

Directeur Spoorvervoer,

Ministerie van Verkeer en Waterstaat,
Postbus 20901,
2500 EX Den Haag

Datum	19 mei 2010	Behandeld door
Ons kenmerk	AKI\2431847	Telefoonnummer
Bijlage(n)	--	Faxnummer
Onderwerp	--	

Geachte heer

Projecten
Directie en Ondersteuning

In antwoord op uw brief van 30 november 2009 (kenmerk VENW/DGMO-2009/11651) informeer ik u, mede namens de deelnemers aan het Strategisch Platformoverleg, als volgt.

Bezoekadres
Anthur van Schendelstraat 670
3511 MJ Utrecht

In uw brief vraagt u een reactie van het Strategisch Platformoverleg ProRail – Spooraanneemers op de vragen die zijn gesteld in een motie ingediend door de Kamerleden Roemer, Vendrik en Cramer aangaande de vitaliteit van de spoorsector. Verder vraagt u het mandaat van de voorzitter van dit platform verder aan te scherpen.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Sinds een aantal jaren voeren ProRail en de spoorbouwsector regulier overleg op operationeel en strategisch niveau. De onderwerpen die in deze overlegorganen worden besproken betreffen alle aspecten die te maken hebben met contractering en uitvoering van spoorbouwwerkzaamheden. Voor onderwerpen zoals werkvolume, kwaliteit van uitvoering, planning van werkzaamheden, en aanbesteding en contracten functioneren aparte werkgroepen die rapporteren aan de overlegorganen. Onderwerpen aangaande veilig werken worden besproken in de Stichting railAlert. De onderwerpen die in de motie Roemer e.a. worden genoemd maken deel uit van de gesprekken in werkgroepen en overlegorganen. De overlegorganen en een aantal werkgroepen hebben een continue karakter. De beantwoording van de vragen uit de motie Roemer e.a. hebben dan ook een "stand van zaken" karakter.

Opmerkingen bij de overwegingen in de motie Roemer, Vendrik en Cramer

Ontslagdreiging spoorwerkers

Het afgelopen decennium is de productiviteit van de spoorbouwsector sterk toegenomen. Dit als gevolg van modernisering van spoorbouwmachines, nieuwe monitoringssystemen, introductie van een nieuw type onderhoudscontract en de aanbesteding daarvan. Voor spoorbouwaannemers betekent dit een beperkte toename in hoger geschoold personeel en een afname in lager geschoold personeel. Daarnaast neemt het aantal spoorbouwaannemers toe door de komst van buitenlandse bedrijven op de Nederlandse markt (Nederlandse spoorbouwaannemers zijn overigens ook actief in het buitenland). De verwachting is dat bij gelijkblijvend werkvolume, het personeelsbestand in de spoorwegbouwsector per saldo zal krimpen.

Functiehersteltijden

In de huidige onderhoudscontracten, de zogenaamde OPC-contracten¹, spannen ProRail en de aannemers zich in om storingen binnen een gemiddelde FunctieHerstelTijd (FHT) van 120 minuten te verhelpen. Met de introductie van nieuwe onderhoudscontracten (PGO-contracten)² staat als te leveren prestatie het voorkomen van storingen centraal. Aangezien het technisch en economisch niet realistisch is om een spoorstelsel het gehele jaar en 24 uur per dag volledig operationeel te hebben, zijn in het PGO-contract prestatie-afspraken voor Beschikbaarheid & Betrouwbaarheid opgenomen. In de prestatie-afspraken wordt onderscheid gemaakt tussen oorzaken waar direct functieherstel nodig is en oorzaken die de punctualiteit van de treindienst niet aantasten. Contractueel zijn voor direct functieherstel van de infrastructuur meerdere klassen met verschillende FHT'en en maximaal toegestane aantal storingen onderkend. De vereiste maximale FHT in het PGO-contract varieert van 30 tot 500 minuten (afhankelijk van het type storing), waarbij het gemiddelde 105 minuten is. De daadwerkelijk contractueel overeengekomen FHT wordt mede bepaald door de in concurrentie gedane aanbieding. Voor oorzaken die de punctualiteit van de treindienst niet aantasten geldt als prestatieafspraken dat de storingen in gemiddeld 2,5 uur op jaarbasis hersteld dienen te worden. De prestatie-afspraken voor FHT passen in de afspraken van outputsturing en faciliteren de groei van het treinverkeer op het spoorwag.

Restrictieve toelating spoorbouwaannemers

ProRail hanteert voor de toelating van spoorbouwbedrijven erkenningsregelingen voor wijzigings- en vernieuwingswerkzaamheden en voor onderhoudswerkzaamheden. Deze erkenningsregelingen hebben het karakter van een certificering. Voordat bedrijven worden toegelaten tot het uitvoeren van werkzaamheden vinden uitgebreide audits plaats. Hierbij wordt vastgesteld of bedrijven over voldoende kennis, kunde en materieel beschikken om de veiligheid en de beschikbaarheid van het Nederlandse spoorwag te waarborgen. Definitieve erkenning wordt pas verkregen na het succesvol uitvoeren van proefprojecten. Het hebben van een definitieve erkenning is voorwaarde om deel te mogen nemen aan aanbestedingen. Door het periodiek meten van de prestaties en het herzien van erkenningen wordt gecontroleerd of bedrijven blijvend voldoen aan de eisen uit de erkenningsregeling.

Europese mededinging- en aanbestedingsrichtlijnen staan niet toe dat ProRail een maximum stelt aan het aantal te erkennen bedrijven.

Overname personeel

Als gevolg van de aanbestedingen van projecten en onderhoudscontracten zal de marktverdeling tussen de spoorwagbouwaannemers continue in beweging zijn. Dit kan ertoe leiden dat personeel van werkgever wisselt. Door een RIS-CAO en een bedrijfstak pensioenfonds is de overgang van personeel tussen de spoorwagbouwaannemers laagdrempelig. Overgang vindt plaats op vrijwillige basis tussen werknemer en werkgever.

Controle op werkzaamheden

De onderhoudsaannemer heeft een meldingsplicht om afwijkingen in de infrastructuur pro-actief te melden en daarmee aan te geven dat hij blijvend voldoet aan gestelde eisen. De

¹ OPC (Output Proces Contract) is de contractvorm voor onderhoud welke is ingevoerd direct na de verzelfstandiging van het NS onderhoudsbedrijf

² PGO (Prestatie Gericht Onderhoud) is de contractvorm welke sinds enkele jaren voor onderhoud wordt toegepast

onderhoudsaannemer toetst zijn eigen werk als contractuele verplichting en staat garant voor de inrichting en uitkomst van de eigen werkzaamheden. ProRail toetst het kwaliteitssysteem van de onderhoudsaannemer aan de hand van inspecties op de kwaliteit van de infrastructuur en audits op de beheersing, inrichting en uitvoering, van de werkprocessen. De meldingsplicht van de onderhoudsaannemer en het risicogestuurd toetsen door ProRail vergroten de betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van de te leveren prestaties. Arbo-veiligheid vormt als speerpunt een belangrijk onderdeel in het risico-gestuurd toetsen van ProRail. IWW voert eveneens een risicogestuurd toetsplan uit op de beheersing van de processen in de keten ProRail – onderhoudsaannemers.

Vitaliteit van de spoorwegbouwsector

Geconstateerd wordt dat de spoorwegbouwsector in toenemende mate een Europese markt wordt. De hoge investeringen in spoorwegbouwmaterieel (tot € 40 miljoen voor moderne spoorvernieuwingsmachines) kunnen slechts renderen in een Europese markt. Dit betekent dat Nederlandse spoorbouwaannemers actief worden in het buitenland en buitenlandse bedrijven zich melden op de Nederlandse markt. Echter het Nederlandse spoor kent eigen systemen en eigen regels. Voor meer gespecialiseerde werkzaamheden aan het spoor is gedegen kennis nodig van alle technieken die deel uit maken van de spoorweginfrastructuur en de onderlinge samenhang (sporen, wissels, treinbeveiliging, tractie-energie, communicatiesystemen, etc.). Met name voor onderhoudswerkzaamheden en voor het uitvoeren van werkzaamheden bij storingen en calamiteiten zijn "full service providers" noodzakelijk. In het Strategisch Platformoverleg zoeken ProRail en de spoorwegbouwbedrijven naar een evenwicht tussen (internationale) concurrentie en continuïteit voor de bedrijven. Hiertoe zijn al enkele initiatieven genomen.

In overleg met de vervoerders en de spoorwegbouwbedrijven wordt in het project "Tijd Ruimte Slots" gezocht naar het minimaliseren van de hinder, als gevolg van werkzaamheden, voor vervoerders en het optimaliseren van de continuïteit van werkzaamheden voor spoorwegbouwbedrijven. Werkzaamheden worden per corridor geclusterd en de geclusterde werkpakketten worden over het jaar verdeeld. Voor vervoerders biedt dit het voordeel dat niet beschikbaarheid van een traject zich beperkt tot één buitendienststelling; voor de bedrijven betekent dit een spreiding van werkzaamheden over het gehele jaar. De eerste "Tijd Ruimte Slots" zijn inmiddels vastgesteld voor werkzaamheden die de komende jaren in Friesland, Groningen en Drenthe moeten worden uitgevoerd. In het kader van dit project en in overleg met de Stichting railAlert (arbeidsveiligheid) wordt onderzocht of veilig werken in enkelsporige buitendienststellingen mogelijk is. Dit gebeurt ook om de hinder voor vervoerders te minimaliseren.

In overleg met de spoorwegbouwbedrijven wordt naar nieuwe methoden van aanbesteden van bovenbouwvernieuwingswerkzaamheden gezocht. Tot nu toe wordt dit per werk aanbesteed. Onderzocht wordt of aanbesteding van dit type werk kan plaatsvinden op basis van marktaandeel. Het beoogde voordeel voor bedrijven is dat zij hierdoor voor komende jaren meer zekerheid krijgen over de te verwachten omzet en daarmee over de continuïteit van het bedrijf.

Eind 2008 is ProRail in het kader van een versnellingsactie begonnen spoorwegbouwwerkzaamheden eerder uit te voeren. Dit heeft er toe geleid dat pieken in verwachte werkzaamheden in de jaren 2011 en verder deels zijn verschoven naar 2009 en 2010. Alle daarvoor in aanmerking komende werkzaamheden zijn inmiddels aanbesteed. In het kader van het

Versnellingsproject Raildempers en in het kader van extra wintermaatregelen hoopt ProRail nog dit jaar een extra pakket aan spoorwerk te kunnen aanbesteden.

Periodiek worden bedrijven geïnformeerd over het te verwachten investeringsvolume voor de komende periode. Als bijlage treft u hiervan een voorbeeld aan. Daarnaast informeert ProRail bedrijven door middel van een aanbestedingskalender over de voorgenomen aanbestedingen in het komende jaar. Deze aanbestedingskalender wordt ieder kwartaal geactualiseerd en wordt op internet gepubliceerd

Mandaat van de voorzitter van het Strategisch Platformoverleg

De heer ^{is} is, na overleg tussen ProRail en de spoorwegbouwbedrijven gevraagd de rol als onafhankelijk voorzitter van het Strategisch Platformoverleg op zich te nemen. In het DO-Infra is met u de opdracht aan de voorzitter besproken.

In mijn brief ben ik uitvoerig ingegaan op de onderwerpen zoals die periodiek worden besproken in het Platform-overleg. Ik ga er daarom vanuit dat op deze wijze is voldaan aan uw verzoek van 30 november 2009.

Met vriendelijke groet, mede namens voorzitter en leden van het Strategisch Platformoverleg

Directeur Projecten ProRail

Bijlage: Brief van ProRail aan Bouwend Nederland over werkvolume

Bouwend Nederland

Postbus 340
2700 AH ZOETERMEER

Datum	7 april 2010	Behandeld door
Onderwerp	Werkvolume	
Ons Kenmerk	EDMS/2379766	

Geachte

Projecten
Directie Projecten

Bezoekadres
Arthur van Schendelstraat 670
3511 MJ Utrecht
Nederland

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
Nederland

www.prorail.nl

In september 2009 ontving u een brief van ProRail met kenmerk PB/1561033 met daarin de, toen actuele, inzichten omtrent de ontwikkeling van het marktvolume spooraanneemers. De spooraanneemers hebben in het Strategisch Platformoverleg hun waardering over de onderbouwing en de kwaliteit van de cijfers uitgesproken. Deze vormen voldoende basis om tot goede inzichten in de spoorbranche te komen.

Inmiddels heeft er opnieuw overleg plaatsgevonden met de VRI (de heren Schönebaum, Rijper en van Royen) waarbij is afgesproken dat er op een tweetal momenten in het jaar overleg over marktvolume spooraanneemers aan de orde is:

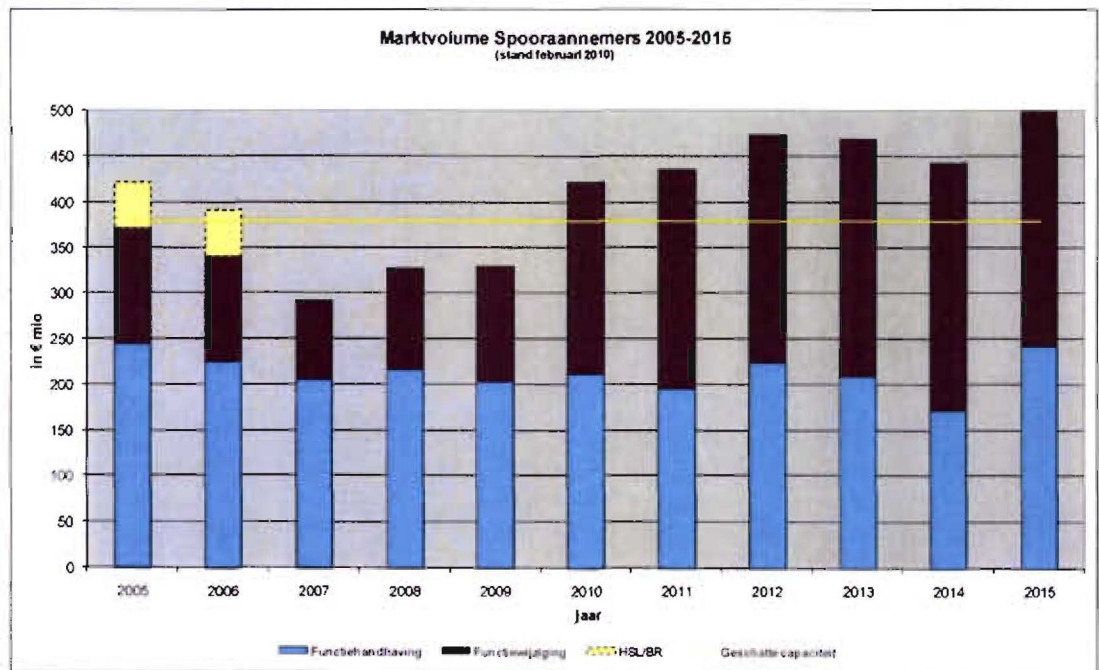
1. In het voorjaar met name gericht op realisatie van het voorgaande jaar, een doorkijk in lopend jaar en een indicatie voor komende vijf jaar.
2. In het najaar met name gericht op lopend jaar en inzicht in de komende vijf jaar.

In het onlangs gehouden overleg zijn de drie onderwerpen uit punt 1 besproken aan de hand van de meest recente inzichten van ProRail (realisatie 2009, Businessplan 2010 en MIRT aanvraag 2010-2020) en van de spooraanneemers (realisatie 2009 en prognose 2010)

Geconcludeerd is dat de inzichten met betrekking tot de realisatie 2009 op elkaar aansluiten en dat er met betrekking tot de prognose 2010 nog een beperkte discrepantie bestaat tussen de cijfers van ProRail en de cijfers van de spooraanneemers. Dit verschil wordt de komende periode onderzocht.

Ook de werkvolumes voor 2011 t/m 2015 zijn besproken, waarbij door de VRI de wens is uitgesproken om netto volumes zichtbaar te maken. Dat betekent dus een te maken inschatting over het behaalde/te behalen aanbestedingsresultaat.

Het volgende overzicht geeft het actuele beeld aan tot 2015. Voor alle duidelijkheid wil ik nog benadrukken dat eventuele aanbestedingsresultaten voor de jaren vanaf 2010 nu nog niet in de cijfers zijn verwerkt. Het betreft dus "bruto" cijfers.



Noot: Het volume spooraanemers werk op de westelijke en verlengde Havenspoorlijn zijn niet in deze cijfers opgenomen. Deze werkzaamheden lopen administratief via het Havenbedrijf

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
ProRail B.V.