

Vergaderjaar 2016–2017

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 710

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 januari 2017

Hierbij bied ik uw Kamer een tussenrapportage van de ILT aan inzake de verbeteringen in het PrestatieGericht Onderhoud (hierna: PGO) door ProRail, alsmede de reactie van ProRail op dit rapport¹. Deze rapportage volgt op de rapportage van 11 september 2015² van de ILT waar zij een tussentijds oordeel had over de vorderingen die ProRail heeft gemaakt in het opvolgen van de aanbevelingen uit het ILT-rapport over PGO van 16 december 2013³.

Uitrol PGO

Vorig jaar heb ik uw Kamer geïnformeerd⁴ over de dubbele transitie ten aanzien van het kleinschalig onderhoud. Enerzijds moeten alle contractgebieden worden aanbesteed volgens de geldende wet- en regelgeving, anderzijds wordt de stap gemaakt naar een nieuwe manier van contracteren. Hiermee worden grote maatschappelijke en financiële voordelen behaald. Er wordt een hogere kwaliteit van het spoor gerealiseerd tegen lagere kosten. Daarnaast draagt PGO bij aan het aantoonbaar veilig en betrouwbaar maken van het spoor.

De uitrol van nieuwe PGO-contracten is in volle gang. Diverse PGO-gebieden zijn aanbesteed en in beheer genomen door de betreffende aannemer. Op dit moment werken 13 van de 21 gebieden met een versie van het PGO-contract. Het tempo van de uitrol is daarbij een aandachtspunt. In het begin kunnen de prestaties kortstondig dalen als er een nieuwe aannemer in een gebied is begonnen en het gebied nog moet leren kennen. Omdat gebieden op hetzelfde moment worden aanbesteed,

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Kamerstuk 29 984, nr. 619

³ Kamerstuk 29 984, nr. 466

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 671

is er een kans dat deze daling in verschillende gebieden tegelijkertijd plaatsvindt. Dit is één van de factoren die de uitrolsnelheid bepalen.

De uitrol loopt op schema om eind 2019 alle gebieden volgens een PGO-contract te hebben aanbesteed. Over het geheel genomen zijn de resultaten van PGO tot dusver positief. Het aantal verstoringen en de treinhinder daalt sneller in de gebieden waar PGO wordt toegepast. Hierdoor is de prijs-kwaliteit verhouding in de gebieden met een PGO-contract inderdaad verbeterd. ProRail blijft tijdens de uitrol bezig met het monitoren van eventuele risico's en het treffen van mitigerende maatregelen. ProRail borgt hiermee een constante verbetering van het aanbestedingsproces dat moet leiden tot een optimale prijs-kwaliteit verhouding.

Oordeel ILT over voortgang verbetermaatregelen

Tegelijkertijd met de transitie naar PGO-contracten werkt ProRail onder andere aan de invoering van het nieuwe normenstelsel voor onderhoud, een procedure voor het beheerst afwijken van die normen en een systeem voor het delen van data over de fysieke staat van de infrastructuur (spoordata). De ILT is intensieve gesprekken met ProRail gestart om inzicht te verkrijgen in de achterliggende keuzes. Op basis van deze gesprekken is de voortgang van de implementatie van deze maatregelen, waar in 2013 en 2015 ook over is gerapporteerd, het afgelopen jaar opnieuw beoordeeld en ziet de ILT duidelijke verbeteringen. Het onderling begrip is vergroot, achterliggende keuzes zijn gedeeld en men heeft gebruik kunnen maken van elkaars kennis en kunde in de keuzes die gemaakt worden bij de uitrol van PGO.

Implementatie nieuw normenstelsel

ProRail heeft, zoals eerder gemeld, een nieuw normenstelsel geïntroduceerd. De ILT stelt vast dat de onmiddellijke-actiewaarde (OAW), die bepaalt wanneer het spoor niet meer gebruikt mag worden, is ingevoerd in alle onderhoudsgebieden. Dat is een belangrijke stap, omdat hiermee de veilige berijdbaarheid van de infrastructuur wordt geborgd. De onderhoudswaarde (OW), die bepaalt wanneer het spoor onderhoud nodig heeft, en interventiewaarde (IW), die bepaalt wanneer het spoor met beperking gebruikt mag worden, worden met ingang van dit jaar stapsgewijs geïmplementeerd in de contracten.

ProRail beziet thans op welke wijze deze normen worden toegepast in de bestaande contracten. Dit vereist een zorgvuldige afweging. In elk geval zal het nieuwe normenstelsel uiterlijk in 2019 volledig zijn ingevoerd.

ProRail heeft voor het nieuwe normenstelsel, als onderdeel van het veiligheidsbeheerssysteem, een opleidingstraject ontwikkeld om experts op te leiden en te certificeren. Deze experts zijn bevoegd om te beoordelen of en zo ja, onder welke voorwaarden, een object nog bereden kan worden als de interventiewaarde is overschreden. De ILT heeft geoordeeld dat dit beoordelen een transparant proces is en acht dit van groot belang. Hiermee is geborgd dat competente experts de veiligheidsmarges in concrete situaties op een juiste wijze beoordelen. De opleiding is gestart en de eerste twee functionarissen zijn recentelijk geslaagd. ProRail verwacht dat op korte termijn nog meer vakmensen gaan slagen. Ik stel vast dat ook op dit aspect van de implementatie van het normenstelsel belangrijke stappen voorwaarts zijn gezet.

Uitwisseling van onderhoudsgegevens

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld werkt ProRail samen met de spooraanneemers aan het programma Spoordata. Dit programma beoogt data over de toestand van de spoorinfrastructuur betrouwbaar en toegankelijk te maken voor ProRail en haar partners. Het draagt bij aan een optimaal beheer van de infrastructuur. ProRail werkt stapsgewijs toe naar integrale dataontsluiting. De tussenrapportage benoemt de belangrijkste stappen waarmee Spoordata in 2017 in gebruik wordt genomen. Eind 2017 staat «het huis» waarbinnen de uitwisseling van onderhoudsdata en storingsdata gaat plaatsvinden. ProRail heeft besloten om de planning van het op orde brengen van de configuratiedata (waar ligt het, wat is het, wat kan het) gelijk op te laten lopen met de uitrol van de nieuwe PGO-contracten. Voordat ProRail een gebied gaat aanbesteden brengt zij eerst in kaart wat waar ligt en wat de specificaties en functies zijn. Vervolgens gaat de aannemer in het PGO-gebied werken met het nieuwe informatieportaal. Als alle PGO-gebieden zijn aanbesteed is daarmee alle relevante en geautoriseerde informatie over de aanwezige objecten beschikbaar en toegankelijk voor alle marktpartijen. De ILT constateert dat het plan van ProRail, gezien de complexiteit, realistisch is maar vindt dat ProRail alle kansen moet benutten om het project te versnellen.

In 2018 zal de ILT een representatieve steekproef uitvoeren om te beoordelen of het programma Spoordata het zicht van ProRail op de fysieke staat van de infrastructuur ook in de praktijk heeft verbeterd. Dit is in lijn met de aanbevelingen van de commissie-Kuiken uit 2012 om één keer in de vijf jaar de fysieke kwaliteit van het spoor te laten controleren door een onafhankelijke partij. Ik sta achter deze aanpak van de ILT.

Tot slot

Op basis van de bevindingen van de ILT stel ik vast dat ProRail op de goede weg is met de verbetermaatregelen. Ik onderschrijf de conclusie van de ILT dat het thans nog te vroeg is om vast te stellen dat de grond voor de overtredingen en tekortkomingen is weggenomen. De tussentijdse bevindingen van de ILT en de reactie van ProRail daarop geven mij vertrouwen voor de toekomst.

Het koppelen van diverse verbetermaatregelen aan de uitrol van de PGO-contracten vind ik een verstandige keuze, ook al duurt de implementatie van enkele maatregelen hierdoor langer. Ik onderschrijf het uitgangspunt van ProRail dat zorgvuldigheid boven snelheid gaat, maar ik zal ProRail blijven stimuleren om te versnellen waar het kan.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema