

provincie **HOLLAND**
ZUID

Lid Gedeputeerde Staten

J.W.A. van Dijk

Contact

T 070 - 441 60 77

F 070 - 441 78 83

jwa.van.dijk@pzh.nl

Postadres Provinciehuis

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

T 070 - 441 66 11

www.zuid-holland.nl

Datum

18 november 2008

Ons kenmerk

PZH-2008-914676

Uw kenmerk

Bijlagen

2

Voorzitter Statencommissie Mobiliteit, Kennis en
Economie

Onderwerp

Vergadering commissie MKE de dato 26 november 2008

Geachte voorzitter,

Op 4 november 2008 hebben Gedeputeerde Staten in haar vergadering de notitie "Budgetinformatie beheer en onderhoud RijnGouwelijn" inclusief de bijbehorende 5-minutenversie vastgesteld. Omdat deze stukken vervolgens ter kennisneming aan de Provinciale Staten worden aangeboden, is in deze vergadering opgemerkt dat bezien moest worden in hoeverre de financiële informatie, met het oog op een toekomstige aanbesteding, via de Provinciale Staten openbaar zouden worden gemaakt. Daarnaast hebben Gedeputeerde Staten verzocht een aantal minder principiële aspecten te verduidelijken. Naar aanleiding van de opmerkingen is in de notitie en in het 5-minuten document de financiële informatie "ingedikt" tot alleen de totale kostenraming voor de RijnGouwelijn Oost en West.

Abusievelijk zijn echter de versies zoals behandeld in de bovengenoemde GS-vergadering zonder aanpassingen vanuit GS/DT naar de griffier gezonden. De griffier heeft deze versie vervolgens op 12 november aan de leden van de Provinciale Staten gestuurd. Omdat de financiële details in deze versie, nadat zij openbaar worden, de marktwerking tijdens de toekomstige aanbesteding kunnen beïnvloeden verzoeken wij de reeds ontvangen exemplaren te laten vervangen door de bijgesloten versies om deze in de commissie vergadering van 26 november te behandelen.

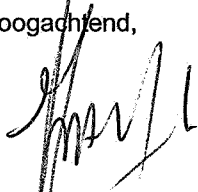
Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bus 65
stoppen bij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

Voor de goede orde vermelden wij dat de juiste versie van de notie te herkennen is aan de notatie (5) achter "augustus 2008" op het voorblad en dat achter de datum op het voorblad van de 5-minuten versie de extensie "/ps" is vermeld. Daarbij kennen de stukken nog maar één kostentabel.

Met excuses voor het ongemak,

Hoogachtend,



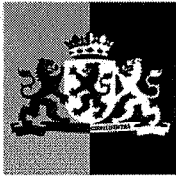
J.W.A. van Dijk

Bijlagen:

- Notitie Budgetinformatie beheer en onderhoud RijnGouwelijn;
- 5-minuten versie voor Provinciale Staten.

Afschrift aan:

- J.C.M. Kursten
- R.L. de Jager



Datum vergadering Gedeputeerde Staten
4 november 2008/ps

Verzenddatum

Geheim
Nee

19 NOV. 2008

Portefeuillehouder
Dijk, JWA, van

Paraaf Provinciesecretaris

Termijn
Niet van toepassing

Onderwerp

Ter kennisgeving o.b.v. actieve informatieplicht: Budgetinformatie beheer en onderhoud RijnGouwelijn

Bijlagen

- Aanbiedingsbrief aan PS van GS inzake budgetbehoefte beheer en onderhoud RijnGouwelijn;
- Notitie budget informatie beheer en onderhoud RijnGouwelijn.

1. Onderwerp in kort bestek

De aanleg van de RijnGouwelijn (RGL) door Leiden (en naar Katwijk en Noordwijk) en Gouda heeft tot gevolg dat de provincie een verantwoordelijkheid krijgt voor het beheer en onderhoud van light rail infrastructuur. Gedeputeerde Staten heeft op 17 juli 2007 besloten dat de Dienst Beheer Infrastructuur van de provincie nadere invulling zal gaan geven aan deze, voor de provincie, nieuwe taak.

De huidige planning van de RGL laat grofweg de volgende mijlpalen zien:

- Eind 2010: uitbreiding bestaande exploitatie Gouda-Alphen aan den Rijn met gedeelte Gouda maaiveldniveau;
- Eind 2015:
 - o Start exploitatie Alphen aan de Rijn-Leiden, inclusief Leiden binnenstad (RGL-Oost);
 - o Start exploitatie Leiden-Katwijk/Noordwijk (RGL-West).

Aanvang beheer- en onderhoudswerkzaamheden

Voor de provincie zal de start van de daadwerkelijke onderhoudswerkzaamheden aanvangen eind 2010, wanneer het gedeelte Gouda maaiveld in exploitatie gaat. De onderhoudswerkzaamheden zullen vervolgens eind 2015 flink toenemen wanneer ook het deel door Leiden en naar Katwijk/Noordwijk operationeel zal zijn. In aanloop op het daadwerkelijk onderhoud vanaf 2010 vangt voor de provincie het beheer van de RGL-infrastructuur vanaf heden feitelijk aan. Het beheer begint met het treffen van de voorbereidingen om het beheer en onderhoud vanaf de start van de exploitatie van de RGL zo soepel mogelijk te laten verlopen. Zo wordt een beheerplan opgesteld met bijbehorende referentiedocumenten en dienen er samenwerkings afspraken gemaakt te worden met ProRail en gemeenten waar de RGL doorheen loopt. Tevens zal er vanaf eind 2010 een (markt)partij moeten zijn geselecteerd en voorbereid die voor de provincie het beheer en onderhoud op een deskundige en professionele manier kan uitvoeren.

Budgetbehoefte

Om het beheer en onderhoud van de RGL-infrastructuur op een planmatige wijze te kunnen uitvoeren heeft de provincie voor het beheer en onderhoud van railinfrastructuur een budgetbehoefte.

Analoog aan de systematiek die gehanteerd wordt voor het beheer en onderhoud van wegen en vaarwegen zal PZH-DBI het beheer en onderhoud van de RGL planmatig uitvoeren. Dit betekent dat de infrastructuur niet alleen technisch maar ook functioneel op orde moet worden gehouden. Deze beheersystematiek betekent dat programmagestuurd wordt onderhouden waarbij het budget volgt uit het programma. Het budget voor wat betreft beheer en onderhoud bestaat uit de volgende onderdelen:

- Dagelijks beheer en onderhoud;
- Grootschalig beheer en onderhoud;
- Regulering gebruik;
- Algemene beheertaken;
- Test- en proefbedrijf.

Functionele aanpassingen worden de eerste jaren bij de RGL niet verwacht, aangezien het hier nieuwe railinfrastructuur betreft die aan de laatste wensen en eisen voldoet.

Omdat het onderhoud en beheer van railinfrastructuur voor de provincie nieuw is zijn de kostenraming voor bovengenoemde activiteiten voor de RijnGouwelijn bepaald aan de hand van ervaringscijfers van andere spoorprojecten binnen Nederland. Hierbij is rekening gehouden met recente ervaringscijfers van lightrailssystemen. (van oa RandstadRail). Daarnaast zijn gegevens van het Centrum Vernieuwing Openbaarvervoer (CVOV) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat gebruikt.

Test- en proefbedrijf

Als onderdeel van de voorbereiding zijn de kosten voor het test- en proefbedrijf expliciet in beeld gebracht. Voor de provincie is het belangrijk het test- en proefbedrijf gedegen aan te pakken. Hieruit is geleerd van RandstadRail waar het test- en proefbedrijf in eerste instantie tot het minimum werd beperkt. Dit had tot gevolg dat de exploitatie na nog geen maand stil moest worden gelegd. Met een drastische herziening van het test- en proefbedrijf en veel extra inspanning is het uiteindelijk na acht maanden gelukt om de exploitatie weer op gang te krijgen. Los van de tijd- en geldconsequenties ontstaat met dergelijke vertragingen een onbeheersbare imagoschade met langdurige gevolgen. Daarbij wordt opgemerkt dat het dramatische verloop van het test- en proefbedrijf bij RandstadRail helaas geen incident is. Andere grote railprojecten als de HSL en de Betuweroute laten gelijke ervaringen zien. Reden genoeg voor provincie om op het test- en proefbedrijf hoog in te zetten en hier bij de voorbereiding veel aandacht aan te geven. Gekozen is daarom om bij aanvang van het test- en proefbedrijf de beheer- en onderhoudsorganisatie gesteld te hebben staan. Bij het opstellen van de kostenraming is daarom rekening gehouden met een substantiële kostenpost beheer en onderhoud test- en proefbedrijf. Daarnaast zijn de kosten ter voorbereiding op het test- en proefbedrijf aan de hand van een projectplan geraamd.

Budgetbehoefte

De tabel hieronder geeft een overzicht van de totaal te verwachte beheer- en onderhoudskosten, over de jaren tot en met 2018 en verdeeld naar de RijnGouwelijn Oost en West.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
RGL-Oost	0,8	0,85	1,3	1,4	1,4	1,4	1,85	4,25	5,9	5,9	5,9
RGL-West	0,05	0,05	0,15	0,15	0,15	0,15	0,6	3,0	5,5	5,5	5,5
Totaal (niet geëgaliseerd)	0,85	0,9	1,45	1,55	1,55	1,55	2,45	7,25	11,4	11,4	11,4
Totaal (geëgaliseerd)	1,0	1,0	1,25	1,75	1,75	1,75	1,75	7,25	11,4	11,4	11,4

Tabel: totale beheer- en onderhoudskosten van de RGL-Oost en RGL-West. Bedragen in miljoenen euro's (excl. BTW, prijspeil 2008)

De berekende budgetbehoefte is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- De beheer- en onderhoudskosten voor de RGL-Oost zijn gebaseerd op het Definitief Ontwerp RGL-Oost, de kosten voor RGL-West aan de hand van het voorkeustracé uit de MER;
- De kosten zijn inclusief het beheer en onderhoud van de infrastructuur op het opstel terrein (de Elfenbaan).
- De kosten zijn exclusief het gedeelte waar ProRail, als beheerder van het hoofdspoor net, voor verantwoordelijk is;
- De kosten voor grootschalig beheer en onderhoud worden pas gemaakt vanaf 2021 (tien jaar na start RGL) en zijn dus niet meegenomen in de tabel.
- Omdat het een kostenraming betreft met een nauwkeurigheid van +/- 30% mag gesteld worden dat de totale kosten niet zullen wijzigen indien gekozen wordt voor het Leidse traject Hooigracht Langegracht in plaats van de Breestraat. De voorziene kostenwijziging is ten aanzien van het totaal namelijk marginaal.

Eind 2007 is het beheer van de RijnGouwelijn met het schrijven van het projectplan "Beheer RijnGouwelijn" gestart. Voorbereidingen om het onderhoud eind 2010 op een goede manier te laten aanvangen zijn daarna opgestart. De kosten die vanaf 2008 tot eind 2010 gemaakt worden zijn gebaseerd op dit projectplan.

Uit de tabel komt naar voren dat als voorbereidingskosten in de periode 2008-2010 jaarlijks ca € 1 miljoen benodigd is. Dit is inclusief de kosten die gemaakt moeten worden voor het doorlopen van het test- en proefbedrijfdeel in 2010. De lasten van het beheer en onderhoud van de RijnGouwelijn 2009 t/m 2012, opgenomen in de Kadernota 2009 als intensiveringen, zijn gedekt in programma 2, integrale Bereikbaarheid, van de begroting 2009.

De kosten voor het beheer en onderhoud vanaf 2011 worden in 2010 geactualiseerd. De eventuele extra financiële consequenties van deze actualisatie zullen worden meegenomen in de Kadernota 2011.

Voor verdere verdieping wordt verwezen naar de bijgevoegde notitie Beheer en onderhoud RijnGouwelijn.

2. Afbakening van (wettelijk) kader en partijen

a. Europees/nationaal/provinciaal wettelijk en beleidskader

De aanleg van de RGL brengt met zich mee dat de provincie eigenaar wordt van railinfrastructuur. Hiermee heeft de provincie de verantwoordelijkheid voor een afdoende instandhoudingsniveau. Indien daar niet aan wordt voldaan kan de provincie bij schade,

als gevolg van gebreken aan de infrastructuur, aansprakelijk worden gesteld. Dit geldt overigens alleen voor het gedeelte dat geen onderdeel uitmaakt van het hoofdspoornet van Nederland. Voor het hoofdspoornet is per wet bepaald dat ProRail beheerder is.

b. Relatie andere interne beleidsterreinen

Het slagen van de RGL wordt onder andere bepaald door een goede afstemming tussen de disciplines realisatie (vertegenwoordigd door het projectbureau RGL), de exploitatie van de lijn (vertegenwoordigd door het bureau RSV van de afdeling Verkeer en Vervoer) en beheer en onderhoud (vertegenwoordigd door DBI). Deze drie disciplines streven na om binnen de gestelde randvoorwaarden een optimale infrastructuur te realiseren. Ten behoeve van de integratie van deze verschillende disciplines/systemen vindt met grote regelmaat overleg plaats.

c. Relatie externe partijen

ProRail heeft, bij wet, de verantwoordelijkheid voor het beheer van het hoofdspoornet van Nederland. De delen waar de RGL gebruik maakt van het bestaande spoor tussen Gouda-Alphen a/d Rijn-Leiden maken onderdeel uit van het hoofdspoornet. De provincie heeft de verantwoordelijkheid voor het beheer van de delen van de RGL die buiten het hoofdspoornet liggen. Feitelijk kent de RGL hiermee twee beheerpartijen. De periode tot 2011 zal PZH-DBI dan ook gebruiken om met ProRail tot afstemming te komen over toe te passen onderhoudsnormen, toleranties en de afstemming van de onderhoudsplanning. Hierbij speelt ook de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat een belangrijke rol. Zij zal aangetoond willen zien dat afstemming wordt bereikt en dat dit geen nadelige gevolgen heeft voor de spoorwegveiligheid (onder andere voor de veiligheid van de baanwerkers).

Daarnaast zal de provincie tot afstemming moeten komen met aanpalende wegbeheerders, zoals bijvoorbeeld de gemeente Leiden. Ook hierbij dient een belangrijke wisselwerking plaats te vinden bij de programmering van onderhoudswerkzaamheden.

3. Procesbeschrijving en rol Staten

a. Voorgeschiedenis

Om de toenemende behoefte aan openbaar vervoer in goede banen te leiden en de dichtslibbende wegen in de regio te ontlasten, investeert de Provincie Zuid-Holland in de RijnGouwelijn. Bij de bestaande sporen tussen Gouda en Leiden wordt de capaciteit verbeterd, daarnaast wordt er nieuwe spoor in Gouda en door Leiden naar Katwijk/Noordwijk aangelegd. Door de aanleg van deze nieuwe delen spoor ontstaat er voor de provincie een verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud van deze railinfrastructuur. In 2007 heeft GS besloten dat de Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) van de provincie nadere invulling zal gaan geven aan deze, voor de provincie, nieuwe taak. Hierbij is het uitgangspunt dat zij het beheer en onderhoud aan de markt overlaat en DBI optreedt in de rol van opdrachtgever. Dit betekent dat de provincie beheert op strategisch niveau. Zij is kaderstellend, toetsend en zij draagt zorg voor de budgettering.

Op 17 oktober 2007 is het Definitief Ontwerp van de RGL-Oost door PS vastgesteld. Tijdens de behandeling van het ontwerp is door de gedeputeerde aangegeven met een nadere beschouwing te komen op de beheer- en onderhoudskosten van de RGL. Onderhavig stuk en bijgevoegde notitie gaan hier nader op in.

b. Waar staan we nu?

De fase van beleidsuitwerking

Zoals aangegeven heeft GS besloten dat DBI nadere invulling zal gaan geven aan het beheer van de provinciale railinfrastructuur. De invulling van deze keuze is momenteel in volle gang. Een onderdeel van deze invulling en de nadere concretisering is dit stuk waarmee inzicht wordt gegeven in de budgetbehoefte van het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur van de RijnGouwelijn.

c. Vervolprocedure

DBI zal de voorbereiding voor het beheer van railinfrastructuur nader vormgeven. Zo wordt er een beheerplan opgesteld met bijbehorende referentiedocumenten, zal er een veiligheidsregime voor het werken aan het spoor worden ontwikkeld en dienen er contractuele afspraken te worden gemaakt met ProRail en aanpalende wegbeheerders over de te hanteren onderhoudsverdeling. Tevens zal er vanaf de start van het proefbedrijf een partij moeten zijn geselecteerd en voorbereid die voor de provincie het onderhoud op een deskundig manier kan uitvoeren. In 2010 zal DBI een geactualiseerde nota presenteren waarin een nadere onderbouwing wordt gegeven voor de budgetbehoefte van 2011 en verder

4. Financiële aspecten (dekking en risico's)

De lasten van het beheer en onderhoud van de RijnGouwelijn 2009 t/m 2012, opgenomen in de Kadernota 2009 als intensiveringen, zijn gedekt in programma 2, Integrale Bereikbaarheid, van de Begroting 2009. In 2010 zal aan PS een geactualiseerde nota worden gepresenteerd waarin een nadere onderbouwing wordt gegeven voor de budgetbehoefte vanaf 2011. De eventuele extra financiële consequenties van deze actualisatie zullen worden meegenomen in de Kadernota 2011.

Tijdens de realisatiefase van de RGL kan het voordoen dat bepaalde keuzes gemaakt moeten worden die voor de realisatie goedkoop uitvallen, maar de onderhoudskosten doen toenemen. Het risico bestaat daardoor dat de gepresenteerde budgetbehoefte bij een actualisatie hoger zal uitvallen. Om dit risico te verminderen werkt DBI momenteel nauw samen met projectbureau om te komen tot de meest optimale levenscyclus van producten (de zogenaamde lifecycle-benadering). Deze samenwerking maakt deel uit van de voorbereidende railbeheeractiviteiten van de provincie, die momenteel in gang zijn gezet.

5. Communicatie

Gekozen is om de behandeling en besluitvorming ten aanzien van de budgetbehoefte beheer en onderhoud RijnGouwelijn gelijktijdig met de behandeling van de exploitatiecijfers van de RijnGouwelijn te laten plaatsvinden. Naast deze twee onderwerpen wordt in dezelfde vergadering van GS en PS de vernieuwde bestuursovereenkomst tussen gemeente Leiden en de Provincie aangeboden.

Gezien de gelijktijdigheid van deze drie onderwerpen vindt, in samenspraak met de woordvoerder van de gedeputeerde, zorgvuldige afstemming over de communicatie plaats.

Omdat de doelgroep van de kostenraming – en dekking breder is dan voor de bestuursovereenkomst, wordt, indien daartoe besloten, een apart persbericht opgesteld.

Voor de communicatie over de bestuursovereenkomst wordt een separaat persbericht samen met de gemeente Leiden opgesteld.

Technische & proces vragen en informatie bij

Ambtenaar
J. Kursten

Telefoon 070 - 441 70 10
Kamer H 4.01



provincie **HOLLAND**
ZUID

Budgetinformatie beheer en onderhoud RijnGouwelijn

J.C.M.Kursten en M.P.van Kerkhof
(PZH-DBI/Beheerstrategie)

augustus 2008 (5)
Provincie Zuid-Holland

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
2	Rolverdeling beheer en onderhoud RGL	4
2.1	Hoofdspoornet.....	4
2.2	Rol Provincie Zuid-Holland.....	5
2.3	Systeem	6
3	Kosten beheer en onderhoud RGL.....	7
3.1	Scope beheer en onderhoud	7
3.2	Beheer- en onderhoudskosten	9
3.3	Test- en proefbedrijf	10
3.4	Budgetbehoefte	11
3.5	Verschillen in beheer en onderhoudskosten	12
3.6	Dekking kosten.....	14
4	Aandachtspunten Definitief Ontwerp RGL-Oost	16
5	Vervolg/planning	19
5.1	Inrichten organisatie	19
5.2	Inbreng in de ontwerp- en realisatiefase	20
6.	Communicatie.....	21

1 Inleiding

Om de toenemende behoefte aan openbaar vervoer in goede banen te leiden en de dichtslibbende wegen in de regio te ontlasten, investeert de Provincie Zuid-Holland in de RijnGouwelijn (RGL). De RGL wordt gerealiseerd in een tweetal fasen. Ten eerste de RGL-Oost die vanaf Gouda via Alphen aan de Rijn, door de Leidse binnenstad, naar het Transferium Leiden A44 loopt. Het deel tussen Gouda en Alphen a/d Rijn zal vanaf eind 2010 operationeel zijn. De rest volgt gefaseerd in een periode tot 2016. Het tweede deel betreft de RGL-West. Hierbij wordt de RGL vanaf Transferium Leiden A44 doorgetrokken naar Katwijk en Noordwijk. Dit deel van de RGL zal eveneens vanaf 2016 operationeel zijn.

Bij railinfrastructuur spelen een drietal zaken een belangrijke rol: de aanleg van de railinfrastructuur, de exploitatie van de railinfrastructuur en het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. Onder de exploitatie van de railinfrastructuur wordt verstaan het berijden van de spoor door lightrail-voertuigen. In deze notitie wordt ingegaan op het beheer en onderhoud van de infrastructuur van de RGL en in het bijzonder de kosten die hiervoor moeten worden gemaakt. Alvorens hier in hoofdstuk 3 nader op in te gaan wordt in hoofdstuk 2 een toelichting gegeven hoe de rolverdeling tussen ProRail en de provincie is op het gebied van beheer en onderhoud. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de belangrijkste aandachtspunten op het gebied van beheer en onderhoud van het Definitief Ontwerp van de RGL-Oost zoals deze op 15 oktober 2007 aan PS is gepresenteerd. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 op het vervolg en de planning ingegaan.

2 Rolverdeling beheer en onderhoud RGL

Naast een goede aanleg van de RGL en een goede exploitatie van de RGL wordt het succes van de RGL mede bepaald door een goede instandhouding van de aangelegde railinfrastructuur, oftewel het beheer en onderhoud van lijn. Door de aanleg van de (light)railinfrastructuur door Leiden en Gouda wordt de provincie, naast ProRail, eveneens een partij die verantwoordelijkheid draagt voor het beheer en onderhoud van railinfrastructuur. In dit hoofdstuk wordt ingegaan waar deze verantwoordelijkheid ligt en wat hierbij de relatie is met ProRail.

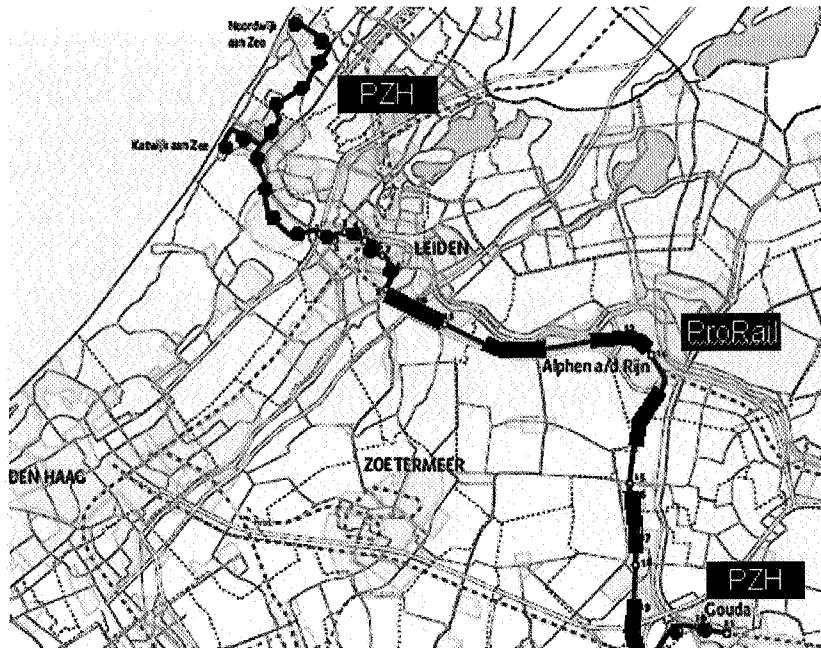
2.1 Hoofdspoornet

Vanaf 1 januari 2003 worden de spoorlijnen in Nederland die onderdeel uitmaken van het Hoofdspoornet¹ beheerd door ProRail. De lijnen Leiden-Utrecht en Gouda-Alphen a/d Rijn maken hierbij onderdeel uit van het Hoofdspoornet van Nederland. Met de RGL investeert de Provincie Zuid-Holland in extra stations en passeersporen tussen Gouda en Alphen a/d Rijn en de verdubbeling van het spoor en de aanleg van nieuwe stations tussen Leiden en Alphen a/d Rijn. Feitelijk investeert de provincie hiermee in nieuwe spoor en nieuwe stations die vervolgens in eigendom vallen van de Staat². Hiervan is per wet bepaald dat ProRail beheerder is. Zoals bekend investeert de provincie niet alleen in extra stations en spoor langs bestaande spoorlijnen, maar wordt eveneens een nieuwe verbinding vanaf Zoeterwoude, door de Leidse binnenstad, naar het Transferium Leiden A44 (RGL-Oost) en naar Katwijk en Noordwijk aangelegd (RGL-West). Dit gedeelte maakt geen onderdeel uit van het Hoofdspoornet van Nederland en daarmee is per definitie niet ProRail, maar de provincie als eigenaar verantwoordelijk voor het beheer van dit traject. Dit geldt eveneens voor het gedeelte waar de RGL in Gouda wordt afgetakt over de Burgemeester Jamessingel, naar de noordzijde van het bestaande NS-station. Hier wordt onder verantwoordelijkheid van de provincie lightrail-infrastructuur aangelegd die geen onderdeel uitmaakt van het Hoofdspoornet van de Nederland. In figuur 1 op de volgende bladzijde wordt een schematisch overzicht gegeven van de verantwoordelijkheden aangaande het beheer van de RGL.

Overigens geldt voor de Merwede-Lingelijn (lighttrain over bestaand spoor tussen Dordrecht en Geldermalsen) dat deze onderdeel uitmaakt van het Hoofdspoornet van Nederland, waarmee ProRail beheerder is van deze spoorlijn. De door de provincie en gemeenten gefinancierde sporaanpassingen en nieuwe stations vallen daarmee per definitie onder het beheer van ProRail.

¹ Niet te verwarren met Hoofdrailnet. Dit zijn de lijnen die bereden worden door de NS op basis van de exploitatieconcessie die is verleend door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

² Het eigendom van het Hoofdspoornet in Nederland ligt in handen van Railinfratrust bv



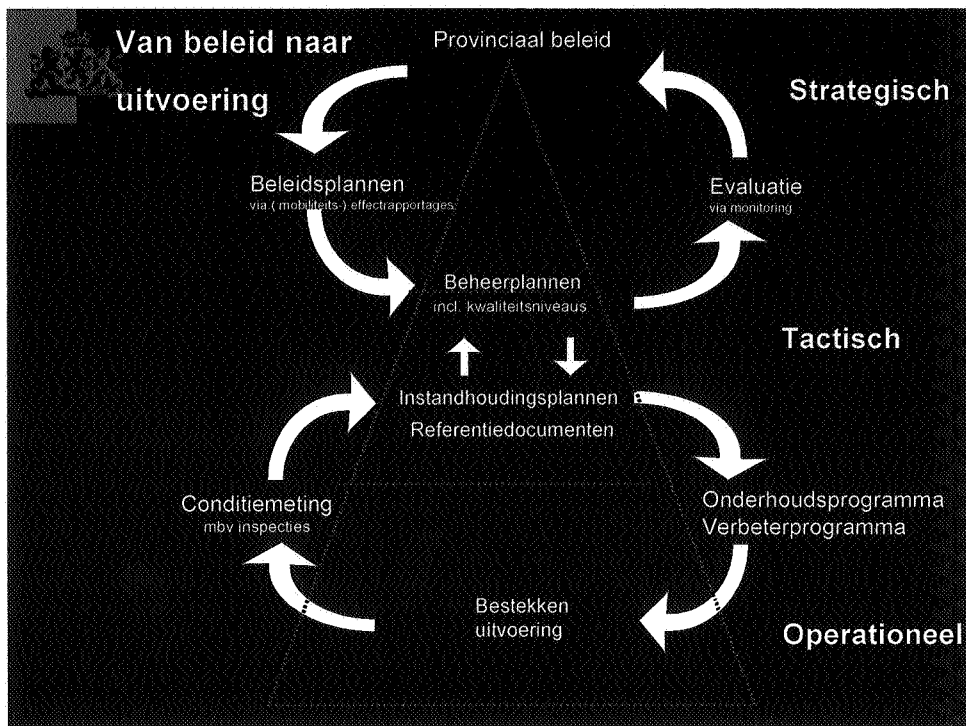
Figuur 1: schematisch overzicht verantwoordelijkheden op het gebied van het beheer van de RGL

2.2 Rol Provincie Zuid-Holland

De aanleg van de RGL door Leiden (en naar Katwijk en Noordwijk) en Gouda onder provinciale verantwoordelijkheid heeft tot gevolg dat de provincie een verantwoordelijkheid zal gaan krijgen voor het beheer en onderhoud van lightrailinfrastructuur (naast de verantwoordelijkheid van ProRail voor het gedeelte Zoeterwoude-Gouda). Om te achterhalen wat dit inhoudt en op welke wijze dit binnen de provinciale organisatie het meest optimaal georganiseerd kan worden heeft begin 2007 studie plaatsgevonden. Dit heeft er toe geleid dat Gedeputeerde Staten op 17 juli 2007 besloten hebben dat de Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) van de provincie nadere invulling zal gaan geven aan deze, voor de provincie, nieuwe taak.

DBI zal zich de komende jaren gaan voorbereiden op haar nieuwe rol. Hierbij is het uitgangspunt dat het beheer en onderhoud zoveel mogelijk aan de markt wordt overgelaten en de provincie optreedt als opdrachtgever. Dit betekent dat de provincie beheert op strategisch niveau. Zij is kaderstellend, toetst en draagt zorg voor budgettering. Beheer op strategisch niveau omvat het stellen van kaders en functionele eisen ten aanzien van het tactisch beheer en onderhoud van de infrastructuur. De strategisch beheerder stuurt de tactisch beheerder aan en toetst of deze aan de gestelde eisen voldoet. Beheer op tactisch niveau behelst het invullen, middels een beheerplan, van de wijze waarop aan de gestelde functionele eisen zal worden voldaan. De tactisch beheerder stuurt op zijn beurt weer de operationeel beheerder aan. Het operationeel beheer is niets anders dan de vertaling naar de uitvoering (het verrichten van preventieve en correctieve onderhoudsactiviteiten). In figuur 2 is de relatie tussen de verschillende niveaus van beheer schematisch weergegeven.

In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de wijze waarop de provincie/DBI haar organisatie zal inrichten.



Figuur 2: de relatie tussen beheer op strategisch, tactisch en operationeel niveau

2.3 Systeem

Bovenstaande keus betekent o.a. dat, nadat de RGL operationeel is, binnen de provincie een kleine "taakeenheid" nodig is. Deze medewerkers vertalen de beleidsdoelstellingen in contracten, zetten deze uit op de markt en beoordelen vervolgens de prestaties van de contractanten. Tot dat de RGL operationeel is zal de provincie zich als toekomstig beheerder richten op het inrichten van de organisatie, maar ook op de afstemming tussen de realisatie van de infrastructuur, de exploitatie van de infrastructuur en overige wegbeheerders (ProRail en (vaar)wegbeheerders). Deze afstemming is van groot belang voor het succes van de RGL (en het voorkomen van zaken die zich binnen Randstadrail hebben voorgedaan). Hierbij gaat er om dat de railinfrastructuur als systeem goed functioneert en dat zaken als het type spoorstaaf, het contact tussen de spoorstaaf en het wiel van het lightrailvoertuig en de frequentie van onderhoud van het spoor goed op elkaar zijn afgestemd.

3 Kosten beheer en onderhoud RGL

Zoals hiervoor reeds is aangegeven strekt de verantwoordelijkheid van de provincie aangaande het beheer en onderhoud zich tot een deel lightrail-spoor in Gouda en het deel van de RGL door Leiden tot aan Katwijk en Noordwijk. Het overige deel van het RGL-spoor maakt onderdeel uit van het Hoofdspoornet, waarvan ProRail de beheerder is.

Als uitgangspunt voor deze notitie gaat de provincie er vooralsnog vanuit dat de kosten voor de beheer- en onderhoudsactiviteiten aan het Hoofdspoornet op de gebruikelijke wijze worden gefinancierd. Hiermee worden de beheerkosten op het Hoofdspoornet - zover niet gedekt door de gebruiksvergoeding³ - verrekend tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ProRail.

In dit hoofdstuk wordt ingezoomd op de beheer- en onderhoudskosten voor de provincie ten aanzien van de RijnGouwelijn. Alvorens hier verder op in te gaan is het belangrijk te bepalen wat de scope is van het beheer en onderhoud, oftewel wat behoort wel tot de beheer- en onderhoudsverantwoordelijkheid van de provincie en wat niet. Hier zal in paragraaf 3.1 nader ingegaan.

3.1 Scope beheer en onderhoud

De verantwoordelijkheid van de provincie op het gebied van beheer en onderhoud beperkt zich tot het gedeelte van de RGL in Gouda en door Leiden en naar Katwijk en Noordwijk. Op 15 oktober 2007 heeft Provinciale Staten het Definitief Ontwerp van de RGL-Oost vastgesteld. De RGL-West bevindt zich momenteel in de MER-fase. Naar verwachting zal het gedeelte door Leiden en het deel naar Katwijk en Noordwijk eind 2015 of zo mogelijk eerder in exploitatie worden genomen. Daarbij is het mogelijk dat het traject door Leiden niet door de Breestraat maar via de Hooigracht-Langegracht zal worden aangelegd. Met de nu bekende gegevens is nagegaan wat hiervan de consequenties voor de beheer en onderhoudskosten zijn. Voorlopige conclusie is dat dit geen substantiele kostenwijzigingen in de beheer en onderhoudskosten veroorzaakt. (in relatie tot het totaal minder dan 2%). De in deze notitie weergegeven ramingen geldt dus zowel voor het traject door de Breestraat als voor het traject via de Hooigracht-Langegracht.

De verantwoordelijkheid aangaande het beheer en onderhoud van de regionale railinfrastructuur bestaat voor de provincie uit de volgende onderdelen:

- onderbouw en bovenbouw (fundering, spoorstaven, wissels, masten, portalen, bovenleiding);
- energievoorzieningen;

³ Het onderhoud dat ProRail uitvoert aan het spoor verrekent zij met diegene die het spoor berijden middels een zogenaamde gebruiksvergoeding. Middels een rekenmethode wordt, onder andere op basis van het aantal gereden kilometers en tonnage, het gebruik van het spoor doorbelast aan de vervoerder die gebruik maakt van het spoor.

- wisselbesturing en beveiligingsystemen, incl evtuele lokale transmissie apparatuur langs "de baan".;
- kunstwerken (alleen de kunstwerken die ten behoeve van de RGL worden aangelegd);
- haltes en indeling van de haltes;
- afstemming met de omgeving;
- verlenen van ontheffingen (regulering).

Deze onderdelen zijn meegenomen in het bepalen van de beheer- en onderhoudskosten.



Figuur 3: het huidige materieel tussen Gouda en Alphen a/d Rijn

Als onderdeel van deze notitie zijn ook de beheer- en onderhoudskosten van de benodigde infrastructuur (sporen, bovenleiding, (weg)verharding, hekwerken en terreinverlichting) voor het opstel terrein (Elfenbaan) van de RijnGouwelijn voertuigen meegenomen.

Bij het vaststellen van de scope is voorts als uitgangspunt gehanteerd dat het beheer en onderhoud van onderstaande onderdelen **niet** onder de verantwoordelijkheid van de provincie valt:

- verkeersleiding (inclusief centrale (beveiligings)apparatuur);
- de eventuele werkplaats (het gebouw en bijbehorende inrichting op de Elfenbaan);
- een eventueel remisegebouw (op de Elfenbaan) incl sporen en bovenleiding **binnen** het gebouw.
- kunstwerken (die kunstwerken die al aangelegd zijn en waar slechts "gebruik" van wordt gemaakt).

Deze onderdelen zijn dus niet meegenomen in het bepalen van de beheer- en onderhoudskosten zoals deze in de tabel van paragraaf 3.4 zijn genoemd.

3.2 Beheer- en onderhoudskosten

De start van de daadwerkelijke onderhoudswerkzaamheden zal onder de verantwoording van de provincie aanvangen eind 2010, wanneer het gedeelte Gouda maaiveld in exploitatie gaat. Vanaf eind 2015 zullen deze onderhoudswerkzaamheden flink toenemen wanneer ook het deel door Leiden en naar Katwijk/Noordwijk operationeel zal zijn. In aanloop op het daadwerkelijk onderhoud vanaf 2010 vangt voor de provincie het beheer van de RGL-infrastructuur vanaf heden feitelijk aan. Het beheren begint met het treffen van de voorbereidingen om het beheer en onderhoud vanaf de start van de exploitatie van de RGL zo soepel mogelijk te laten verlopen.

Zo dient er een beheerplan te worden opgesteld met bijbehorende referentiedocumenten en er dienen afspraken te worden gemaakt met ProRail en aanpalende wegbeheerders over de te hanteren onderhoudsnormen. Tevens zal er vanaf eind 2010 een partij moeten zijn geselecteerd die voor de provincie het beheer en onderhoud op een deskundige en professionele manier kan uitvoeren.

Analoog aan de systematiek die gehanteerd wordt voor het beheer en onderhoud van wegen en vaarwegen zal de provincie het beheer en onderhoud van de RGL planmatig uitvoeren. Dit betekent dat de infrastructuur niet alleen technisch maar ook functioneel op orde moet worden gehouden. Deze beheersystematiek betekent dat programmagestuurd wordt onderhouden waarbij het budget volgt uit het programma. Het budget voor wat betreft beheer en onderhoud bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Dagelijks beheer en onderhoud

Het dagelijks beheer en onderhoud bestaat uit maatregelen om objecten en hun functies in stand te houden. In principe is hiermee een levensduur van onbepaalde tijd voorzien. Het betreft zowel de kosten voor correctief en preventief onderhoud als de één op één vervanging zonder functionele wijzigingen. Het dagelijks beheer en onderhoud als activiteit vangt aan op het moment dat exploitatie van de RijnGouwelijn start. De voorbereidingsactiviteiten ten aanzien van het dagelijks beheer en onderhoud vallen onder de punt 4 genoemde "Algemene beheertaken".

2. Grootschalig beheer en onderhoud

Dit zijn de beheer- en onderhoudsactiviteiten ten aanzien van grootschalige vervangingen waarbij gelijktijdig functionele aanpassingen worden gerealiseerd. Omdat de RGL als volledig systeem wordt gebouwd met een toekomstvastheid van tientallen jaren wordt ervan uitgegaan dat deze investeringen in de periode zoals in de tabel van paragraaf 3.4 weergegeven niet zullen voorkomen. Investeringskosten veroorzaakt door derden - zoals de herinrichting van verkeerskruisingen waar ook de RGL deel van uit maakt - zullen met verrekening van afschrijvingen worden doorbelast aan derden (de initiatiefnemer).

3. Regulering gebruik

Dit betreft het reguleren van het gebruik van de infrastructuur. Voor het beheer en onderhoud van de RijnGouwelijn betekent dit ondermeer het opstellen en onderhouden van (samenwerkings)overeenkomsten met derden, het doen verkrijgen en beheren van vergunningen

en het opstellen en het implementeren van het vereiste veiligheidsregime ten aanzien van de beheer- en onderhoudsactiviteiten.

4. Algemene beheertaken

Ter voorbereiding op de realisatie van de RijnGouwelijn zal ten aanzien van het beheer en onderhoud een beheerplan worden opgesteld (vanuit de life cycle benadering), de onderhoudsnormeringen (referentiedocumenten) tot stand komen. Daarnaast zal het programma van eisen worden beheerd, de eisen ten aanzien van technisch toezicht en het "as-built" informatie worden opgesteld en de aangeleverde onderhoudsconcepten worden beoordeeld. Tijdens de exploitatiefase zullen bovengenoemde zaken vervolgens vanuit de algemene beheerstaken worden onderhouden en zal voorts vanuit deze beheerstaak worden beoordeeld of de overeengekomen kwaliteit- en veiligheidszorg wordt nageleefd.

5. Test- en proefbedrijf (zie paragraaf 3.3)

De kosten ten aanzien van het toekomstig dagelijks beheer en onderhoud zijn bepaald aan de hand van het Definitief Ontwerp van de RGL-Oost en de meest plausibele variant van de RGL-West, gecombineerd met ervaringscijfers van andere spoorprojecten binnen Nederland. Hierbij is rekening gehouden met recente ervaringscijfers van lightrailssystemen zoals die bekend zijn bij het Stadsgewest Haaglanden en HTM Personenvervoer (op basis van Randstadrail). Daarnaast zijn de gegevens van het CVOV⁴ gebruikt. In deze kosten zijn de onderdelen verwerkt zoals die in paragraaf 3.1 zijn opgesomd.

6. De beheer en onderhoudskosten opstelterrein (Elfenbaan)

Onderdeel van de raming, zoals in de tabel van paragraaf 3.4 van deze notitie is weergegeven, zijn de beheer en onderhoudskosten voor het opstelterrein. De kostenraming hiervoor zijn gebaseerd op de ontwerptekeningen DO-21U-tek-01 blad 17 versie a en DO-21U-tek-01 blad 18 versie A van de projectorganisatie RijnGouwelijn-Oost en betreffen, binnen de op de tekeningen omkaderd emplacement, de volgende infrastructurele onderdelen:

- de railinfrastructuur exclusief een eventueel toegepast interlock systeem (geautomatiseerde rijweg instelsysteem.)
- de hekwerken inclusief toegangspoorten die het terrein afscheiden van de openbare ruimte.
- de wegverharding (rijbaan en parkeerplaatsen)
- de terreinverlichting.

Niet in de kostenraming meegenomen zijn de eventuele gebouwen incl. de inrichting daarvan. Gedacht moet hierbij worden aan eventuele kantooruimte, opkomstruimte voor het personeel van de vervoerder, werkplaats en een remisegebouw.

3.3 Test- en proefbedrijf

De kosten voor het test- en proefbedrijf zijn expliciet in beeld gebracht. Voor de provincie is het belangrijk dat het test- en proefbedrijf gedegen wordt uitgevoerd. Hieruit is geleerd van

⁴ Kostenkennallen openbaar vervoer, rapport 26, Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer, Kostenkennallen openbaar, Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Randstadrail waar het test- en proefbedrijf in eerste instantie tot het minimum werd beperkt. Dit had tot gevolg dat de exploitatie na nog geen maand stil moest worden gelegd. Met een drastische herziening van het test- en proefbedrijf en veel extra inspanning is het uiteindelijk na acht maanden gelukt de exploitatie onder goede voorwaarde te starten. Los van de tijd- en geldconsequenties ontstaat met dergelijke vertragingen een onbeheersbare imagoschade met langdurige gevolgen. Daarbij wordt opgemerkt dat het dramatische verloop van het test- en proefbedrijf bij Randstadrail helaas geen incident is. Andere grote railprojecten als de HSL en de Betuweroute laten gelijke ervaringen zien.

Aan de hand van bovenstaande ervaringen wordt bij de opzet van het beheer en onderhoud voor de RijnGouwelijn, ten aanzien van het test- en proefbedrijf, rekening gehouden met het feit dat:

- Het test- en proefbedrijf van de RijnGouwelijn vanuit een structurele opzet gedegen tijd en aandacht zal vragen;
- Inherent aan het proefbedrijf, tijd wordt gereserveerd voor mogelijke aanpassingen en het testen van deze aanpassingen en beheer en onderhoud daarbij betrokken wordt;
- Gedurende deze periode de beheer- en onderhoudsdienst praktische ervaringen ten aanzien van het lightrailstelsel kan opdoen;
- Als onderdeel van het proefbedrijf de operationele beheerder tot slot aan zal moeten tonen dat hij zijn diensten (het preventieve en correctieve onderhoud) op de juiste manier levert;
- Hiermee de overdracht, naar het beheer en onderhoud, niet in momenten kan worden benoemd maar gezien moet worden als een proces van maanden;
- Tijdens het test- en proefbedrijf niet alleen technische aspecten worden getest maar ook de organisatie wordt beproefd. Zo kan bijvoorbeeld de samenwerking tussen vervoerder, storingsdienst en de verkeerleiding worden genoemd;
- De RijnGouwelijn als "lightrail" met de "heavy rail" samenloopt, een innovatief karakter kent en daarom rekening gehouden moet worden met kinderziektes.

Reden genoeg voor de provincie om op het test- en proefbedrijf hoog in te zetten en hier bij de voorbereiding veel aandacht aan te geven. Gekozen is daarom om bij aanvang van het test- en proefbedrijf de beheer- en onderhoudsorganisatie gesteld te hebben staan zodat in een vroeg stadium naast de samenwerking met de projectorganisatie ook een gedegen en zakelijke samenwerking met de vervoerder mogelijk is. Bij het opstellen van de kostenraming is daarom rekening gehouden met een substantiële kostenpost beheer en onderhoud test- en proefbedrijf. Daarnaast zijn de kosten ter voorbereiding op het test- en proefbedrijf in beeld gebracht.

3.4 Budgetbehoefte

Zoals de integrale planning aangeeft (uitgave augustus 2008) wordt de RGL gefaseerd in exploitatie genomen. Vanaf eind 2010 zal het deel Gouda-Alphen aan de Rijn als lightrail worden geëxploiteerd. Dit is inclusief het nieuwe spoor waarvan de verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud onder de provincie valt. Op dat moment gaat het daadwerkelijke beheer en onderhoud van start.

Vanaf eind 2015 zal de exploitatie van de RGL in Leiden en naar Katwijk/Noordwijk van start gaan. Op dat moment wordt het beheerareaal van de provincie fors uitgebreid. Dit komt ook naar voren in een stijging van de beheer- en onderhoudskosten. De tabel hieronder geeft een overzicht van de totaal te verwachte kosten, over de jaren tot en met 2018 en verdeeld over RGL Oost en West

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
RGL-Oost	0,8	0,85	1,3	1,4	1,4	1,4	1,85	4,25	5,9	5,9	5,9
RGL-West	0,05	0,05	0,15	0,15	0,15	0,15	0,6	3,0	5,5	5,5	5,5
Totaal (niet geëgaliseerd)	0,85	0,9	1,45	1,55	1,55	1,55	2,45	7,25	11,4	11,4	11,4
Totaal (geëgaliseerd)	1,0	1,0	1,25	1,75	1,75	1,75	1,75	7,25	11,4	11,4	11,4

Tabel: de totale beheer- en onderhoudskosten van de RGL-Oost en RGL-West. Bedragen in miljoenen euro's (excl. BTW, prijspeil 2008)

Zoals hiervoor aangegeven zijn de kosten voor de RGL-Oost berekend op basis van het Definitief Ontwerp. Op 17 juli 2007 heeft Gedeputeerde Staten besloten dat DBI van de provincie zich als toekomstig beheerder van de RGL kan gaan voorbereiden in haar nieuwe rol. Ten behoeve van de vaststelling van het Definitief Ontwerp RGL-Oost heeft DBI vanuit haar nieuwe rol het Definitief Ontwerp getoetst. Hierbij zijn een aantal aandachtspunten benoemd die de beheer- en onderhoudskosten substantieel kunnen beïnvloeden. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan.

Op basis van het Definitief Ontwerp en de doorgevoerde optimalisering zal in 2010 een actualisering worden gemaakt van de beheer- en onderhoudskosten. Hierbij zullen onderwerpen betrokken worden die tot op heden nog niet in de raming zijn betrokken zoals de fundering, beschikbaarheid van het spoor en afspraken die met andere aanpalende (weg) beheerders worden gemaakt. Bij de optimalisering van het ontwerp naar een bestek, waarbij de lifecycle-benadering meer centraal staat, wordt verwacht dat door integrale samenwerking de beheer- en onderhoudskosten geoptimaliseerd kunnen worden.

Ten behoeve van deze voor de provincie nieuwe taak zal tot 2011 personeel worden ingehuurd. Hierbij wordt op tijdelijke basis gebruik gemaakt van specialisme dat op dat moment in het proces wenselijk is. Gelijkijd zal een transformatie plaatsvinden naar een "vaste formatie" die er 2011 moet zijn. De komende tijd wordt bepaald hoeveel fte daadwerkelijk nodig zijn. Vooralsnog wordt uitgegaan van circa 3 fte.

3.5 Verschillen in beheer en onderhoudskosten

In de vervoerswaarde studies gemaakt voor de RijnGouwelijn is vanaf 2003 gerekend met "infra kosten" (de toekomstige kosten voor het dagelijkse beheer en onderhoud van de railinfrastructuur

ten tijde van volledige exploitatie). Destijds zijn deze "infra kosten" in opdracht van de Provincie als onderdeel van de kostendeckingsgraadberekening geprognoseerd door AGV. Deze prognose is met de tijd geïndexeerd en eind vorig jaar nog toegepast in de achtergrondrapportage "Vervoerswaarde en Exploitatie RijnGouwelijn-West" die begin dit jaar als bijlage bij de MER RijnGouwelijn-West verscheen. Als voorbereiding op het beheer en onderhoud heeft in diezelfde periode ook DBI de kostenraming gemaakt. Na de tot stand koming werden verschillen duidelijk.

Vergelijking van de "infra kosten" uit de bijlage van de MER studie met de beheer- en onderhoudskosten zoals deze voor 2016 en verder door DBI zijn opgenomen in de tabel onder paragraaf 3.4 laat zien dat:

De totale "infra kosten" gehanteerd in de bijlage bij de MER studie RijnGouwelijn-West **7,1 mln Euro** per jaar bedragen.

De totale "beheer en onderhoudskosten" geprognoseerd door DBI vanaf 2016 **11,4 mln Euro** per jaar bedragen.

Nadere vergelijking geeft het volgende beeld:

Beide berekeningen zijn weliswaar gemaakt op basis van kentallen "kosten beheer en onderhoud per kilometer spoor" maar niet goed vergelijkbaar omdat in de kostengegevens van de bijlage van het MER rapport tevens infra kosten voor het hoofdspoornet gedeelte zijn opgenomen. Zoals eerder in deze rapportage genoemd gaat de provincie ervan uit dat deze kosten -zover niet gedekt door de gebruikersvergoeding- direct verrekend worden tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ProRail. De gebruikersvergoeding zelf wordt verrekend tussen de vervoerder en ProRail. Met RSV is de afspraak gemaakt dat deze post als exploitatie kosten wordt opgenomen. Daarentegen zijn in de berekening van de beheer en onderhoudskosten bij DBI de kosten voor het beheer en onderhoud van het emplacement (Elfenbaan) opgenomen. Deze kosten ontbreken in de raming van de bijlage van de MER studie.

Vergelijking van de gehanteerde kentallen (kosten beheer en onderhoud per kilometer spoor) alleen geeft:

- Het in bijlage van de MER studie gehanteerde kental is gemiddeld € **250.000,-** per kilometer (dubbel) spoor.
- Het kental door DBI gebruik is (gemiddeld) € **390.000,-** per kilometer dubbel spoor.

Per saldo een verschil van ca 35 %

Analyse van dit verschil geeft de volgende verklaring:

Het kental gebruikt in de bijlage van de MER studie is gebaseerd op RET tramgegevens uit 2000. Hierbij is een globale verdeling van spoor in straat en vrije (open) baan gehanteerd. Het gedateerde kental is vervolgens geïndexeerd. In het kader van de vergelijking is het kental onlangs vergeleken met gegevens van diverse regionale trambedrijven. Omdat deze markt weinig transparant is, is het echter niet gelukt deze gegevens te verifiëren. Bij de bepaling van het kental zijn geen verdere correcties toegepast.

Ten aanzien van de gehanteerde indexering (3,5% per jaar) kan worden opgemerkt of deze correct is. Gegevens van Centraal Bureau voor Statistiek laten zien dat over de periode van 2000 tot 2008 de gemiddelde GWW prijsindexcijfer van het deelgebied spoorwegen ruim 5% was met een sterke stijging in de jaren 2006 en 2007 welke wordt toegerekend aan de fors toegenomen prijzen voor de grondstoffen (metaal).

Het kental van PZH-DBI is gebaseerd op het Definitief Ontwerp van de RGL-Oost en het voorkeurstracé uit de MER studie RGL-West, gecombineerd met ervaringscijfers van andere spoorprojecten binnen Nederland. De prognose is begin dit jaar gemaakt waarbij recente ervaringscijfers van lightrailssystemen zoals die bekend zijn bij het Stadsgebied Haaglanden en HTM Personenvervoer (op basis van Randstadrail) zijn verwerkt. Daarnaast zijn, zoals reeds eerder vermeld, de gegevens van het CVOV gebruikt. Ook DBI heeft een indeling naar spoor in straat en vrije (open) baan gehanteerd. Bij deze indeling is echter rekening gehouden met de kostenverhogende werking van de groene vrije baan. Voorts heeft DBI rekening gehouden met een kostenverhogende factor ten gevolge van de slappe bodem zoals deze op het traject van de RijnGouwelijn deels van toepassing is.

Tot slot wordt opgemerkt dat de kosten ten aanzien van het beheer en onderhoud prognoses zijn. Nauwkeuriger begrotingen zijn dan pas mogelijk nadat er meer ontwerpgegevens (ook van het voertuig) bekend zijn. Zie hiervoor ook hoofdstuk 4. Gezien deze verklaring is besloten de kentallen gehanteerd voor de kostenraming van dit rapport vooralsnog te handhaven.

3.6 Dekking kosten

De vervoerder zal voor het hoofdspoor (in beheer bij ProRail) een gebruiksvergoeding betalen aan ProRail die voor een deel voorziet in de beheer- en onderhoudskosten. Hiervoor ontvangt de provincie vanuit het ministerie via de BDU een vergoeding. Deze vergoeding zit versleuteld in de exploitatiebijdragen vanuit de provincie aan de vervoerder.

Dit geldt niet voor het beheer en onderhoud van het regionale gedeelte van de RGL waarvoor de provincie als beheerder zal gaan optreden. Dit zal gebeuren conform de gebruikelijke systematiek voor wegen en vaarwegen. De kosten voor het beheer en onderhoud vanaf eind 2010 zijn, zoals al aangegeven, gebaseerd op het Definitief Ontwerp van RGL-Oost. Deze kosten kennen - gezien de onzekerheden - nog een grote onnauwkeurigheid. In 2010 zal een actualisatie van deze kosten worden gemaakt. Omdat bij een dergelijke optimalisatie de kosten zowel in positieve als in negatieve zin worden beïnvloed wordt er vooralsnog vanuit gegaan dat de huidige raming een goede indicatie moet zijn.

Zoals eerder aangegeven start het beheer van de RGL vanaf heden. Voorbereidingen om het onderhoud eind 2010 op een goede manier te kunnen laten aanvangen worden momenteel opgestart. Uit tabel in paragraaf 3.4 komt naar voren dat in de periode 2008-2011 jaarlijks ca € 1 miljoen benodigd is. Dit is inclusief de kosten die gemaakt moeten worden voor het doorlopen van het test- en proefbedrijfdeel in 2010. De lasten van het beheer en onderhoud van de

RijnGouwelijn 2009 t/m 2012, opgenomen in de Kadernota 2009 als intensiveringen, zijn gedekt in programma 2, Integrale Bereikbaarheid, van de Begroting 2009.

De kosten voor het beheer en onderhoud vanaf 2011 worden in 2010 geactualiseerd. De eventuele extra financiële consequenties van deze actualisatie zullen worden meegenomen in de Kadernota 2011.

4 Aandachtspunten Definitief Ontwerp RGL-Oost

Op 17 oktober 2007 is het Definitief Ontwerp van de RGL-Oost vastgesteld door Provinciale Staten. Vanuit haar rol als toekomstig beheerder van een deel van de RGL-Oost heeft DBI als toekomstige beheerder van de provincie het Definitief Ontwerp getoetst en hierover een advies aan de projectorganisatie RijnGouwelijn uitgebracht. Immers, keuzes die gemaakt zijn in het Definitief Ontwerp zijn van invloed op de wijze waarop de RGL-Oost in de toekomst wordt beheerd en wordt onderhouden. Hierbij ligt een directe relatie tussen de aanleg en het beheer en onderhoud.

In het Definitief Ontwerp RGL-Oost zijn enkele keuzes gemaakt die tot gevolg kunnen hebben dat de uiteindelijke beheer- en onderhoudskosten (zie paragraaf 3.2) hoger kunnen uitvallen dan tot nu toe aangenomen. DBI heeft in haar adviesrapport een twaalftal belangrijke aandachtspunten aangegeven die in de vertaling van het Definitief Ontwerp naar een bestek nader uitgewerkt en bediscussieerd zullen moeten worden.

De belangrijkste aandachtspunten die voor wat betreft het beheer en onderhoud naar voren komen zijn de volgende:

1. **Zetting van de ondergrond versus de constructiekeuze**
Verwacht wordt dat de grond in het begin sterk zal inklinken. Dit heeft invloed op het grondlichaam waarop de rail ligt (de onderbouw), wat ongewenst is. Dit zal binnen een korte tijd leiden tot substantiële reparaties of groot onderhoud tot gevolg hebben. Dit kan leiden tot een toename van 50% van de beheer- en onderhoudskosten.
2. **Er is onvoldoende aandacht besteed aan de rail-wielkeuze**
Het gekozen treinwiel heeft tot gevolg dat de levensduur van de groefrail beperkt is en dat er overmatige slijtage in de bogen ontstaat. Dit kan leiden tot een toename van 30% van de beheer- en onderhoudskosten in de trajecten waar een groefrail wordt toegepast. Tijdens de marktconsultatie ten behoeve van de exploitatie is door het merendeel van de vervoerders aangegeven dat zij het wenselijk vinden om in het ontwerpstadium van de RGL al betrokken te zijn. Dit om een optimale rail-wielkeuze te bereiken.
3. **Keuze voor het alignement is niet optimaal**
Het alignement is het geheel van rechte lijnen, bogen en overgangsbogen waarmee de as van een spoorbaan is gedefinieerd. Bij het toepassen zijn verschillende ontwerpsnelheden gebruikt en verkanting (dwarshellingen) is niet toegepast. Dit kan leiden tot overschrijding van de maximale doorrijdsnelheid. Tevens zijn geen maatregelen genomen om het piepen en zijdelingse rail-wielslijtage in krappe bogen tegen te gaan. Dit kan leiden tot een toename van 50% van de beheer- en onderhoudskosten in de trajecten waar dit aanwezig is.

4. **Keuze bovenbouwconstructie**
In de binnenstad van Leiden is een snel uitwisselbare bovenbouwconstructie noodzakelijk. Dit beperkt de duur van de overlast. Dit kan leiden tot een toename van 50% van de beheer- en onderhoudskosten in de trajecten waar dit aanwezig is.
5. **Bereikbaarheid binnenstad Leiden voor onderhoud**
Door ruimtegebrek in de binnenstad van Leiden is het dagelijks onderhoud soms slecht uitvoerbaar. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan het schoonspuiten van wissels in de groefrailtrajecten. Daarnaast is er nauwelijks ruimte om onderhoudsvoertuigen op te stellen. Dit kan leiden tot een toename van 20% van de beheer- en onderhoudskosten in de trajecten waar dit aanwezig is.
6. **Locaties en dimensionering van wissels niet optimaal**
De gekozen locatie en dimensionering van de wissels heeft tot gevolg dat extra onderhoud noodzakelijk is. Daarnaast zullen de kosten hoger uitvallen omdat de wissels op een lastig te bereiken locatie liggen (zie vorige opmerking). Dit kan leiden tot een toename van 20% van de beheer- en onderhoudskosten in de trajecten waar dit aanwezig is.
7. **Het ontwerp van de bovenleiding en tractie- en energiesystemen is niet aanwezig**
Het ontwerp van de bovenleiding en tractie- en energiesystemen maakt geen onderdeel uit van het Definitief Ontwerp RGL-Oost. Dit kan tot gevolg hebben dat de kosten hoger uitvallen dan verwacht omdat er in veel gevallen afgeweken moet worden van het standaard ontwerp. Dit komt bijvoorbeeld door de specifieke eigenschappen van de Leidse binnenstad (bijvoorbeeld gevelbevestiging in plaats van masten). Dit kan leiden tot een toename van 10% van de beheer- en onderhoudskosten in de trajecten waar dit aanwezig is.
8. **De uitgangspunten en het ontwerp van beveiliging- en beheersingsysteem ontbreekt**
Het ontbreken van het ontwerp en uitgangspunten van het beveiliging- en beheersingsysteem kunnen tot gevolg hebben dat een verkeerde aanneme op dit gebied wordt gedaan bij het bepalen van de beheer- en onderhoudskosten. Dit kan leiden tot afwijking van 10% tot 30% van de onderhoudskosten.
9. **Aanleg- en onderhoudsnormen versus materieel**
In de specificaties van de voertuig- c.q. ontwerpnormen van het toekomstige RGL-voertuig staat niet weergegeven aan welke minimale/maximale waarden voldaan moet worden. Een toename van 100% van de beheer- en onderhoudskosten is hierdoor aannemelijk.
10. **Afstemming normen en toleranties**
Het RGL-voertuig rijdt zowel over spoor dat in beheer is bij ProRail als bij de Provincie Zuid-Holland. Het is wenselijk dat de normen en toleranties van beide organisaties op elkaar worden afgestemd. Het zonder meer toepassen van de normen zoals ProRail die voor het hoofdspoor toepast zal leiden tot overmatige slijtage op het door de provincie te beheren gedeelte. Nadere afstemming tussen beide partijen is noodzakelijk.

Verkeerde keuzes kunnen tot gevolg hebben dat een veilige bedrijfsvoering onmogelijk is als gevolg van conflicterende normen. Dit kan leiden tot een toename van 50% van de beheer- en onderhoudskosten.

11. **Weinig bijsturingmogelijkheden voor de voertuigen**

Er zijn weinig alternatieve routes voor de RGL-voertuigen om te berijden als er onderhoud wordt gepleegd. Dit heeft tot gevolg dat er overwegend in de nacht gewerkt moet worden, wat tot hogere kosten leidt. Een alternatief is het laten uitvallen van voertuigen op een bepaalde lijn. Dit komt de reiziger echter niet ten goede. Dit kan leiden tot een toename van 50% van de beheer- en onderhoudskosten.

12. **Samenwerking tussen ProRail en de provincie op het gebied van beheer en onderhoud is nog niet afgestemd**

Er is nog geen afstemming geweest tussen de twee beheerders van de RGL, ProRail en de provincie, over de wijze waarop de samenwerking op het gebied van beheer- en onderhoud wordt vormgegeven. Dit kan leiden tot aanpassingen van het te beheren areaal of de wijze waarop het geheel beheerd en onderhouden wordt. Een toename van 30% van de beheer- en onderhoudskosten is mogelijk.

Aan de hand van bovenstaande uitgangspunten, die nader zijn uitgewerkt in de rapportage "Toetsing en advies DO RijnGouwelijn Oost" van 13 september 2007, voert DBI momenteel overleg met de projectorganisatie RGL-Oost om tijdens de besteksfase in nauwe samenwerking het ontwerp te optimaliseren. Zo wordt getracht het totaal van kosten van de realisatie en het beheer en onderhoud (life cycle-benadering) te minimaliseren. Zo kan bijvoorbeeld een spoorstaaf met mindere kwaliteit in aanschaf goedkoper zijn, maar vaker onderhoud nodig hebben, waardoor de life cyclekosten stijgen.

5 Vervolg/planning

De RGL-Oost zal vanaf 2011 gefaseerd in werking treden. Hierbij zal eerst het lightrail-gedeelte bij Gouda operationeel zijn en vervolgens zal gefaseerd tot 2016 de rest van de onderdelen in de exploitatie worden genomen. Het beheer en onderhoud van het lightrail-gedeelte bij Gouda valt onder verantwoordelijkheid van de provincie. Dit heeft tot gevolg dat er eind 2010 een professioneel en deskundig opdrachtgevende organisatie binnen de provincie moet staan. Hiervoor zullen de komende tijden een aantal stappen gezet moeten worden.

Deze stappen zijn onder te verdelen in een tweetal hoofdprocessen:

1. Het opzetten en inrichten van een organisatie op het gebied van beheer van railinfrastructuur;
2. Het optimaliseren van de uitgangspunten op het gebied van beheer en onderhoud in de ontwerp- en realisatiefase.

Onderstaand wordt op beide processen ingegaan.

5.1 Inrichten organisatie

Personeel

De provincie wil de komende tijd gebruiken om de beheerorganisatie op het gebied van personeel vorm te geven. Ten behoeve van deze voor provincie nieuwe taak zal tot 2011 personeel worden ingehuurd. Hierbij wordt op tijdelijke basis gebruik gemaakt van specialisme dat op dat moment in het proces wenselijk is. Na 2011 zal een structureel formatie noodzakelijk zijn. Voor die tijd zal de deze "vaste" formatie worden geïmplementeerd.

Marktpartij die het beheer en onderhoud uitvoert

Zoals in paragraaf 2.2 naar voren is gekomen kiest de provincie ervoor het daadwerkelijke beheer en onderhoud zoveel mogelijk aan de markt over te laten. PZH-DBI kan zich met een kleine formatie richten op het aansturen van de marktpartijen. Om tot een marktpartij te komen zal eerst een beheer- en inkoopplan worden opgesteld met hieraan gekoppeld een aanbestedingsvisie. Vervolgens zal hiervoor een bestek worden gemaakt dat middels een aanbesteding in 2009 op de markt wordt gebracht. Medio 2009 zal bekend zijn welke marktpartij(en) het beheer en onderhoud gaan uitvoeren.

Samengevat kan Gedeputeerde Staten en/of Provinciale Staten de komende tijden de volgende documenten ter accordering verwachten:

Document	Planning
Organisatievoorstel en functiebeschrijvingen	Tweede kwartaal 2009
Gedetailleerde beheer- en onderhoudsbegroting	Tweede kwartaal 2010
De kaders van het beheerplan railinfrastructuur	Begin 2009

Inkoopplan voor het beheer en onderhoud railinfrastructuur	Begin 2009
Start aanbesteding beheer en onderhoud railinfrastructuur	2 ^o kwartaal 2009
Gunning beheer en onderhoud railinfrastructuur	Tweede helft 2009

5.2 Inbreng in de ontwerp- en realisatiefase

Voor wat betreft de inbreng vanuit DBI in de ontwerp- en realisatiefase wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de planning van de projectorganisatie RGL-Oost. Dit betekent dat DBI haar inbreng zal leveren in de volgende onderdelen:

- Uitwerking van Definitief Ontwerp naar bestek;
- Aanbestedings-/contractplan;
- Integraal veiligheidsplan (safety management) en daarop volgende "veiligheids documenten" ;
- Proef- en testbedrijf.

6 Communicatie

Gekozen is om de behandeling en besluitvorming ten aanzien van de budgetbehoefte beheer en onderhoud RijnGouwelijn gelijktijdig met de behandeling van de exploitatiecijfers van de RijnGouwelijn te laten plaatsvinden. Naast deze twee onderwerpen wordt in dezelfde vergadering van GS en PS de vernieuwde bestuurovereenkomst tussen gemeente Leiden en de Provincie aangeboden.

Gezien de gelijktijdigheid van deze drie onderwerpen vindt, in samenspraak met de woordvoerder van de gedeputeerde, zorgvuldige afstemming over de communicatie plaats.

Omdat de doelgroep van de kostenraming – en dekking breder is dan voor de bestuursovereenkomst, wordt hiervoor een apart persbericht opgesteld.

Voor de communicatie over de bestuursovereenkomst wordt een apart persbericht samen met de gemeente Leiden opgesteld.