geconstateerde overtredingen. ProRail zal dus niet alleen de afspraken uit het convenant moeten uitwerken, maar ook een extra inspanning moeten leveren om de door de inspectie geconstateerde overtredingen ongedaan te maken.'





Van: [redacted]
Verzonden: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: FW: tekstje PGO tbv bilat stas met Buck

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 30 oktober 2014 15:36
Aan: [redacted]; Dongen, H.A.M. van (Hellen) - BSK
CC: [redacted]
Onderwerp: tekstje PGO tbv bilat stas met Buck

Sandra,
Hierbij een tekstje over PGO tbv bilat STAS – Buck.

Hellen,
Akkoord zo? [redacted]

Ad 4. Prestatie Gericht Onderhoudscontracten (PGO)

Sinds najaar 2013 werken ProRail en de vier spooraanemers, onder onafhankelijke leiding, aan het transitietraject PGO 3.0. Met deze nieuwe PGO contracten wordt gestuurd op duidelijkere prestatiecriteria en meer ruimte voor innovatie bij de opdrachtnemer; met als doel meer kwaliteit en minder verstoringen door meer proactief onderhoud. De ILT heeft in januari 2014 tekortkomingen geconstateerd in de wijze waarop ProRail haar kleinschalig onderhoud tot dan toe organiseert. Concreet constateerde de ILT dat ProRail:

- beter zicht moet bieden op de actuele staat van onderhoud van de infrastructuur en deze informatie beter moet ontsluiten voor de aannemers;
- eenduidige en concreet hanteerbare afkeurnormen in haar PGO contracten moet opnemen;
- bij het afwijken van haar eigen normen, dit op een beheerste manier moet inrichten.

ILT wil dit najaar zien hoe ProRail de geconstateerde tekortkomingen heeft aangepakt. PGO 3.0 speelt daarbij een belangrijke rol.

Als vervolgstap in PGO 3.0 zijn deze zomer vier "oude PGO gebieden" omgezet naar "nieuwe PGO contracten", zonder daarbij van aannemer te wisselen. Dit is succesvol gebeurd. Nu resteren nog 7 "PGO gebieden oude stijl" en 9 OPC contractgebieden (waarin ProRail gedetailleerd voorschrijft hoe de aannemer zijn onderhoud moet doen), die uiterlijk in 2018 (in concurrentie) moeten worden omgezet naar "PGO nieuwe stijl"

Bespreekpunten IenM

- [redacted]
- [redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 3 november 2014 13:29
Aan: Dongen, H.A.M. van (Hellen) - BSK;
Onderwerp: PGO

Hallo,

Ik krijg Paul telefonisch vandaag niet te pakken, daarom even zo.

Onze directie heeft in overleg met de RvC besloten tot een brief te komen welke komende donderdag in bilat met stas besproken zou moeten worden. De inhoud hiervan is vorige week reeds met jullie besproken. Nieuw element is het delen van het volledige juridische advies van de externe commissie, evenals het verzoek aan lenM om ook de landsadvocaat te betrekken. Ik zou de brief graag met Paul (en ..?) afstemmen voor de bila. Ook is het aanbod van onze zijde om voorafgaand jullie (Hellen, Paul, evt Eric?) bij te praten over wat er dan ligt. Dat zou dan evt woensdag kunnen, na het AO bijvoorbeeld.

Met hartelijke groet,

Pro Rail

Moreelsepark 3 - Postbus 2038 - 3500 GA Utrecht

TIP: Volg het laatste nieuws over ProRail via onze blog op www.prorail.nl
<http://twitter.com/prorail>

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

46

Van:
Verzonden:
Aan:
Onderwerp:
Bijlagen:

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van:
Verzonden: woensdag 5 november 2014 13:28
Aan: Dongen, H.A.M. van (Hellen) - BSK;
Onderwerp: AdviescommissiePGO3.0-oktober2014.pdf

Beste Hellen en,

Hierbij het juridisch advies waarnaar de concept brief van vanochtend verwijst.
De opmerkingen van [redacted] tav de brief verwerk ik na bespreking morgen met mw Mansveld.
Patrick is geïnformeerd dat zij de brief niet vooraf ontvangt, en dat focus ligt op het gesprek zonder directe standpuntbepaling.
Na morgen zouden wij zoals telefonisch besproken graag de brief definitief maken.
Veel dank tot zover voor de constructieve dialoog!

Deze e-mail en de inhoud daarvan is vertrouwelijk.
Het is mogelijk dat tijdens het opstellen of het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist of onvolledig is overgekomen of verkeerd is geadresseerd. Hiervoor kan ProRail geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend een document dat door een bevoegd persoon namens ProRail is ondertekend is bindend. De inhoud van dit bericht mag niet openbaar worden gemaakt, vermenigvuldigd of worden verspreid aan derden. Wij verzoeken u om bij twijfel over de juistheid, de volledigheid of de adressering de e-mail direct te retourneren en daarna te vernietigen.

This e-mail and its contents are confidential.
It is possible that during the making or transmission of this message errors have arisen, so that this message is improperly or incompletely dispatched or has wrongfully been addressed. In this case, ProRail cannot be held liable. Only a document which has been signed by an authorized person on behalf of ProRail is binding. The contents of this e-mail may not be disclosed, copied or dispatched to anyone. In case of doubt about the correctness, the completeness or the address, you are requested to reply the e-mail immediately and then destroy the e-mail.

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 5 november 2014 9:25
Aan: Drogen H A M van (Hellen) - BSt
CC: [redacted]
Onderwerp: DOC tbv tel overleg 11.30 uur PGO
Bijlagen: BRIEF Mansveld PGO 141105 def.docx

Urgentie: Hoog

Beste Hellen en [redacted],

Zoals besproken bijgaand de brief die is opgesteld tbv het telefonisch overleg zo dadelijk. Doel is de inhoud te bespreken, evenals het proces om deze ter bespreking mee te nemen in het gesprek met mw Mansveld donderdag. Uiteraard is dat gesprek voorsnog gericht op haar goed te informeren, en verwachten we niet die dag al een definitieve stellingname van haar kant. Hoop is wel dat de brief na donderdag formeel uit kan, al dan niet aangepast op jullie suggestie.

Met hartelijke groet,

Pro Rail

[redacted]

Moreelsepark 3 - Postbus 2038 - 3500 GA Utrecht

[redacted]

TIP: Volg het laatste nieuws over ProRail via onze blog op www.prorail.nl
<http://twitter.com/prorail>

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

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	13 november 2014	Behandeld door
Ons kenmerk	3653510	Telefoonnummer
Bijlage(n)	3	
Onderwerp	PGO	

Geachte mevrouw Mansveld,

Directie
Bezoekadres
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

In juli 2014 heeft u van ProRail een rapportage ontvangen over de voortgang van het PGO (Prestatiegericht onderhoud) verbeterprogramma, bestaande uit de implementatie van het convenant spooronderhoud in Nederland (PGO 3.0). Hierbij informeer ik u over de huidige stand van zaken inzake het PGO 3.0 convenant en onze voorgenomen koers hieromtrent.

Uitwerking Convenant PGO 3.0

Het convenant PGO 3.0 in 2013 tussen spooronderhoudsaannemers en ProRail was de uitkomst van een intensief traject na oplopende verschillen van inzicht tussen aannemers en ProRail met betrekking tot de wijze van contractering van kleinschalig onderhoud. ProRail heeft toen alle aanbestedingen gestaakt en een onafhankelijke audit-commissie ingesteld, leidend tot een advies en convenant inzake Kennis & Opleiding, Datamanagement, Contractering en Operationele Samenwerking. Dit 'convenant PGO 3.0' bevatte principeafspraken en hoofdlijnen, waarin alle partijen aangeven de doelstellingen van Prestatiegericht Onderhoud 3.0 te onderschrijven omdat dit leidt tot kwalitatief beter onderhoud en minder storingen op het spoor. PGO 3.0 contracten kennen zwaardere en strengere eisen op het gebied van operationele betrouwbaarheid en veiligheid, en zijn daarom marginaal duurder dan de PGO 2.0 contracten - evenwel leiden PGO 3.0 contracten nog altijd tot aanzienlijk lagere onderhoudskosten dan OPC¹ contracten. PGO 3.0 draagt in hoge mate bij aan de eerdere aanbevelingen van de ILT inzake onderhoudscontracten.

In het eindbeeld is het Nederlandse spoor vanaf 2018 verdeeld over 20 PGO onderhoudsgebieden². De PGO contracten betreffen kleinschalig spooronderhoud (voorkomen en verhelpen storingen aan o.a. wissels, baan bovenleiding, seinwezen). Aanbesteding vanaf 2018 vindt enkel plaats volgens openbare aanbesteding in concurrentie. Grootschalig onderhoud en ver/nieuwbouwprojecten worden al vanaf midden jaren negentig openbaar en in concurrentie aanbesteed.

Sinds augustus 2013 werken ProRail en aannemers samen aan het verder uitwerken van de principeafspraken in concrete werkafspraken en contracten, waaronder het transformeren van zowel de oude OPC contracten als de PGO 2.0 contracten naar PGO 3.0 contracten. In die uitwerking staan we momenteel voor een besluit over het 'transformeren' van 7 bestaande PGO 2.0 contracten naar nieuwe PGO 3.0 contracten.

¹ OPC = Output Proces Contracten

² Zie bijlage

Kleinschalig onderhoud: van non-compliant naar geheel compliant

Tijdens de ontvlechting van het NS concern halverwege de jaren negentig is het kleinschalig onderhoudswerk via zogenaamde Output Prestatie Contracten (OPC's) belegd bij drie commercieel opererende bedrijven: Strukton (50%), Volker Rail (30%) en Bam Rail (20%). De contracten werden jaarlijks bekeken op gerealiseerde output en stilzwijgend verlengd. Deze constructie is door de veranderende wet- en regelgeving niet langer conform inmiddels geldende aanbestedingswetgeving en mededingingswetgeving. Ook en vooral leveren deze contracten niet de kwaliteit van onderhoud waar ProRail naar streeft. Om die reden, en vanuit de overtuiging dat storingen voorkómen moeten worden in plaats van verholpen, heeft ProRail sinds 2007 de beweging gemaakt naar het geleidelijk omzetten van deze oude OPC contracten naar PGO contracten. Een principe dat, zoals hierboven ook al aangehaald, door alle aannemers wordt gedeeld en is onderschreven middels het convenant.

Vóór de convenantperiode (2013-2018) zijn 7 van de 20 onderhoudsgebieden in concurrentie openbaar aanbesteed volgens PGO 2.0. Deze contracten zijn daarmee compliant aan vigerende wet- en regelgeving. De gezamenlijke wens van ProRail en spooraannemers is deze contracten om te zetten naar de nu gedragen nieuwe contractvorm PGO 3.0. Als eerste fase van het convenant zijn inmiddels 4 andere gebieden in de vorm van pilotgebieden gecontracteerd volgens PGO 3.0. De aanbesteding van deze 4 is enkelvoudig onderhands geschied met grenswaarden zoals beschreven in het convenant. Aangezien deze contracten zijn omgezet omwille van het experimentele karakter en om te oefenen met het nieuwe PGO 3.0 contract is bewust niet gekozen voor openbare aanbesteding, maar voor een pilot voor elk van de spooronderhoudsaannemers. De resterende gebieden zijn nog gecontracteerd volgens het oude OPC contract en dienen te worden getransformeerd naar 9 PGO 3.0 contracten. Uiteindelijk ontstaan zo 20 PGO 3.0 contractgebieden met elk een maximale looptijd van 10 jaar.

Transformeren

In het convenant PGO 3.0 is in 2013 de term transformeren gebruikt. Transformeren is echter geen gedefinieerd begrip bij aanbestedingen, en de interpretaties van dit begrip variëren. In de startnotitie bij het convenant wordt als volgt geschreven: "De overige zeven PGO 2.0 gebieden worden binnen het contract gedurende 2014 (of nader door Programmaraad aan te geven periode) aangepast aan de PGO 3.0 voorwaarden". Deze beschrijving wordt, in grote lijnen, op twee manieren geïnterpreteerd:

1. de huidige zeven PGO gebieden worden enkelvoudig onderhands aanbesteed (middels grenswaarden) aan de zittende aannemer. Marktwerking wordt ges(t)imuleerd door te werken met van te voren door ProRail te bepalen grenswaarden.
2. via een openbare aanbesteding in concurrentie omzetten naar de voorwaarden van PGO 3.0. De omzetting sec is naar interpretatie van juridisch adviseurs een wezenlijke wijziging van de scope van het contract en om volledig aan de aanbesteding- en mededingingswetgeving te voldoen is een openbare aanbesteding nodig. Zie hiertoe de bijlage bij deze brief.

Transitie – juridisch perspectief

Om de mogelijke oplossingsrichtingen voor het transitieproces in kaart te brengen is onder meer een juridische analyse gemaakt door een onafhankelijke commissie. De vraag aan de commissie was te adviseren over de wijze waarop invulling gegeven kan worden aan de transformatie van bestaande PGO 2.0 contracten naar PGO 3.0 contracten. U treft deze analyse (inclusief de namen van de opstellers) aan als bijlage bij deze brief. De kern van deze analyse is dat ProRail niet op korte termijn volledig compliant kan zijn, hoewel dat wel het streven is. De juridische analyse komt tot de conclusie dat uit de hand aanbesteden van PGO 2.0 contracten naar PGO 3.0 contracten met een looptijd van in beginsel tien jaren een schending van de toepasselijke regels inzake mededingingswetgeving oplevert. Voor deze schending geldt geen juridische rechtvaardiging.

Vanuit juridisch perspectief is onderhandse aanbesteding dan ook een niet wenselijk scenario en ligt de voorkeur bij het beperkt verlengen van de huidige PGO 2.0 contracten via een soort tussencontract ('PGO 2.5') waarna deze contracten alsnog worden aanbesteed. Vanuit juridisch perspectief verdient de aanbesteding van de huidige OPC contracten naar PGO 3.0 de prioriteit: de OPC contracten zijn nooit Europees aanbesteed, altijd onderhands verlengd, en geheel niet compliant. De commissie adviseert de PGO 2.0 contracten evenwel niet pas om te zetten nadát alle OPC contracten zijn aanbesteed.

Transitie - operationeel perspectief

Ook is bekeken wat de operationele mogelijkheden zijn om de gewenste transitie van één onderhoudscontract naar één PGO 3.0 contract te realiseren. Vastgesteld is dat daarvoor (inclusief implementatie en overdracht) circa 12 maanden moet worden uitgetrokken. Gegeven de beschikbare capaciteit binnen ProRail en bij de aannemers is de inschatting dat 3 aanbestedingsprocedures per jaar te realiseren zijn. In de prioritering van de transitie vanuit operationeel perspectief verdient het de voorkeur om vooraleerst de 9 OPC-contracten om te zetten naar PGO 3.0 contracten. Daarvoor zijn twee argumenten:

1. Omzetting van OPC naar PGO 3.0 levert een aanzienlijke kwaliteitsimpuls op, hetgeen in het belang is van de eindgebruiker (reiziger en verlader);
2. Omzetting van OPC naar PGO 3.0 leidt tot aanzienlijk betere prijs-kwaliteitverhouding en tevens lagere uitgaven van Rijks geld.

Het mogelijke verlies van de bestaande contractgebieden bij een openbare aanbesteding is naar overtuiging van de aannemers geen onderdeel geweest van de afspraken in het convenant in 2013. De aannemers bepleiten rust en stabiliteit omwille van de kwaliteit van het onderhoud en omwille van een stabiele bedrijfsvoering van de onderneming. ProRail hecht veel waarde aan het convenant: het is naar de mening van ProRail de voorwaarde voor kwalitatief beter spooronderhoud met minder verstoringen, maar het is ook van eminent belang voor het beter inrichten van de randvoorwaarden van onderhoud, zoals kennis, innovatie en databeheer. Het convenant beoogt een beheerste transitie naar een kwaliteitsgestuurde spoorbranche waar we de transitie maken van correctief naar preventief onderhoud. De ervaring leert dat een PGO contract leidt tot betere prestaties en minder storingen, maar de ervaring leert ook dat het eerste jaar initieel juist een stijging van het aantal storingen en van de functiehersteltijden laat zien omdat de nieuwe aannemer het gebied "in de vingers" moet krijgen. Daar komt bij dat twee PGO 2.0 contracten op korte termijn eindigen qua looptijd. Voor deze PGO-gebieden is het feitelijk onmogelijk om deze openbaar aan te besteden en te gunnen vóór het einde van de looptijd. Een beperkte, tijdelijke onderhandse verlenging van de huidige contracten is onvermijdelijk (zie hiervoor ook het juridisch advies).

Marktinstabiliteit is onwenselijk

Indien alle huidige OPC en oude PGO gebieden openbaar aanbesteed worden, worden in relatief korte tijd 16 van de 20 (80%) onderhoudscontracten in Nederland aanbesteed. Hierbij zullen onderhoudsgebieden van aannemer wisselen. Dat is uit principieel oogpunt geen probleem, het is juist de gedachte achter een open en vrije markt. Als dit echter om meerdere gebieden tegelijkertijd gaat, nemen de operationele risico's toe. De aannemers moeten zich inwerken in nieuwe gebieden. Indien de nieuwe aannemer er niet voor kiest om medewerkers van de zittende aannemer over te nemen is er verlies van vakmanschap en ervaring. De beschikbaarheid en kwaliteit van de infra kan hier tijdelijk door dalen alvorens de beoogde kwaliteitsstijging te laten zien.

Integrale afweging: operationele kwaliteit, prestaties voor reiziger én juridische aspecten

Bij het wegen van de verschillende mogelijkheden speelt voor ProRail het belang van operationele kwaliteit en het storingsniveau een belangrijke rol. Het bijgevoegde juridisch advies is helder over de interpretatie van transformeren, de uiteindelijke keuze vereist een integrale afweging waar de juridische invalshoek mede, maar niet uitsluitend deel van uitmaakt.

Operationele risico's beheersbaar houden

Naar onze overtuiging is de reiziger en verlader het meest gebaat bij een beheerste overgang van onderhoudscontracten. Indien gekozen wordt voor het opnieuw openbaar en in concurrentie aanbesteden van ook de huidige 7 PGO 2.0 contracten ontstaan er wisselingen in 80% van de onderhoudsmarkt met initieel een tijdelijke stijging van storingen en hersteltijd. ProRail acht dat operationele risico onwenselijk en niet passend bij de opgave van de Lange termijn spooragenda om via minder verstoringen te komen tot veilig en betrouwbaar spoor voor reiziger en verlader. Bovendien zal de gehele transitieperiode ruim twee jaar langer duren indien ook de PGO 2.0 contracten openbaar worden aanbesteed, gegeven het maximum aantal van 3 aanbestedingen per jaar. De belastingbetaler is vooral gebaat bij een spoedige transitie van OPC naar PGO contracten aangezien dit veel Rijksgeld scheelt. De werknemers in de railinfra zijn gebaat bij rust en enige mate van zekerheid.

Ook de stabiliteit van de spooronderhoudmarkt is voor ProRail een belangrijk argument: een beheerste transitie draagt bij aan het instandhouden van voldoende marktpelers en dus voldoende concurrentievermogen nu en in de toekomst. Dat concurrentievermogen is noodzakelijk om PGO 3.0 te doen slagen.

Beheerste transitie heeft de voorkeur

Bovenstaande overwegingen leiden tot de conclusie dat ProRail gedeeltelijk wil afwijken van het juridisch advies, en een voorkeur heeft voor het enkelvoudig onderhands aanbesteden (met grenswaarden) van de 7 bestaande PGO 2.0 contracten voor 10 jaar en het in concurrentie aanbesteden van de 9 oude OPC contracten. Het juridisch advies doet de aanbeveling om de huidige 7 PGO 2.0 contracten niet onderhands aan te besteden. ProRail acht het afwijken van de strikt juridische opvatting aanvaardbaar, mede gezien de ingebouwde prikkels in zowel het convenant als de nieuwe PGO 3.0 contractering.

Ingebouwde prikkels en incentives

Zowel het convenant als de nieuwe PGO 3.0 contracten maken gebruik van (economische) prikkels om aannemers te stimuleren de hoogst mogelijke prestaties te leveren bij spooronderhoud, teneinde de veilige berijdbaarheid en maximale beschikbaarheid van het Nederlandse spoor te borgen. Als publieke uitvoeringsorganisatie heeft ProRail de plicht te borgen dat belastinggeld op een transparante en marktconforme wijze wordt uitgegeven, dat nieuwe toetreders in de spooronderhoudsmarkt een goede kans maken en dat concurrentie leidt tot de hoogste kwaliteit voor een redelijke prijs.

Jaarlijks minst presterende contracten in concurrentie aanbesteden

Onderdeel van de afspraken in het convenant is de ingebouwde prikkel om continu de kwaliteit van het kleinschalig spooronderhoud te verhogen. Vanaf 2018 worden daarom jaarlijks de twee of drie contracten met de minst goede prestaties openbaar en in concurrentie aanbesteed. De maximale looptijd van tien jaar is derhalve niet een volledige gegarandeerde looptijd, maar afhankelijk van de prestaties. Daarnaast worden contracten die aflopen na 2018 openbaar en in concurrentie aanbesteed. Jaarlijks worden vanaf 2018 derhalve minimaal 2 onderhoudsgebieden (10% van de markt) openbaar en in concurrentie aanbesteed, en tot 2018 worden 9 nieuwe contractgebieden (de oude OPC contracten) openbaar en in concurrentie aanbesteed. De toegang voor nieuwe

toetreders tot de markt van (erkende) spooraanneemers wordt daarmee naar onze overtuiging ruim voldoende gegarandeerd.

Bij de enkelvoudig onderhandse aanbesteding van de PGO 2.0 contracten naar PGO 3.0 wordt marktwerking ges(t)imuleerd door te werken met van te voren door ProRail te bepalen grenswaarden. Valt een bieding daarbuiten, dan wordt het contract alsnog openbaar in concurrentie aanbesteed.

Concluderend

De directie van ProRail is van mening dat alles afwegende het de voorkeur heeft eerst de huidige OPC-contracten openbaar en in concurrentie aan te besteden en de bestaande 7 PGO 2.0 contracten te transformeren naar PGO 3.0 middels een enkelvoudig onderhands aanbesteding aan de zittende aannemer. Hiermee wordt deels afgeweken van de juridische adviezen, omdat de operationele argumenten naar ons idee zwaarder wegen. De reiziger en verlader mogen niet de dupe worden van een overhaast transitieproces. Eind 2017 zijn dan alle onderhoudscontracten op het spoor getransformeerd naar PGO 3.0. Vanaf 2018 worden onderhoudscontracten uitsluitend openbaar aanbesteed.

Ik stel het op prijs om dit voornemen gedegen met uw ministerie te bespreken alvorens daarover met de stuurgroep waarin de onderhoudsaannemers zijn verenigd aan de orde te hebben. Dit mede gezien uw toezegging aan de Tweede Kamer om voortijdig bij belangrijke besluiten rondom PGO betrokken te zijn, en tevens gezien onze verplichting in artikel 16 van de beheerconcessie om de aansprakelijkheid jegens derden en de gevolgen optimaal te beperken. Daarnaast zou ik uw ministerie willen verzoeken de Landsadvocaat de houdbaarheid van onze integrale afweging te laten onderzoeken – de afweging om de operationele risico's zwaarder te laten wegen dan de juridische adviezen. Ik verneem graag uw reactie.

Met vriendelijke groet,

ir. P.E.M. Buck
Directeur

BIJLAGE - Tempo waarmee aan de compliance eisen voldaan wordt

2014	4 pilots onderhands aanbesteed met een looptijd van 10 jaar (tot 2024); als deze contracten echter vanaf 2018 tot de 2 à 3 slechtst presterende contracten behoren, dan worden deze opnieuw openbaar aanbesteed. Van de 4 pilots is 1 contract een oud PGO contract dat al een keer openbaar was aanbesteed (zie hieronder).
2015-2017	Openbaar aanbesteden van 9 OPC contracten (het aantal contracten per jaar kan overigens nog iets verschuiven, bijvoorbeeld 2/3/4). Vooral nog is het beeld als volgt: 2015 3 OPC contracten openbaar aanbesteden naar PGO 3.0 2016 3 OPC contracten openbaar aanbesteden naar PGO 3.0 2017 3 OPC contracten openbaar aanbesteden naar PGO 3.0
2015-2017	Onderhands aanbesteden van 7 PGO 2.0 naar PGO 3.0 contracten met een looptijd van 10 jaar.
Vanaf 2018	2 à 3 slechtst presterende contracten openbaar aanbesteden (is van toepassing op alle 20 PGO 3.0 gebieden, inclusief de pilots). Ook contracten die na hun looptijd aflopen worden openbaar aanbesteed.
Uiterlijk 2027	Alle contracten openbaar aanbesteed. Dit is het scenario waarin een contract dat in 2017 is afgesloten nooit bij de slechtst presterende hoort en dus aan het einde van zijn looptijd eindigt.

Ter nadere toelichting nog het volgende:

Nadat het convenant is vastgesteld is de looptijd voor PGO 3.0 contracten vastgesteld op 10 jaar. Als een contract vanaf 2018 tot de 2 à 3 slechtst presterende contracten behoort, dan wordt dit contract eerder al opnieuw openbaar aanbesteed. Niet alle contracten zullen dus de looptijd van 10 jaar bereiken.

52

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 14 november 2014 15:29
Aan: [redacted] Dungen, H.A.M. van (Hellen) - BSK
CC: [redacted]
Onderwerp: Pgo brief
Bijlagen: Scan-to-Me from 172.24.6.141 2014-11-14 143353.pdf; ATT00001.txt (zic 51)

Beste Hellen, [redacted]

Bijgaand de verzonden brief inzake PGO.

Deze e-mail en de inhoud daarvan is vertrouwelijk.

Het is mogelijk dat tijdens het opstellen of het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist of onvolledig is overgekomen of verkeerd is geadresseerd. Hiervoor kan ProRail geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend een document dat door een bevoegd persoon namens ProRail is ondertekend is bindend. De inhoud van dit bericht mag niet openbaar worden gemaakt, vermenigvuldigd of worden verspreid aan derden. Wij verzoeken u om bij twijfel over de juistheid, de volledigheid of de adressering de e-mail direct te retourneren en daarna te vernietigen.

This e-mail and its contents are confidential.

It is possible that during the making or transmission of this message errors have arisen, so that this message is improperly or incompletely dispatched or has wrongfully been addressed. In this case, ProRail cannot be held liable. Only a document which has been signed by an authorized person on behalf of ProRail is binding. The contents of this e-mail may not be disclosed, copied or dispatched to anyone. In case of doubt about the correctness, the completeness or the address, you are requested to reply the e-mail immediately and then destroy the e-mail.

46

Van: _____
Verzonden: dinsdag 25 november 2014 21:54
Aan: _____
Onderwerp: Pgo

Beste

Heb je al een idee van de doorlooptijd voor het advies en de second opinion tav PGO? Dan kan ik mijn directie gerust stellen dat er voortgang is.

Met hartelijke groet,

Verstuurd vanaf mijn iPad

Deze e-mail en de inhoud daarvan is vertrouwelijk.

Het is mogelijk dat tijdens het opstellen of het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist of onvolledig is overgekomen of verkeerd is geadresseerd. Hiervoor kan ProRail geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend een document dat door een bevoegd persoon namens ProRail is ondertekend is bindend. De inhoud van dit bericht mag niet openbaar worden gemaakt, vermenigvuldigd of worden verspreid aan derden. Wij verzoeken u om bij twijfel over de juistheid, de volledigheid of de adressering de e-mail direct te retourneren en daarna te vernietigen.

This e-mail and its contents are confidential.

It is possible that during the making or transmission of this message errors have arisen, so that this message is improperly or incompletely dispatched or has wrongfully been addressed. In this case, ProRail cannot be held liable. Only a document which has been signed by an authorized person on behalf of ProRail is binding. The contents of this e-mail may not be disclosed, copied or dispatched to anyone. In case of doubt about the correctness, the completeness or the address, you are requested to reply the e-mail immediately and then destroy the e-mail.

Van: _____
Verzonden: woensdag 26 november 2014 8:43
Aan: _____
CC: _____
Onderwerp: Re: Pgo

Dank u.

Met hartelijke groet,

Verstuurd vanaf mijn iPad

> Op 26 nov. 2014 om 08:38 heeft _____
> volgende geschreven:

>
> Dag _____,
> Het advies zal worden opgesteld door _____ evt in samenspraak met anderen, ik heb dit
> afgelopen maandag met _____ besproken, zij neemt contact met jou op.

> Groet

>

>

> -----Oorspronkelijk bericht-----

> Van: _____

> Verzonden: dinsdag 25 november 2014 21:54

> Aan: _____

> Onderwerp: Pgo

>

> Beste

>

> Heb je al een idee van de doorlooptijd voor het advies en de second opinion tav PGO? Dan kan ik
mijn directie gerust stellen dat er voortgang is.

>

> Met hartelijke groet,

> Verstuurd vanaf mijn iPad

>

> Deze e-mail en de inhoud daarvan is vertrouwelijk.

> Het is mogelijk dat tijdens het opstellen of het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat
het bericht onjuist of onvolledig is overgekomen of verkeerd is geadresseerd. Hiervoor kan ProRail
geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend een document dat door een bevoegd persoon namens
ProRail is ondertekend is bindend. De inhoud van dit bericht mag niet openbaar worden gemaakt,
vermenigvuldigd of worden verspreid aan derden. Wij verzoeken u om bij twijfel over de juistheid, de
volledigheid of de adressering de e-mail direct te retourneren en daarna te vernietigen.

>

>

> This e-mail and its contents are confidential.

> It is possible that during the making or transmission of this message errors have arisen, so that this
message is improperly or incompletely dispatched or has wrongfully been addressed. In this case,
ProRail cannot be held liable. Only a document which has been signed by an authorized person on
behalf of ProRail is binding. The contents of this e-mail may not be disclosed, copied or dispatched to
anyone. In case of doubt about the correctness, the completeness or the address, you are requested
to reply the e-mail immediately and then destroy the e-mail.

>

>

>

> 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

TOG

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 8 december 2014 17:18
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: Re: pgo contract 2.0, 3.0 en oud opc contract ZONDER bijlagen

Daar twijfel ik geen seconde aan!

Met hartelijke groet,

Verstuurd vanaf mijn iPad

Op 8 dec. 2014 om 17:05 heeft [redacted] het volgende geschreven:

Ha [redacted]
Ik doe mijn uiterste best
Grt
[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: Monday, December 08, 2014 05:00 PM
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: pgo contract 2.0, 3.0 en oud opc contract ZONDER bijlagen

Dank en alle begrip maar er zit echt veel druk op. Dus is morgen dan ieder geval alles wel rond? Please? Dat moet toch lukken dan als ze vandaag iets opleveren en jij morgen Paul spreekt?

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 8 december 2014 16:21
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: Re: pgo contract 2.0, 3.0 en oud opc contract ZONDER bijlagen

Beste [redacted]
en ik zijn vanmiddag in Amersfoort voor een startbijeenkomst van ERTMS en daardoor telefonisch niet bereikbaar.

De second opinion van de landsadvocaat komt op zijn vroegst einde van de dag en wordt dan eerst met mij besproken en moet vervolgens ook nog met OVS ([redacted]) worden besproken. Het spijt mij maar sneller lukt echt niet.

Groet
[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: Monday, December 08, 2014 04:01 PM
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: pgo contract 2.0, 3.0 en oud opc contract ZONDER bijlagen

Beste [REDACTED]

Met het oog op een stuurgroep met de Raden van Bestuur van de aannemers komende vrijdag en een directievergadering vanavond, zou het mij helpen te weten of het inderdaad lukt om vandaag de second opinion af te ronden (dan wel op welke termijn we deze tegemoet kunnen zien). Ik krijg jullie beiden telefonisch niet te pakken, vandaar dat ik de vraag zo stel.

Met hartelijke groet,

Pro Rail

P

Moreelsepark 3 - Postbus 2038 - 3500 GA Utrecht

TIP: Volg het laatste nieuws over ProRail via onze blog op www.prorail.nl
<http://twitter.com/prorail>

Van:

Verzonden: maandag 8 december 2014 10:09

Aan:

CC: [REDACTED]

Onderwerp: pgo contract 2.0, 3.0 en oud opc contract ZONDER bijlagen

Ha [REDACTED]

Hierbij als net besproken de mailadressen waar de contracten heen kunnen.

[REDACTED] en ik zijn vanmiddag en vanavond met ERTMS in Amersfoort en morgen weer bereikbaar.

Groet

[REDACTED]
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken
Sector Spoor en Weg

(op vrijdag afwezig)

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.

63

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 9 december 2014 21:15
Aan: [redacted]
Onderwerp: Pgo

Dag

Nogmaals dank voor jullie snelle schakelen.

Daarmee wel jullie afronding gemist - hopelijk duidelijke afspraken over verloop verder? Inclusief juridisch advies, LA, als reactie op onze brief aan stas? Verwacht jij van ons nog iets schriftelijks, of neem jij de afspraken mee in jullie juridische doc?

Met hartelijke groet,

Versluurd vanat mijn IPau

Deze e-mail en de inhoud daarvan is vertrouwelijk.

Het is mogelijk dat tijdens het opstellen of het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist of onvolledig is overgekomen of verkeerd is geadresseerd. Hiervoor kan ProRail geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend een document dat door een bevoegd persoon namens ProRail is ondertekend is bindend. De inhoud van dit bericht mag niet openbaar worden gemaakt, vermenigvuldigd of worden verspreid aan derden. Wij verzoeken u om bij twijfel over de juistheid, de volledigheid of de adressering de e-mail direct te retourneren en daarna te vernietigen.

This e-mail and its contents are confidential.

It is possible that during the making or transmission of this message errors have arisen, so that this message is improperly or incompletely dispatched or has wrongfully been addressed. In this case, ProRail cannot be held liable. Only a document which has been signed by an authorized person on behalf of ProRail is binding. The contents of this e-mail may not be disclosed, copied or dispatched to anyone. In case of doubt about the correctness, the completeness or the address, you are requested to reply the e-mail immediately and then destroy the e-mail.

67

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 10 december 2014 13:58
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: 20141210 PG brief siebe pgo

Beste [redacted]
Ik heb geen opmerkingen meer.
Grt

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 10 december 2014 13:30
Aan: [redacted]
Onderwerp: 20141210 PG brier siebe pgo

Hi,
Ik ben akkoord met de brief (wellicht heeft [redacted] nog opmerkingen) . Ik heb HBJZ voor de LA in de brief gezet vanuit de verwachting dat we onze eigen juridische dienst voldoende hoog inschatten. Het advies van de landsadvocaat stellen we niet ter beschikking om redenen die ik al eens eerder heb uiteengezet. De LA is onze *adviseur* en als we zijn advies overnemen is dat opvatting van het departement. Deze opvatting is ingevuld door een analyse van de juridische (on)mogelijkheden in combinatie met beleidsmatige wensen en een inschatting van risico's.

Groet

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 10 december 2014 15:37
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: 20141210 PG brief siebe pgo

Helder. Neem ik over. Dank

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 10 december 2014 13:30
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: 20141210 PG brief siebe pgo

Hi,
Ik ben akkoord met de brief (wellicht heeft [REDACTED] nog opmerkingen) . Ik heb HBJZ voor de LA in de brief gezet vanuit de verwachting dat we onze eigen juridische dienst voldoende hoog inschatten. Het advies van de landsadvocaat stellen we niet ter beschikking om redenen die ik al eens eerder heb uiteengezet. De LA is onze *adviseur* en als we zijn advies overnemen is dat opvatting van het departement. Deze opvatting is ingevuld door een analyse van de juridische (on)mogelijkheden in combinatie met beleidsmatige wensen en een inschatting van risico's

Groet



secretaris om aan ProRail de ruimte te geven om af te wijken van de voorschriften die zijn vastgelegd in Europese regels en de Aanbestedingswet 2012.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Datum
10 december 2014

Ons kenmerk
IenM/BSK-2014/272653

Alhoewel duidelijk is dat elke verlenging van de onderhandse gunning van contracten een risico met zich brengt, concluderen HBJZ en Landsadvocaat dat in de aanloop tot een rechtmatige gunning van de PGO 3.0 contracten hooguit een kortdurende gedoogsituatie verdedigbaar kan zijn; waarbij de rechter na weging van belangen mogelijk geen verbod op verdere uitvoering (dan wel een vernietiging) zal uitspreken, mits de (onrechtmatige) verlenging niet langer duurt dan strikt noodzakelijk is om alsnog via een aanbesteding tot een rechtmatige gunning te kunnen komen. Hierbij zouden enkele van de aangevoerde operationele redenen een rol kunnen spelen. Daarbij zij opgemerkt dat een inhoudelijk significante wijziging van het contractuele regime minder goed past in dit kortdurend gedogen. Een dergelijk gedogen laat overigens onverlet, aldus de Landsadvocaat, dat ook uit een dergelijke kortdurende verlenging schadeplechtigheid zou kunnen volgen.

Het ministerie heeft begrip voor de operationele overwegingen die u in uw brief van 13 november jl. hebt aangevoerd. Ook het ministerie hecht aan een beheerste transformatie naar PGO 3.0 teneinde tot kwalitatief beter onderhoud en minder verstoringen op het spoor te komen. Ik heb waardering voor alle spelers die binnen het transitieproces PGO 3.0 met elkaar samenwerken om deze beweging mogelijk te maken. Het ministerie hecht echter ook aan een juridisch robuuste transformatiestrategie, waarbij de huidige situatie van *non-compliance* met geldende aanbestedingsregels zo kort als redelijkerwijs mogelijk moet worden gehouden. Het voornoemde oordeel van HBJZ en de Landsadvocaat is daarbij voor mij leidend. Ik heb daarbij begrip voor uw voornemen om met name de bestaande OPC contracten voortvarend om te zetten naar PGO 3.0 en in concurrentie aan te besteden. Met een dergelijke omzetting kan immers de meeste kwaliteitswinst geboekt worden. Bovendien zijn de OPC contracten tot op heden uitsluitend onderhands gegund. Tegelijkertijd dring ik er echter op aan ook de bestaande PGO 2.0 contracten zo kort als redelijkerwijs mogelijk is na afloop van de huidige contractduur in concurrentie aan te besteden en daarbij om te zetten naar PGO 3.0.

Hoogachtend,

De SECRETARIS/GENERAAL

Drs. S. Riedstra



69

de Secretaris-Generaal

INKOMEND
 UITGAAND

REG.NR. _____

007583 10.12.14 15:16

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

Contactpersoon

ALLOUWMEESTER ProRail

Datum
10 december 2014

memo

Stand van zaken PGO-uitrol ProRail + aanbieding
juridisch advies HBJZ en Landsadvocaat

Beste Siebe,

Met dit memo informeer ik je over de laatste stand van zaken over de transitie naar PGO 3.0 bij ProRail en het voorstel dat ProRail komende vrijdagavond in de Stuurgroep PGO 3.0 wil bespreken. Bijgaand tref je **ter ondertekening** aan een brief namens IenM aan ProRail gebaseerd op de adviezen van HBJZ en de Landsadvocaat. Voor jouw informatie zijn beide adviezen toegevoegd.

[Redacted content]

Stand van zaken

ProRail heeft de Staatssecretaris bij brief van 13 november jl. geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van het PGO-convenant.

[Redacted content]



Voorstel Stuurgroep 3.0

[Redacted text block]

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Infrastructuur

Datum
10 december 2014

De Stuurgroep PGO 3.0 komt aanstaande vrijdagavond bijeen.

[Redacted text block]

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]
Hellen van Dongen

(71)

[REDACTED]
[REDACTED]
Van:
Verzonden:
Aan:
Onderwerp:
Bijlagen:

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 10 december 2014 16:45
Aan: [REDACTED]
CC: Dongen, H.A.M. van (Hellen) - BSK; [REDACTED]
Onderwerp:

voor bijlage zie 68.

Soms gaan de dingen nog sneller dan gedacht: hierbij de door Siebe getekende versie van de brief. Komt ook nog per post. Het advies van de Landsadvocaat zit er niet als bijlage bij. Reden is dat de LA onze *adviseur* is, en als we zijn advies overnemen wordt dat de opvatting van het departement. Deze opvatting is ingevuld door een analyse van de juridische (on)mogelijkheden in combinatie met beleidsmatige wensen en een inschatting van risico's.

[REDACTED]
[REDACTED] M.a.w. de second opinion van de LA staat dan centraal in plaats van de opvatting van het departement.

Groeten,
[REDACTED]

73

Van: [redacted]
Verzonden: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: FW: aanvulling op telefoongesprek G. Sanderink hedenochtend
Bijlagen: Samenvatting memo 2015 01 07 (3).docx

Van: Riedstra, S. (Siebe) - SG
Verzonden: vrijdag 9 januari 2015 11:46
Aan: Dongen, H.A.M. van (Hellen) - BSK
Onderwerp: FW: aanvulling op telefoongesprek G. Sanderink hedenochtend

Hellen,

Ook voor jou.

Siebe

-----Original Message-----


From: [redacted]
Sent: Friday, January 09, 2015 11:06 AM W. Europe Standard Time
To: Riedstra, S. (Siebe) - SG
Cc: Patrick Buck (patrick.buck@prorail.nl); Gerard Sanderink; [redacted]
Subject: aanvulling op telefoongesprek G. Sanderink hedenochtend

Geachte heer Riedstra,

In vervolg op het telefoongesprek van hedenochtend met de heer Sanderink, doe ik u op verzoek van de heer Aike Schoots bijgevoegde notitie toekomen.

Met vriendelijke groet / kind regards,

[redacted]
Strukton Rail bv
Westkanaaldijk 2, Utrecht | Postbus 1025, 3600 BA Maarssen
Tel. +31 (0)30 215 1111
Fax +31 (0)30 215 1112
E-mail info@struktonrail.com
Website www.struktonrail.com
KvK 30139436

 Please consider the environment before printing this e-mail

Disclaimer:
[E-maildisclaimer Strukton](#)

- De facto eenzijdig convenant opzeggen door ProRail. ProRail zegt dat het ministerie dit heeft besloten. Bij naam van Riedstra en Mansveld? Aanbesteding volgorde OPC- en omzetten PGO contracten is top pijlers van de overeenkomst. Opgewekt vertrouwen geschaad.
- Aanbesteding in huidige vorm (risicoprofiel) niet mogelijk. In 3 maanden onmogelijk een goede format te realiseren.
 - Ontbreken elevator/pitch producten)) – specificatie
 - Ontbreken afkeurcriteria & FMECA)) – condities
 - Ontbreken Data-Status/Configuratie)) – randvoorwaarden
 - Ontbreken leer & verbeterpunten uit pilotcontracten (geen verkleining Wig van Wim)
- Dit betekent o.a.:
 - Kwaliteit als driver weg!
 - Vertrouwen weg!
 - Aanbesteding gereed maken goed contract wordt wederom gefrustreerd!
 - Veiligheid en Beschikbaarheid borgen is weg! Linkerzijde FMECA opbouwen.
- Aanbevelingen uit diverse veiligheidsrapporten van ILT en OVV / cie. Kuiken / beheer concessie '15-'25, oplegbrief Hilversum zijn dus nu de facto niet geborgd. Hoe wel te borgen? Tweede Kamer en overige partijen niet juist geïnformeerd.
- EU-regelgeving biedt wel degelijk mogelijkheid om convenant in overeengekomen vorm uit te voeren! Bij NS wel mogelijk, concessie, Stadler opdracht enz. In 2013 convenant wel in orde met regelgeving, nu ineens niet meer?

PGO kan blijkbaar wel tot 24 maanden worden verlengd?! OPC kan zelf langer bestaan???

Willekeurige en zich tegensprekende wijze van werken. Werkt keer op keer vertragend!

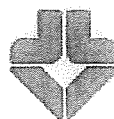
Als voorbeeld: Punten uit Oplegbrief 2^e kamer: nav Hilversum

Ook gaat ProRail proactiever en gebaseerd op risico-analyses de aannemer toetsen en inspecteren, zodat beter wordt vastgesteld of de aannemer het inspectie- en onderhoudsregime zodanig uitvoert dat de veilige berijdbaarheid van de infrastructuur gewaarborgd is. De verdere invoering van prestatiegericht onderhoud op basis van "PGO 3.0" richt zich eveneens op verbeterde kennisuitwisseling tussen aannemers over belangrijke faalmechanismen en risico's, alsmede op de kwaliteit van overdracht indien een onderhoudsgebied wordt overgedragen. Daarnaast werkt ProRail aan eenduidige, concreet hanteerbare veiligheidsnormen die begin 2015 gereed zijn en in de loop van 2015 in zowel nieuwe als bestaande onderhoudscontracten worden ingevoerd.

ILT concludeert dat ProRail zich bij het toepassen van dit type wissel niet heeft gehouden aan de randvoorwaarden van het ontwerp en dat onvoldoende beheerst is afgeweken van de onderhoudsnormen. ILT beschouwt dit als een bevestiging van meerdere bevindingen uit het onderzoek "Prestatiegericht Onderhoud van de Nederlandse Spoorweginfrastructuur", dat op 21 februari 2014 naar uw Kamer is gestuurd³, en van een belangrijke bevinding uit het "Onderzoek naar het buiten gebruik nemen van wissels en sporen in Den Haag en Rotterdam op 19 februari 2014", dat op 6 oktober 2014 naar uw Kamer is gestuurd⁴

Verder moet ProRail doorgaan met de eerder, onder andere naar aanleiding van het ILT-rapport over PGO-contractering, ingezette verbetermaatregelen met betrekking tot het kleinschalig onderhoud. Het incident in Hilversum heeft opnieuw laten zien dat verbetering nodig is, ook in de overdracht tussen aannemers in geval een gebied van aannemer wisselt. Ik onderschrijf de noodzakelijke verbeteracties die ProRail in haar onderzoek schetst om de geconstateerde tekortkomingen in het onderhoud aan te pakken. Het verbetertraject "PGO 3.0" speelt hierbij een grote rol. Met de in "PGO 3.0" ingezette lijn wordt niet alleen gewerkt aan meer proactief onderhoud dat moet leiden tot verminderingen van het aantal verstoringen, maar ook op het ondervangen van veiligheidsrisico's, onder andere door het formuleren van concrete, eenduidige veiligheidswaarden die altijd gelden en waarop in geval van overschrijding onmiddellijk actie moet worden genomen. Ook de noodzakelijke verbetering van de kennisborging en -uitwisseling omtrent de actuele staat van onderhoud van de infrastructuur vormt een belangrijk onderdeel van "PGO 3.0".

35



Strukton

AANTEKENEN

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. Hare excellentie mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Strukton Groep NV
Westkanaaldijk 2, UTRECHT
Postbus 1025
3600 BA MAARSSSEN
Telefoon +31 (0)30 248 6306
Fax +31 (0)30 248 67 00
www.strukton.com

Datum 12 januari 2015
Ons kenmerk 12012015/Strukton/GS/cb
Onderwerp eenzijdige opzegging convenant

Hooggeachte mevrouw Schultz van Haegen,

Tot onze verbazing zijn wij 18 december jongstleden geïnformeerd dat ProRail de facto eenzijdig het convenant 3.0 opzegt. Zij initieert dit door eenzijdig de overeengekomen aanbestedingskalender en/of volgorde aan te passen.

Hieromtrent was onder andere overeengekomen dat:

- de OPC contracten op basis van kwaliteit in aanbesteding gebracht zouden worden, maximaal 3 per jaar;
- de PGO contracten één op één getransformeerd zouden worden tot 3.0 contracten; en
- pas na 1 januari 2018 als alle contracten eenzelfde format PGO 3.0 hebben, worden evenals de OPC contracten, de twee slechts "performende" contracten PGO 3.0 aanbesteed.

Dit onderdeel was een zeer essentieel deel in het convenant. Wij hebben daar met u zelfs nog over gesproken. U bent goed geïnformeerd geweest en alles is juridisch tot in detail getoetst.

Door deze substantiële wijziging wordt één van de belangrijke onderdelen "aanbesteden op kwaliteit", die voor Strukton een belangrijke sleutel vormde in de overeenkomst, niet nagekomen. Door deze de facto eenzijdige opzegging van de zijde van ProRail, zijn alle urgente en belangrijke verbeteringen zoals het rapport cie. Kuiken, veiligheidsrapporten van ILT en OVV, uw eigen begeleidend schrijven aan de Tweede Kamer inzake het rapport ontsporing Hilversum en overige toezeggingen aan de Tweede Kamer, onjuist geworden en/of worden toezeggingen volstrekt niet binnen de gestelde termijnen gerealiseerd. Bijzonder is dat ProRail het ministerie van I&M - bij naam van mevrouw Mansveld en verantwoordelijk houdt voor deze ingreep (zie bijlage: memo d.d. 8 januari 2015), vandaar dat ik mij tot u richt.

Er is geen enkele grond om het contract eenzijdig te wijzigen en zo de facto op te zeggen. Er zijn ook geen wijzigingen in wet- of regelgeving geweest, die dit rechtvaardigen. Andersom hebben veiligheidsonderzoeken de noodzaak van dit traject alleen maar versterkt om één en ander onverkort en conform de overeenkomst uit te voeren. Daarnaast

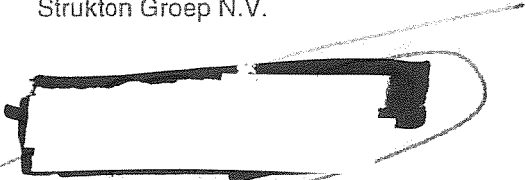
herinneren wij u aan ons schrijven van 13 mei 2014 (zie bijlage), waarin wij u op de hoogte brachten van onder andere misstanden op de A15 en de N61 binnen uw Rijkswaterstaatorganisatie. Wij hebben van u - naast een nietszeggend bericht van ontvangst - geen enkele verdere inhoudelijke reactie ontvangen. U weigert met ons hierover in gesprek te gaan. Er wordt nauwelijks tot geen wijziging gemerkt in de aanpak en oplossing van deze misstanden. Wij houden u dan ook verantwoordelijk voor de gevolgen.

Het is diep zorgelijk dat het bestuur van de Staat der Nederlanden op deze wijze afspraken schendt of handelen nalaat. Zelfs afspraken in getekende overeenkomsten worden niet nagekomen. Afspraken die de beschikbaarheid en veiligheid van het spoor in het geding kunnen brengen. Tevens veroorzaakt het niet nakomen schade aan onze onderneming. Immers het mismanagement dat plaatsvindt in projecten, leidt tot grote financiële schade - ten koste van onze Rijksoverheid - waarbij u niet bereid bent daarover met mij in gesprek te gaan.

Ik geef u tot vrijdag 16 januari aanstaande de tijd om (i) te verklaren dat u het convenant volledig na zult komen, (ii) met een inhoudelijke reactie te komen op deze brief en (iii) een persoonlijke afspraak met mij te plannen teneinde de bestaande problematiek tussen partijen nader te bespreken, niet beperkt tot enkel ProRail, maar ook Rijkswaterstaat. Mocht u aan het gestelde niet kunnen c.q. willen voldoen, dan behouden wij ons alle rechten voor en zullen wij alle juridische stappen zetten die in deze mogelijk zijn, zowel op Nederlands als Europees niveau om de Nederlandse overheid te dwingen het getekende convenant volledig na te komen. Strukton behoudt zich eveneens buiten het juridische aspect om alle rechten voor. Echter, bij deze ga ik er vooralsnog vanuit dat u bereid bent in te gaan op het hierboven gestelde.

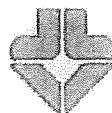
Voor de goede orde ontvangen de heren Alders en Buck alsmede mevrouw Mansveld een kopie van dit schrijven.

Hoogachtend,
Strukton Groep N.V.


Bestuursvoorzitter

c.c.: de heer J.G.M. Alders (President-commissaris ProRail)
c.c.: de heer P.E.M. Buck (President-directeur a.i./Directeur Projecten ProRail)
c.c.: mevrouw W.J. Mansveld (Staatssecretaris)

Bijlage(n): als genoemd



Strukton

AANTEKENEN

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. Hare excellentie mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Strukton Groep NV
Westkanaaldijk 2, UTRECHT
Postbus 1025
3600 BA MAARSSEN
Telefoon +31 (0)30 248 6306
Fax +31 (0)30 248 67 00
www.strukton.com

Datum 13 mei 2014
Ons kenmerk 14-41/rws/04-001/GSA/bve
Onderwerp verontrustheid werkwijze infrastructurele projecten

Hooggeachte mevrouw Schultz van Haegen,

Graag vraag ik uw gewaardeerde, doch dringende aandacht voor het volgende.

Na een zorgvuldige afweging heb ik besloten mij tot u te richten, omdat ik ernstig verontrust en teleurgesteld ben over de wijze waarop contracten van middelgrote en grote infrastructurele projecten door uw bouwdienst Rijkswaterstaat aanbesteed en gemanaged worden.

Strukton heeft momenteel vijf projecten voor Rijkswaterstaat in uitvoering, hiervan gaat één project – zijnde A2 Maastricht – redelijk goed. De overige vier projecten dramatisch slecht. We spreken dan over de projecten A15 Botlek (MaVa), N61, Meppelerdiepsluis en de brug Ewijk. De reden dat het project A2 goed verloopt, is gelegen in het feit dat het management goed functioneert, maar ook omdat het management van beide partijen de wil heeft een succes van het project te maken. Zij zijn – van beide kanten – bereid de schouders eronder te zetten, extra middelen in te zetten (indien nodig), financiële middelen te vinden die nodig zijn voor de realisatie van meerwerk of indien er zich verrassingen voordoen (die niemand had (kunnen) voorzien en financiële consequenties tot gevolg hebben) deze op te lossen. Ook het feit dat één persoon van de overheidskant ongeveer 100% van zijn tijd (van het begin tot het eind) kan besteden aan het project, draagt bij aan de goede aansturing van het project.

De overige vier projecten gaan slecht en hiervoor zijn diverse redenen aan te wijzen. Eén van de belangrijkste redenen is het gebrek aan geld bij Rijkswaterstaat. Gebrek aan geld is voor mij geen legitieme reden, want de opdrachtnemers moeten bij tekorten ook bijstorten. Een andere voor mij geen geldige reden is verantwoording moeten afleggen aan de Rekenkamer, Minister en Landsadvocaat. Rijkswaterstaat moet zich realiseren dat opdrachtnemers zich ook moeten verantwoorden naar raden van commissarissen, geldverstreckers (zijnde de banken die het project financieren of degene die de financiering voor de opdrachtnemers verzorgen), accountants en (bedrijfs)juristen. Bij genoemde vier projecten mis ik van de kant van Rijkswaterstaat de echte wil om van de projecten iets goeds te maken. Van de kant van de opdrachtnemers is die wil er wel en zou die ontbreken, dan zorgen de directies er wel voor dat de gewenste houding tot stand komt. Dat is namelijk

haar verantwoordelijkheid. Met bovenstaande wil ik niet beweren dat er van de kant van de opdrachtnemers niets fout gaat. Er gaan zeker zaken fout (wat ook mag), maar desondanks is nog steeds de wil aanwezig om het goed te doen en van fouten te leren.

Om een beter gevoel te krijgen van de problematiek, schets ik u onderstaand een beeld van de zaken die naar mijn mening de (huidige) situatie bij Rijkswaterstaat typeren en naar mijn oordeel niet kunnen:

- Tijdelijk geen projectleider aanstellen voor het project.
- Op een project teveel projectleiderswisselingen doorvoeren.
- Ontkennen van problemen.
- De wettelijke prijsverhoging van rode diesel niet willen betalen.
- Illegaal geld achterhouden (N57 en N61) met als doel de opdrachtnemers (zwaar) onder druk te zetten.
- Zaken verdraaien, om maar gelijk te krijgen.
- Geen dan wel zeer late besluitvorming, waardoor de opdrachtnemers in de problemen raken: het project kan niet op tijd opgeleverd worden, tenzij de opdrachtnemers bereid zijn veel extra kosten te maken. Voorbeelden van geen of veel te late besluitvorming zijn met name van toepassing op het project A15. Veel te late besluitvorming ten aanzien van het Welplaatracé en de secties 1 en 2 voor de asfaltering. De belangrijkste is echter de discussie met betrekking tot de wapening in het onderwaterbeton. De dienst BoWoTo van de gemeente Rotterdam eist dat er in het onderwaterbeton wapening aangebracht moet worden, dit ondanks het feit dat alles ingeklemd is in damwanden. De hele discussie heeft vijf maanden geduurd. Rijkswaterstaat heeft verzuimd positie in te nemen en heeft ook niet bemiddeld. De vraag is, heeft BoWoTo hier echt iets over te zeggen, zij is niet de opdrachtgever. Mocht dit wel zo zijn, dan hebben de opdrachtnemers hun positie ingedekt met een deskundigenrapport waarin de bevestiging staat dat er geen wapening nodig is. Om niet het risico te lopen (want hiermee wordt bedreigd) dat het project niet zou worden afgenomen bij oplevering, is besloten het ontwerp aan te passen en de reeds gerealiseerde constructie af te breken en het nieuwe ontwerp te realiseren. Het geheel heeft geleid tot een vertraging van vijf maanden. Het team heeft met diverse versnellingsmaatregelen tegen veel hogere kosten (er moest in ploegen gewerkt worden) de vertraging grotendeels ingelopen. Soms vraag ik mij af: kan ik dit van mijn mensen nog wel vragen? Deze misselijke spelletjes van de overheid die zeer veel geld kosten en een gemotiveerd team tot op het bot frustreert. Met betrekking tot de overige vertragingen en issues verwijs ik u naar de verzonden brieven dan wel e-mails van de heer Huis in 't Veld.
- Verzoeken tot meerwerk of wijzigingen (VTW's) niet afwikkelen, ontkennen, eenzijdig vaststellen of er een andere draai aangeven. Alles met het doel niet te betalen voor extra werkzaamheden.
- Rijkswaterstaat moet - als opdrachtgever - de coördinatiefunctie vervullen voor de andere, bij het project betrokken stakeholders. Hiervoor is tussen Rijkswaterstaat en de stakeholders een aanvullend contract afgesloten. Deze rol vervult zij totaal niet. Sterker nog, in de uitvoering verbiedt zij de opdrachtnemers met de stakeholders in overleg te treden, met als gevolg dat er geen optimale afstemming plaatsvindt en grote inefficiëntie optreedt.
- In plaats van met ProRail de afstemming goed te coördineren, zodat alle elementen die op de brugdekken ingebouwd moeten worden, op de wal in te bouwen, stemt zij niet af met ProRail, zodat door de vertraging die hierdoor ontstaat, ProRail de dekken moet

afmonteren op het moment dat deze al tussen de pylonen hangen en de brug in gebruik is. Gevolgen c.q. consequenties zijn (i) een veel duurdere oplossing en (ii) qua veiligheid – naar mijn mening – onacceptabel.

- In de aanbesteding van het project A4 is door één van de aanbiedende partijen een oplossing aangeboden die in de praktijk niet kan. Ik heb daar melding van gemaakt vóór de gunning en gevraagd niet te gunnen. Sterker nog, de partij die deze aanbieding deed, wist zelf dat haar oplossing in de praktijk niet kon. Toch is het project gegund. Het probleem heeft zich direct daarop geopenbaard en is beloond met een extra bedrag van circa EUR 140 mio, dat door Rijkswaterstaat betaald moet worden. Bij mij wekt deze gang van zaken het gevoel van 'de zaak belazeren' loont.
- Twee projecten behelzen het renoveren van objecten (assets), zijnde de brug Ewijk en de Meppelerdiepsluis. Rijkswaterstaat heeft geen idee van de kwaliteit van haar assets. De gevolgen hiervan zijn, dat zij een bestek laat maken voor de renovatie van haar assets. Deze bestekken sluiten (door het gebrek aan kennis over de kwaliteit) niet aan bij de werkelijkheid. Potentiele opdrachtnemers maken een aanbieding op basis van deze 'niet deugdelijke' bestekken. De bieder met de beste score op het gebied van EMVI in combinatie met de laagste prijs, krijgt de opdracht. Deze komt echter vrij kort na de start van het project tot de conclusie, dat de aanbieding niet aansluit bij de werkelijke status van het object (asset). Dit leidt tot veel discussies, verandering van het plan van aanpak, extra kosten, tijdsvertraging et cetera. De hele aanpak leidt tot grote frustratie van beide kanten en tot hoge kosten, waarbij de indruk ontstaat dat Rijkswaterstaat alles aanwendt om de rekening vervolgens bij de opdrachtnemers neer te leggen. Op vorenstaand probleem, heb ik Rijkswaterstaat meerdere malen aangesproken. Er moet een andere aanpak komen en wij als Strukton zijn bereid mee te denken over een andere oplossing.
- Sommige projecten worden aanbesteed in de vorm van een PPS (Publiek-Private Samenwerking). Rijkswaterstaat is echter bij deze projecten de S van Samenwerking vergeten. Rijkswaterstaat gooit het hele project over de schutting en vindt dat alle problemen en risico's voor opdrachtnemer(s) zijn. PPS-projecten zijn projecten met een vaste (en bijna niet voor vertraging vatbare) oplevertermijn. Dit laatste wordt veroorzaakt door de financieringsconstructie, waarbij er naast de overheid, ook financiële instellingen betrokken zijn bij de financiering. De andere financiers willen dat het project op tijd opgeleverd wordt, zodat op de geplande tijd de exploitatieperiode kan ingaan. Tevens zijn zij niet bereid extra te betalen in geval van meerwerk, calamiteiten of onvoorziene omstandigheden. In het geval dat je vindt dat de S van Samenwerking niet meedoet, kan een project met een te grote complexiteit, te grote afhankelijkheid van stakeholders, onvoldoende afbakening van het project en een te hoog risicoprofiel nooit in de vorm van een PPS aanbesteed worden. Bovenstaand heb ik in het kort al eerder uitgelegd aan Rijkswaterstaat. Tijdens dergelijke gesprekken, krijg ik vaak het gevoel dat Rijkswaterstaat de aanwijzingen niet wil of kan begrijpen.
- Hieronder volgt voor drie projecten een onvoorziene situatie:
 - Project N61. Rijkswaterstaat heeft de reeds goedgekeurde bermconstructie niet afgestemd met de provincie Zeeland (de toekomstige wegbeheerder). De provincie wilde de door ons ontworpen constructie niet afnemen. Rijkswaterstaat wil nu een andere bermconstructie.
 - Project Ewijkerburg. De brug is van veel slechtere kwaliteit dan voorzien, dit levert veel meer werk op dan voorzien.
 - Project Meppelerdiepsluis. Tot grote verrassing en niet in het bestek beschreven, wordt rond de sluis asbest aangetroffen.

Naar het oordeel van Strukton moet Rijkswaterstaat de additionele kosten betalen. Zij ontkent dit, geeft geen opdracht voor de extra werkzaamheden, waardoor de projecten vertragen en de kosten alleen maar verder oplopen.

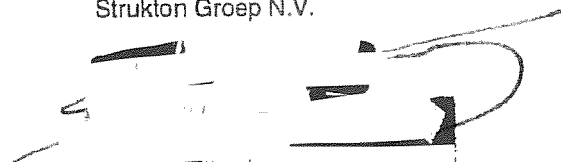
- Aanbesteding van de bruggen Ewijk en Galecopper. Strukton ontvangt voor de EMVI-waardering van de Ewijkerbrug een 9 en voor de Galecopperbrug een 6. Wij (als Strukton) begrijpen er niets van en vinden het plan voor de Galecopperbrug even zo sterk c.q. goed als voor de Ewijkerbrug. Soms bekruipt mij het gevoel dat de hele tendering in Nederland meer een zaak van verdeel en heers, politieke spelletjes en onkunde is. Het lijkt erop dat de schijn, dat het zogenaamd volgens de regels is aanbesteed, belangrijker is dan naar eer en geweten de opdracht te verstrekken aan de beste aanbieder.

Het is niet mijn bedoeling, met alle beschreven punten c.q. voorbeelden, een negatief beeld te schetsen. Mijn bedoeling is duidelijk te maken hoe serieus de problemen zijn. Ook aan de zijde van opdrachtnemers is lang niet alles op orde en ook bij opdrachtnemers moet nogal wat veranderen. Ondanks mijn – misschien wat harde – kritiek ben ik nog steeds van mening dat indien beide partijen (in dit geval Rijkswaterstaat en de opdrachtnemers) bereid zijn serieus te werken aan een betere aanpak, de medewerkers vragen een constructieve en meer proactieve houding met meer betrokkenheid aan te nemen, de toekomstige projecten met een beter resultaat uitgevoerd kunnen worden. Graag zou ik met de leiding van Rijkswaterstaat hier een aanzet toe willen geven.

Ik dank u zeer voor de aan deze brief te besteden aandacht en zie uw reactie met grote belangstelling tegemoet.

Voor de goede orde zal de heer _____ (directeur-generaal Rijkswaterstaat) een cc van dit schrijven ontvangen.

Hoogachtend,
Strukton Groep N.V.



Bestuursvoorzitter

c.c.: Rijkswaterstaat – de heer _____ (directeur-generaal)

Ernstig bezwaar Strukton inzake convenant PGO 3.0 dd 08-01-2015

- Defacto eenzijdig convenant opzeggen door ProRail. ProRail zegt dat het ministerie dit heeft besloten. Bij naam van Riedstra en Mansveld? Aanbesteding volgde OPC- en omzetten PGO contracten is top pijlers van de overeenkomst. Opgewekt vertrouwen geschaad.
- Aanbesteding in huidige vorm (risicoprofiel) niet mogelijk. In 3 maanden onmogelijk een goede format te realiseren.
 - Ontbreken elevator/pitch producten)) – specificatie
 - Ontbreken afkeurcriteria & FMECA)) – condities
 - Ontbreken Data-Status/Configuratie)) – randvoorwaarden
 - Ontbreken leer & verbeterpunten uit pilotcontracten (geen verkleining Wig van Wim)
- Dit betekent o.a.:
 - Kwaliteit als driver weg!
 - Vertrouwen weg!
 - Aanbesteding gereed maken goed contract wordt wederom gefrustreerd!
 - Veiligheid en Beschikbaarheid borgen is weg! Linkerzijde FMECA opbouwen.
- Aanbevelingen uit diverse veiligheidsrapporten van ILT en OVV / cie. Kuiken / beheer concessie '15-'25, oplegbrief Hilversum zijn dus nu defacto niet geborgd. Hoe wel te borgen? Tweede Kamer en overige partijen niet juist geïnformeerd.
- EU regelgeving biedt wel degelijk mogelijkheid om convenant in overeengekomen vorm uit te voeren! Bij NS wel mogelijk, concessie, Stadler opdracht enz. In 2013 convenant wel in orde met regelgeving, nu in eens niet meer?

PGO kan blijkbaar wel tot 24 maanden worden verlengd?! OPC kan zelf langer bestaan???

Willekeurige en zich tegensprekende wijze van werken. Werkt keer op keer vertragend!

Als voorbeeld: Punten uit Oplegbrief 2^e kamer: nav Hilversum

Ook gaat ProRail proactiever en gebaseerd op risico-analyses de aannemer toetsen en inspecteren, zodat beter wordt vastgesteld of de aannemer het inspectie- en onderhoudsregime zodanig uitvoert dat de veilige berijdbaarheid van de infrastructuur gewaarborgd is. De verdere invoering van prestatiegericht onderhoud op basis van "PGO 3.0" richt zich eveneens op verbeterde kennisuitwisseling tussen aannemers over belangrijke faalmechanismen en risico's, alsmede op de kwaliteit van overdracht indien een onderhoudsgebied wordt overgedragen. Daarnaast werkt ProRail aan eenduidige, concreet hanteerbare veiligheidsnormen die begin 2015 gereed zijn en in de loop van 2015 in zowel nieuwe als bestaande onderhoudscontracten worden ingevoerd.

ILT concludeert dat ProRail zich bij het toepassen van dit type wissel niet heeft gehouden aan de randvoorwaarden van het ontwerp en dat onvoldoende beheerst is afgeweken van de onderhoudsnormen. ILT beschouwt dit als een bevestiging van meerdere bevindingen uit het onderzoek "Prestatiegericht Onderhoud van de Nederlandse Spoorweginfrastructuur", dat op 21 februari 2014 naar uw Kamer is gestuurd³, en van een belangrijke bevinding uit het "Onderzoek naar het buiten gebruik nemen van wissels en sporen in Den Haag en Rotterdam op 19 februari 2014", dat op 6 oktober 2014 naar uw Kamer is gestuurd⁴.

Verder moet ProRail doorgaan met de eerder, onder andere naar aanleiding van het ILT-rapport over PGO-contractering, ingezette verbetermaatregelen met betrekking tot het kleinschalig onderhoud. Het incident in Hilversum heeft opnieuw laten zien dat verbetering nodig is, ook in de overdracht tussen aannemers in geval een gebied van aannemer wisselt. Ik onderschrijf de noodzakelijke verbeteracties die ProRail in haar onderzoek schetst om de geconstateerde tekortkomingen in het onderhoud aan te pakken. Het verbetertraject "PGO 3.0" speelt hierbij een grote rol. Met de in "PGO 3.0" ingezette lijn wordt niet alleen gewerkt aan meer proactief onderhoud dat moet leiden tot verminderingen van het aantal verstoringen, maar ook op het ondervangen van veiligheidsrisico's, onder andere door het formuleren van concrete, eenduidige veiligheidswaarden die altijd gelden en waarop in geval van overschrijding onmiddellijk actie moet worden genomen. Ook de noodzakelijke verbetering van de kennisborging en -uitwisseling omtrent de actuele staat van onderhoud van de infrastructuur vormt een belangrijk onderdeel van "PGO 3.0".

79

Van: _____
Verzonden: woensdag 14 januari 2015 12:04
Aan: _____
Onderwerp: RE: AKTIE FW: Brief IenM en memo stand van zaken PGO-uitrol

Hallo _____

_____ heeft mij vanochtend bericht dat _____ en _____ aan de slag gaan met de diepgaandere juridische analyse van het convenant en de onderliggende startnotitie. Ook spreken _____ en ik straks nog even met _____ destijds vanuit OVS betrokken tijdens de periode dat het convenant werd opgesteld.

Vriendelijke groet,

Van: _____
Verzonden: woensdag 14 januari 2015 11:50
Aan: _____
CC: _____
Onderwerp: AKTIE FW: Brief IenM en memo stand van zaken PGO-uitrol
Urgentie: Hoog

Zie onderstaande mail van _____ heb jij al iemand bereid gevonden om de juridische analyse van het convenant te doen?
Kan jij _____ een naam geven zodat hij het dossier kan overdragen (er is helaas alleen een papieren dossier)
Grt _____

Van: _____
Verzonden: woensdag 14 januari 2015 9:05
Aan: _____
Onderwerp: FW: Brief IenM en memo stand van zaken PGO-uitrol

Hallo, _____

Ik stuur je hierbij mijn laatste bericht aan _____ door. Is bij jou al bekend welke collega ik kan betrekken om mee te denken over het memo over de stand van zaken? Hierin wil ik ook nog wat noties over de governance opnemen.

Ik ben vandaag toch in Den Haag, dus als bekend is welke collega van jou hierin helpen kan ik ook de fysieke stukken onder het PGO-convenant overdragen (i.v.m. de juridische check of IenM/Staat der Nederlanden hier op enigerwijze juridisch op kan worden aangesproken, zoals we gisteren bespraken).

Vriendelijke groet,



To: _____

Subject: Brief IenM en memo stand van zaken PGO-uitrol

[REDACTED]

Vriendelijke groet,

[REDACTED]

(b)

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 15 januari 2015 8:28
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: Definitieve brief voor Strukton

Beste [redacted]

Dank voor je akkoord. Medeparaaf [redacted] -begrijp ik, zo staat deze nu ook op de minuut, toch? Laat mij weten of dit vanochtend digitaal kan, zo niet, dan zorg ik dat jullie z.s.m. de door Hellen geparafeerde versie ontvangen.

-----Original Message-----

From: [redacted]
Sent: Wednesday, January 14, 2015 07:08 PM W. Europe Standard Time
To: [redacted]
Subject: RE: Definitieve brief voor Strukton

Ha [redacted],
Ik ben akkoord met deze versie van de brief
Bij SenW heeft Ans medeparaaf bevoegdheid. Zij zal daarom de medeparaaf van HBJZ moeten geven.
Grt
M [redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 14 januari 2015 16:57
Aan: [redacted] 4Z
Onderwerp: Definitieve brief voor Strukton

Beste [redacted]

Hierbij digitaal de brief zoals deze wat mij betreft de lijn in kan. Ans, ik heb hierin jouw opmerkingen verwerkt en aan het begin op verzoek van DBO nog een korte alinea opgenomen die ingaat op de zorgpunten van dhr. Sanderink.

Zouden jullie mij uiterlijk morgenochtend voor 10.00 per mail willen laten weten of jullie akkoord zijn?

Alvast erg bedankt!

Vriendelijke groet,

[redacted]
Accountmanager ProRail

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

e-mail: [redacted]
.....

ik werk niet op woensdag

[REDACTED]
Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 15 januari 2015 10:00
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Definitieve brief voor Strukton

Dank!

.....
Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 15 januari 2015 9:25
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Definitieve brief voor Strukton

Dame en heer,
Voor alle duidelijkheid: akkoord met deze brief.
Groet
[REDACTED]

.....
Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 14 januari 2015 16:57
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Definitieve brief voor Strukton

Beste [REDACTED]

Hierbij digitaal de brief zoals deze wat mij betreft de lijn in kan. Ans, ik heb hierin jouw opmerkingen verwerkt en aan het begin op verzoek van DBO nog een korte alinea opgenomen die ingaat op de zorgpunten van dhr. Sanderink.

Zouden jullie mij uiterlijk morgenochtend voor 10.00 per mail willen laten weten of jullie akkoord zijn?

Alvast erg bedankt!

Vriendelijke groet,

[REDACTED]
Accountmanager ProRail

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

[REDACTED]
e-mail [REDACTED]

.....
ik werk niet op woensdag

82

HEDEN

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Staatssecretaris

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

Contactpersoon

Datum
15 januari 2015

Kenmerk
IenM/BSK-2015/4052

Bijlage(n)
1

INKOMEND
 UITGAAND

REG.NR. BSK-2015/4052

008012 15.01.15 15:56:71

beslisnota

W 15/1/15

Inleiding

12 januari heeft u een brief ontvangen van Strukton inzake het Prestatiegericht Onderhoud (PGO). Strukton stelt daarin ondermeer geen vertrouwen te hebben in de verdere invoer van PGO zoals ProRail dat voorstelt en dat met deze werkwijze kwaliteit en veiligheid van het spoor in het geding zijn. Bijgaande brief dient als reactie hierop.

Geadviseerd besluit

- Bijgevoegde brief ondertekenen ter verzending aan Strukton

Argumentatie

- Deze antwoordbrief stelt dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu geen juridische dan wel enige andere rol ten aanzien van het PGO convenant uit 2013 heeft.
- Het ministerie heeft ProRail van juridisch advies voorzien over de verdere uitrol van PGO.
- Het ministerie spreekt ProRail aan op de prestaties maar heeft geen directe invloed op de onderhoudsstrategie.
- U geeft in de antwoordbrief aan binnenkort het gesprek te zullen voeren met Strukton en de andere leden uit de PGO stuurgroep.

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

De brief is afgestemd met HBJZ.

DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,

drs. L.M.C. Ongering

paraaf
DGB-OVS
Digitaal akkoord
per mail, 15/1