

## Verlag themabijeenkomst (2) beheer en onderhoud EC Rail

onderwerp: Verlag themabijeenkomst (2) beheer en onderhoud EC Rail  
datum: 16 maart 2012 (13:30 – 16:30)  
aanwezig: Gerrit Barmentlo (Bestuur Regio Utrecht); Pim Uijtdewilligen (Stadsregio Rotterdam); Erik Bouma (Gemeente Amsterdam); Bauke Hoogzaad (Gemeente Amsterdam); Pieter Joosten (Stadsgewest Haaglanden); Max Lamb (Stadsgewest Haaglanden); Rene Beusmans (Provincie Zuid Holland); Loek Dieteren (Provincie Limburg); Emile Oostenbrink (CROW); Koen Bekking (CROW)  
afwezig: Maurits Nelissen (Stadsregio Amsterdam)  
verslag d.d.: 16 maart 2012  
auteur: Koen Bekking  
nummer: n.v.t.  
kopie: Werkgroep EC Rail

---

### 1. Welkom en introductie

Pieter opent de bijeenkomst en heet alle aanwezigen van harte welkom.

### 2. Rondje stand van zaken metropoolregiovorming

Het kabinet heeft een duidelijk standpunt met betrekking tot de vorming van metropoolregio's. Pim geeft aan dat de betekenis hiervan voor het bestaan van EC Rail besproken te worden in de werk- en regiegroep.

Dit onderwerp zal besproken worden bij de komende werk- en regiegroepvergadering.

### 3. Presentatie Max Lamb, gevolgd door discussie

Max en Pieter hebben interviews gehouden bij Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, en Den Haag. Max presenteert de bevindingen van deze interviews (presentatie meegestuurd met dit verslag en beschikbaar op Pleio).

*Bauke: Het actueel houden van het AM-systeem kost meer tijd dan vooraf gedacht werd. De interactie met de service provider is heel intensief.*

*René: Een belangrijke vraag is wie eigenaar is van het AM-systeem en zich verantwoordelijk voelt voor de inhoud van het systeem.*

*Pieter: De geschiedenis van de DO's is belangrijk. Pas in de loop van de tijd heeft de DO de wens gekregen om meer inzicht in de bestedingen ten aanzien van B&O te krijgen.*

*Bauke: Is het wel de bedoeling dat er een eenduidige invulling van AM-systemen komt?*

*Max: Iedere organisatie is anders. Er zijn wel overeenkomsten op een hoog niveau, maar de uitwerking kan anders zijn (bijvoorbeeld de Wet lokaalspoor).*

*Emile: Wat is nou precies de toegevoegde waarde van het AM-systeem, wegen de baten op tegen de kosten? Er werd bijvoorbeeld geconcludeerd dat de invoering meer tijd blijkt te kosten dan gedacht.*

*Pim: Wanneer de kosten en baten van een AM-systeem naast elkaar worden gezet, blijkt het gebruik van een AM-systeem waardevol te zijn. De extra tijd die invoering van het systeem kost, is in vergelijking met de opbrengsten erg laag. Erik: Een belangrijk argument is ook dat een AM-systeem nodig is om goed gebruik van de markt te maken (bijvoorbeeld in bestekken).*

*Pim: Misschien vallen de verwachtingen tegen. Maar naarmate een AM-systeem ingevoerd wordt, blijkt dat het veel voordelen heeft.*

*Erik: Opvallend is dat verschillende DO's verschillende redenen hebben om een AM-systeem in te voeren. Uiteindelijk komen alle DO's bij een AM-systeem uit. Hoewel deze systemen natuurlijk wel kunnen verschillen.*

*Emile: Is er wel kennis voorhanden voor DO's die een AM-systeem willen invoeren? Zo ja, waar haal je dat vandaan?*

*Max: Dergelijke kennis wordt veelal bij collega's gezocht.*

#### **4. Presentatie René Beusmans, gevolgd door discussie**

René heeft interviews gehouden met personen in het operationeel en tactisch veld. Dit waren informatieve interviews, waarbij het makkelijk bleek vanuit EC Rail informatie in te winnen. René presenteert de bevindingen van deze interviews (presentatie meegestuurd met dit verslag en beschikbaar op Pleio).

René deelt een document rond waarin de gespreksnotities zijn gebundeld (document meegestuurd met dit verslag en beschikbaar op Pleio).

In het interview met de BRU tipte BRU over de best practices van Duitse collega-bedrijven, waar zij veelvuldig contact mee hebben. Door het inzetten van een meerploegendienst bij beheer en onderhoud van het materieel neemt de inzetbaarheid daarvan toe. Naast efficiënt gebruik van de werkplaats kan met minder materieel de dienstregeling worden uitgevoerd..

*René: In de zin van complexiteit zijn vergelijkingen met grote bedrijven mogelijk.*

*Max: Bij grote bedrijven moet er aan het eind van het jaar onder de streep iets over blijven. De DO's opereren in het publieke domein. Dit is een belangrijk verschil.*

*Gerrit: Op het moment dat mensen binnen de DO's met belastinggeld werken, begint men anders te denken en te redeneren. De houding van mensen in het publieke domein verandert.*

*René: Zoals het er nu naar uitziet wordt de Rijn Gouwelijn een hoogwaardige busroute.*

*René: Het gebruik van een AM-systeem vraagt een verandering van cultuur binnen een organisatie. Maar cultuur hangt mede af van de organisatievorm en zijn we bereid om de ambtelijke organisatie om te buigen in een taakgerichte organisatie, de organisatievorm waar assetmanagement om vraagt?*

*René: De invoering van assetmanagement laat zich vergelijken met de manier waarop een kwaliteitsmanagementsysteem in een organisatie wordt ingevoerd (ISO 900x). Er is zelfs overlap, want in beide staat beheersing van de bedrijfsprocessen centraal. Het kwaliteitsplandenken kan nog verbeterd worden.*

*Bauke: Er is een document van UIC over de invoering van AM-systemen binnen deze sector (document meegestuurd met dit verslag en beschikbaar op Pleio).*

*Pieter: Wat wordt precies bedoeld met instandhoudingsspecificaties?*

*René: Dit is een soort bandbreedte waarbinnen de installatie zijn functie kan vervullen. Dit zijn echter alleen waarden, een soort kwaliteitsnormen. Hoe je dit bereikt staat in een onderhoudsplan.*

*Gerrit: Er bestaat spanning over wie eigenaar is van data en voor wie dit inzichtelijk is. Hier ligt een mogelijke rol van EC Rail.*

*Pieter: Er is op dit vlak behoefte aan standaard normeringen. Hier ligt een mogelijke rol voor EC Rail.*

*René: Het sturen op geld in samenhang met prestaties blijkt niet te gebeuren.*

*Gerrit: Er wordt dagelijks aan BRU gemeld hoeveel trams er uitrijden. Dit is een heel simpele manier om beschikbaarheid te meten. Het voornemen is om dit ook over de dag heen te gaan volgen. Vooral de ochtend-uitrij is het meest kritisch.*

*Pieter: Er is een poging gedaan om de beschikbaarheid van infrastructuur te definiëren. Dit bleek erg lastig te zijn. Hier is dan ook mee gestopt.*

*René: Beheerplannen als stuurmiddel zijn er niet. Het beheerplan zou ervoor moeten zorgen dat er een leercurve geborgd is.*

## **5. Presentatie Pieter Joosten, gevolgd door discussie**

Pieter heeft een collega in Melbourne (Department of Transport) bezocht en presenteert de bevindingen van dit gesprek (presentatie meegestuurd met dit verslag en beschikbaar op Pleio).

Er is een kaart beschikbaar van het hele lijnennet van Metro en de Tram inclusief ondergrond, waarop ingezoomd kan worden (net als met Google Street View). Ondergrond kan worden uitgeschakeld zodat alleen de assets overblijven. De assets objecten kunnen aangeklikt worden, waarna gegevens met betrekking tot onderhoud verschijnen.

De Staat Victoria is eigenaar dit systeem. De aannemers zijn verantwoordelijk voor het vullen en onderhouden van dit systeem. De controle hierop ligt bij Victoria.

Uit het hele AM-systeem, komt voor de contractbeheerder een overzicht van kosten. Op basis daarvan wordt bepaald hoeveel geld er nodig is over de concessie periode. Dit wordt aangegeven, waarna potentiële aannemende partijen die in willen schrijven voor een periode van vier maanden 'langs het spoor' mogen lopen. Er kan door deze partijen aangegeven worden dat er in de toekomst bijvoorbeeld 11 km spoor in plaats van 10 km spoor vervangen dient te worden. Hierna liggen alle onderhoudsactiviteiten inclusief vervangingsonderhoud vast. Door afspraken te maken over KPI's maar ook over de verdeling van kosten die over de looptijd worden vermeden door optimaal met LCC om te gaan wordt inventiviteit van de vervoerder die ook het B&O verzorgt optimaal gestimuleerd.

Een vraag die binnen Haaglanden leeft is wat gewoon beheer en onderhoud is en wat een vervangingsinvestering. Deze vraag speelt bij Victoria dus helemaal niet, omdat dit in één systeem is vastgelegd.

Victoria heeft al twee aanbestedingen achter de rug van zowel Metro als Tram. Men adviseert veel tijd te gebruiken voor de aanbesteding. De kosten voor de aanbesteding staan niet in verhouding met de totale omvang van de aanbesteding en het geld wat men kan besparen bij een goede aanbesteding met de juiste contracten. Ervaringen met de aanbesteding wil men graag delen.

## **6. Bespreking mogelijk vervolg onderwerp Asset Management binnen EC Rail**

Max opent een presentatie (presentatie meegestuurd met die verslag en beschikbaar op Pleio), aan de hand waarvan een mogelijk vervolg kan worden bepaald.

Erik mist een stelling over rolvastheid. De rolvastheid van de Asset Manager, User, etc.

Verschillende DO's hebben het AM-systeem verschillend ingericht. Er dient nadrukkelijk bedacht te worden wat een rol is. Deze dient benoemd te worden en hier moet een organisatie zich aan houden.

Let op: er wordt uitgegaan van de wettelijke verantwoordelijken in het kader van de Wet Lokaalspoor.

De eigenaar van het AM-systeem hoeft niet de eigenaar van de assets te zijn.

Railinfra gaat om hardware, maar het gaat ook om een stukje software (AM-systeem) en orgware (bijbehorende organisaties). Deze laatste is direct gekoppeld aan de bevoegdheden van de DO's.

BRU werkt eraan om op alle plekken waar tramweg ligt, ook recht van opstal te verkrijgen (vastgelegd bij het Kadaster). BRU is nu alleen nog eigenaar van de spoorstaven en wil dus recht met betrekking tot grond verkrijgen. Hierdoor hoeft er later minder energie in de juridische status gestopt te worden. Dit ligt gevoelig, vooral in de stad Utrecht.

Ja, laten zien dat het in veel situaties nog een wegbeheerder is, waarvan men zich niet realiseert dat deze wegbeheerder er is. In de toekomst zal het voorkomen dat er twee wegbeheerders zijn op één locatie. Dit wordt een issue. Echter komt dit voort uit de Wet Lokaalspoor.

Erik: Belangrijk is bewustwording van het benoemen van rollen en hieraan vasthouden. Hij schetst in een tabel de volgende rollen en vult daarbij voor elke DO in of het bij de opdrachtgever is belegd (publieke rol) of bij de opdrachtnemer (private rol).

	Limburg	BRU	R'dam	Haagl.	A'dam (Gem. en SR)
<b>AO</b>	Publiek	Publiek	(Publiek)	(Publiek)	Publiek
<b>AM</b>	Privaat	Publiek	(Privaat)	(Privaat)	Publiek
<b>SP</b>	Privaat	Privaat	(Privaat)	(Privaat)	Privaat
<b>AU</b>	Privaat	Privaat	(Privaat)	(Privaat)	Privaat

Toelichting:

AO=Asset Owner

AM=Asset Manager

SP=Service Provider

AU=Asset User (vervoerder, exploitant)

Het zou goed zijn om als EC Rail vast te leggen wat deze rollen zijn en wat deze betekenen (ook in het kader van de Wet lokaalspoor).

Hoewel rollen, taken en bevoegdheden veelal duidelijk lijken te zijn, is het belangrijk deze op te schrijven en dit ook aan partijen te laten weten.

Deze vier rollen zijn in algemene zin beschreven in literatuur. Tevens is van belang hier duidelijkheid over te krijgen vanuit verschillende verantwoordelijkheden in het kader van de financiering en de wet lokaal spoor. Feitelijk is aanbesteden hierin niet leidend maar dient wel betrokken te worden in de continuïteit van het B&O van de assets en bedrijfsvoering.

Het helpt in de onderlinge communicatie, om helderheid te verschaffen over de rollen, bijvoorbeeld richting het ministerie van I&M. Voorgaande wordt gezien als een vervolg opdracht voor de thema werkgroep.

Pieter probeert een vervolgopdracht te formuleren voor deze themagroep. De vervolgopdracht komt aan de orde in de komende werkgroepvergadering. Als hier overeenstemming over te bereiken is, kan het direct daarna in de regiegroep ingebracht worden.

## **7. Sluiting**

Bauke: Wellicht is het nuttig om in het kader van bezuinigingen de bruikbaarheid van een AM-systeem te bestuderen. Pim heeft hier ervaring mee (RET heeft het systeem gebruikt om een voorstel voor bezuinigingen te doen). De budgetverantwoordelijke neemt hiermee risico's.

Pieter sluit de bijeenkomst.