

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. S. van Veldhoven
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

| | | | |
|-------------|----------------------------|----------|------------------|
| Datum | 22 juni 2018 | Eigenaar | Raad van Bestuur |
| Ons kenmerk | VT20170018-1546735203-1107 | | |
| Bijlage(n) | 2 | | |
| Onderwerp | PGO | | |
| Datum | 22 juni 2018 | | |

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Bij deze wil ik u informeren over de voortgang van het PGO -programma en de volgende betekenisvolle stap in de transitiefase van de uitrol van het PGO-programma zoals dat begin 2016 is opgesteld. We melden hier voor een goed begrip en overzicht zowel kort de historie als de voortgang en bijzonderheden.

Duurzaam betrouwbaarder spoor tegen lagere maatschappelijke kosten

De implementatie van Prestatie Gericht Onderhoud (PGO) leidt tot minder storingen, een reductie van functiehersteltijd en minder treinhinder per jaar ten opzichte van de oude manier van onderhoud en contractering (OPC); tijdens de ontvlechting van het NS concern is het kleinschalig onderhoudswerk belegd bij drie commercieel opererende bedrijven. Deze contracten werden jaarlijks stilzwijgend verlengd. Deze constructie was niet langer wenselijk en leidde ook niet tot 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 de beweging gemaakt naar het geleidelijk omzetten van deze oude contracten naar in concurrentie aanbestede PGO contracten. Een eerste gevolg van het aanbesteden was de komst van een vierde onderhoudsaannemer op het spoor. De nieuwe aanbestede contractvorm hield een impactvolle verandering in voor betrokken partijen. Naast de positieve effecten van lagere kosten en betere prestaties, had deze transitie ook ingrijpende gevolgen voor de bedrijfsvoering van de spooronderhoudsaannemers: bedrijven moesten stevig snijden in hun organisatie en bezuinigen op personeel. Breed gedeelde zorgen over het behoud van vakmanschap en over de gevolgen voor de dagelijkse operatie waren de (onbedoelde) neveneffecten.

Convenant en pilots

Gezien de operationele risico's van een onbeheerste transitie heeft ProRail in overleg met het ministerie in 2013 besloten tot een standstill en bemiddeling. De bemiddeling heeft geleid tot een convenant tussen ProRail en de spooraanneemers ten behoeve van een beheerste invulling van de transitie. Het convenant betrof onder meer een herstart van de aanbestedingen met vier zogenaamde pilots. De pilots hadden ten doel het verder verbeteren van de PGO-contracteringssystematiek. De toenmalige directie van ProRail had begin 2014 besloten de pilotcontracten onderhands te gunnen voor een looptijd van tien jaar, in plaats van de eerder

beoogde drie-en-een-half jaar. In 2015 heeft PWC een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de totstandkoming van de pilotcontracten. Uit dit onderzoek bleek dat (zorgen omtrent) non-compliance met verschillende bij de gunning van overheidsopdrachten geldende concurrentieregels aan de orde was. De conclusies van dit PWC rapport zijn in het voorjaar van 2015 door ProRail met het ministerie gedeeld en vervolgens met de Kamer gedeeld.

Dientengevolge hechtte ProRail eraan om een strategische heroverweging door onder meer de Boston Consulting Group (BCG) op het PGO programma uit te voeren, alvorens de aanbesteding van onderhoudsgebieden te hervatten. De aanpak die op basis hiervan is gekozen, maakt alle onderhoudscontracten zo snel als mogelijk 100 % compliant (waarbij te allen tijde de kwaliteit en veiligheid op het spoor worden geborgd). BCG heeft de dilemma's op het vlak van PGO gewogen, en de significante maatschappelijke voordelen van PGO onderschreven. De aanpassingen die voortkomen uit de heroverweging staan vermeld in de brief d.d.18 februari 2016 aan uw ministerie.

Programmaplanning op schema

De afgelopen jaren is hard gewerkt door ProRail en de markt. Het tempo waarmee onderhoudsgebieden zijn aanbesteed is hoog en vraagt het uiterste van de markt. De programmaplanning loopt vooralsnog op schema. Op dit moment werken 16 van de 21 gebieden met een PGO-contract, waarvan 12 volledig compliant aanbesteed met het nieuwe PGO contract. Tot eind 2019 worden nog negen contracten aanbesteed. In de bijlage treft u de schematische weergave aan. De aanbesteding van de pilotgebieden wordt op dit moment voorbereid. Dit betekent dat conform planning de huidige PGO-contracten in de pilotgebieden (Den Haag, Wadden, Twente en Gelre) per eind 2019 aanbesteed zijn. Dit is in lijn met de eerder gedeelde planning, de analyse van PWC en de aanpak op basis van BCG zodat de contractering van het kleinschalig onderhoud in alle gebieden in overeenstemming met wet- en regelgeving wordt gebracht.

Volgende stap

ProRail heeft in het kader van het PGO compliance programma samen met Stibbe gezien welke juridische aspecten met het oog op de voorgenomen beëindiging van de PGO pilotcontracten tot nu toe niet of onvoldoende zijn belicht. Hierover treft u in de bijlage een brief van Stibbe aan waarin dit nader toegelicht wordt. In het licht van het vermoeden dat mogelijk niet marktconforme vergoedingen zijn betaald, zal in lijn met het advies van Stibbe in dat kader een marktconformiteitstoets worden uitgevoerd. Onafhankelijk van de definitieve uitkomst hiervan start de voorbereiding op deze aanbestedingen in augustus 2018 met een verwachte Go-live datum van eind 2019.

ProRail staat samen met de onderhoudsaannemers aan de vooravond van het volgende gedeelte van de PGO-transitie. In deze tranches worden nog vijf gebieden en de vier niet compliant pilotgebieden aanbesteed. Dat is inclusief twee gebieden met een aangepaste planning: gebied 'Zee-Zevenaar' heeft nu een verwachte Go-live datum van 1 april 2019, gebied 'Brabant en Limburg' gaat naar verwachting live op 1 maart 2019. Het is als gevolg van de vertraging mogelijk noodzakelijk om lopende contracten, tot de (uitgestelde) Go-live datum, enkelvoudig te verlengen. Deze aanpassingen hebben geen invloed op de beoogde volledige compliance per eind 2019.

ProRail signaleert dat de combinatie van de aanbestedingsplanning enerzijds en het overdragen van contractgebieden van de voorgaande onderhoudsaannemer naar de opvolgend onderhoudsaannemer een grote druk legt op de beschikbare capaciteit en operationele prestatie bij zowel ProRail als de spooronderhoudsaannemers. Dit jaar en komend jaar starten

12 van de 21 onderhoudsgebieden met een nieuw PGO contract. Dit betekent veel operationele veranderingen in een korte tijd.

De komende anderhalf jaar wordt daarmee een spannende tijd, die de nodige uitdagingen met zich meebrengt, waarbij ProRail zich maximaal inspant om de transitie beheerst uit te blijven voeren. Uiteraard blijven we het ministerie daar geregeld over informeren.

Met vriendelijke groet,

Status PGO Aanbestedingen



| Jaar | Tranche | Gebied | Contract | Huidige status |
|------|---------|------------------|-------------|----------------|
| 2016 | 1 | De peel | PGO | Gereed ✓ |
| | 1 | HNK | PGO | Gereed ✓ |
| | 1 | Rotterdam | PGO | Gereed ✓ |
| 2017 | 2 | Rijn & Gouwe | PGO | Gereed ✓ |
| | 2 | Drenthe | PGO | Gereed ✓ |
| | 2 | Zeeland | PGO | Gereed ✓ |
| | 3 | Betuwe | PGO | Gereed ✓ |
| | 3 | Amsterdam | PGO | Gereed ✓ |
| | 3 | Veluwe | PGO | Gereed ✓ |
| 2018 | 4 | Kennemerland | PGO | Gereed ✓ |
| | 4 | Amstelsepoort | PGO | Gereed ✓ |
| | 5 | Dordrecht | PGO | Gegund |
| | 5 | Zee-Zevenaar | KeyRail | Aanbesteding |
| | 6 | Limburg | OPC | Aanbesteding |
| | 6 | Brabant | OPC | Aanbesteding |
| 2019 | 7 | Neerlands Midden | OPC | Voorbereiding |
| | 7 | Eemland | PGO | Voorbereiding |
| | 8 | Den Haag | PGO (Pilot) | Niet gestart |
| | 8 | Wadden | PGO (Pilot) | Niet gestart |
| | 8 | Twente | PGO (Pilot) | Niet gestart |
| | 8 | Gelre | PGO (Pilot) | Niet gestart |