

Vergaderjaar 2017–2018

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 787**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juni 2018

In 2016 is uw Kamer geïnformeerd over de planning van ProRail inzake de transitie bij het kleinschalig onderhoud naar prestatiegericht onderhoud (PGO), waarbij wordt overgegaan van output proces contracten (OPC) naar PGO-contracten (Kamerstuk 29 984, nr. 671). Met deze brief informeer ik u over de voortgang van de transitie van OPC- naar PGO-contracten. ProRail heeft mij geïnformeerd (Bijlage 1)<sup>1</sup> over het feit dat de laatste tranches van aanbestedingen nu worden voorbereid, waarbij ProRail ook de 4 PGO- pilotgebieden als reguliere PGO-contracten gaat aanbesteden.

De transitie van OPC-contracten naar PGO-contracten is een goede ontwikkeling. Hiermee wordt het spoor betrouwbaarder, worden duurzaamheid en innovatie gestimuleerd en wordt het kleinschalig onderhoud goedkoper. Deze transitie zal volgens planning eind 2019 zijn afgerond. ProRail zal binnenkort de laatste fase starten door gesprekken te voeren met de aannemers over de beëindiging van de pilotcontracten. ProRail heeft over de beëindiging van de pilotcontracten nader advies ingewonnen. Dit advies bevestigt dat de voorgenomen stap naar aanbesteding van deze contracten de juiste is om volledig aan wet- en regelgeving te voldoen. Ik kom hier in het vervolg van deze brief op terug.

### *Transitie naar Prestatiegericht Onderhoud (PGO)*

Het dagelijks kleinschalig onderhoud is momenteel verdeeld in 21 onderhouds-gebieden met elk een eigen onderhoudscontract. Van oudsher betroffen dit OPC-contracten, die onderhands aan de zittende aannemer werden gegund. In 2007 is de transitie naar PGO-contracten van start gegaan. Dit had enerzijds als doel om alle onderhoudscontracten conform wet- en regelgeving aan te besteden en anderzijds om hogere kwaliteit tegen lagere kosten te realiseren. Het betreft daarmee een dubbele transitie. In PGO-contracten wordt – in tegenstelling tot OPC-contracten –

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

niet door ProRail voorschreven wat precies moet worden gedaan, maar zijn resultaatverplichtingen afgesproken, zodat de aannemer eigen expertise en innoverend vermogen kan inzetten.

Zoals eerder gemeld zijn de prestaties beter en de kosten lager in de gebieden die reeds zijn omgezet van OPC naar PGO. Uit informatie van ProRail blijkt dat het aantal technische storingen aan de infra in PGO-gebieden ruim 20% lager is en de impact op vertraging van treinen tot 16% lager. De besparing op de kosten voor het kleinschalig onderhoud op het spoor werd door de The Boston Consulting Group in 2016 op € 1 miljard geschat (dit betreft zowel de kosten als de baten over de jaren heen, vertaald naar het prijspeil van 2016). Dit komt mede doordat de kosten van een PGO-contract gemiddeld 40% lager liggen dan bij een OPC-contract. Het overgaan naar PGO-contracten was een van de maatregelen die noodzakelijk is voor het behalen van meerdere, eerder opgelegde taakstellingen.

#### *Gefaseerde aanpak en voortgang transitie PGO*

In 2015 is uw Kamer geïnformeerd over een analyse van PWC in opdracht van ProRail naar de totstandkoming van de vier pilotcontracten (Kamerstuk 29 984, nr. 607). PWC concludeerde dat ProRail met de 10-jarige pilotcontracten gedurende langere tijd niet in overeenstemming zou zijn met de aanbestedingswetgeving en ook dat ProRail daardoor was afgeweken van het afgesproken tijdpad voor de transitiefase, die in beginsel tot 2017 zou lopen.

Naar aanleiding daarvan is ProRail na overleg met mijn departement tot een nieuwe fasering gekomen (Kamerstuk 29 984, nr. 671). Deze fasering houdt in dat ProRail eerst de aflopende (reeds aanbestede) PGO-contracten opnieuw gaat aanbesteden, vervolgens de nog resterende OPC-gebieden en als laatste de pilotcontracten gaat aanbesteden. Deze transitie loopt op schema. Twaalf gebieden zijn inmiddels opnieuw aanbesteed en afgerond. De aanbestedingsprocedures zijn hierbij op een correcte wijze verlopen. Dit wordt bevestigd door de toetsing die tijdens enkele gerechtelijke procedures heeft plaatsgevonden. Tenslotte start ProRail binnenkort de gesprekken met de aannemers over het beëindigen van de vier pilotcontracten, zodat deze aanbesteed kunnen worden. Voorgaande leidt ertoe dat, in overeenstemming met de afspraak uit 2016, de transitie uiterlijk eind 2019 is afgerond.

#### *Afwikkeling van de pilotcontracten*

Voorafgaand aan de start van deze laatste fase, heeft ProRail juridisch advies gevraagd om te kunnen beoordelen of alle risico's nu in beeld zijn, zodat indien nodig aanvullende maatregelen kunnen worden genomen. Dit naar aanleiding van het hierboven vermelde onderzoek van PwC waaruit bleek dat (zorgen omtrent) non-compliance met verschillende bij de gunning van overheidsopdrachten geldende concurrentieregels aan de orde was. Hierover is uw kamer op 25 juni 2015 geïnformeerd (Kamerstuk 29 984, nr. 607). Uit het advies (onderdeel van bijlage 1) blijkt dat een vermoeden bestaat dat de spooraannemers niet-marktconforme vergoedingen hebben ontvangen voor de door hen verrichte werkzaamheden in het kader van de pilotcontracten. Om hierover uitsluitsel te verkrijgen wordt geadviseerd nader onderzoek te doen. ProRail neemt dit advies ter harte en heeft besloten op korte termijn een onafhankelijk marktconformiteitsonderzoek te laten uitvoeren. Parallel aan dit onderzoek zullen de gesprekken tussen ProRail en de aannemers over de beëindiging van de PGO-pilotcontracten plaatsvinden zodat deze volgens planning kunnen worden aanbesteed.

Ik verwacht van ProRail en de aannemers dat met deze stap een situatie ontstaat die aan alle geldige wet- en regelgeving voldoet.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer