

Postadres:  
Postbus 95089  
1090 HB Amsterdam

Tel 020 556 5495  
(secretariaat)  
Fax 020 556 5724

[www.amsys.amsterdam.nl](http://www.amsys.amsterdam.nl)



**Gemeente Amsterdam**  
**Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer**  
Projectbureau AMSYS

# **Voortgangsrapportage AMSYS**

**Q1 en Q2 2009**

**Definitieve versie 22 september 2009**

## Inhoudsopgave

1. INLEIDING	3
1.1 CONTEXT EN DOEL RAPPORTAGE	3
1.2 DOELGROEPEN RAPPORTAGE	3
1.3 VOORGESCHIEDENIS, ORGANISATIE EN RESULTATEN TOT HEDEN	4
2. VOORTGANG SCOPE	6
2.1 REFERENTIE: PROGRAMMA'S VAN EISEN	6
2.2 ACTUELE STAND PROGRAMMA'S VAN EISEN	7
2.3 VOORTGANG SCOPE	10
2.3 VOORTGANG INTEGRALE PROJECTTHEMA'S	12
3. VOORTGANG TIJD	16
3.1 REFERENTIEPLANNING	16
3.2 VOORTGANG PLANNING: BELANGRIJKSTE PLANNINGSRISICO'S	16
4. VOORTGANG FINANCIËN	18
4.1 REFERENTIEBEGROTING	18
4.2 VOORTGANG FINANCIËN	19
5. VOORTGANG RISICO'S	21
5.1 RISICODOSSIER	21
5.2 VOORTGANG RISICO'S	21
AGENDA VOOR DE REST VAN 2009	23
BIJLAGEN	24

## 1. Inleiding

### 1.1 Context en doel rapportage

Amsterdam investeert in modernisering en uitbreiding van het metronet. Het programma bestaat op dit moment uit twee projecten in uitvoering, één in voorbereiding en één in studiefase:

- In uitvoering: Project Renovatie Oostlijn en Project Noord/Zuidlijn
- In voorbereiding: Project AMSYS
- In studie: Project ombouw Amstelveenlijn

Samen met ontwikkelingen van de stationsomgevingen van de Noord/Zuidlijn, met name rond de Zuid-as, vormen deze vier projecten de kern van het moderniseringsprogramma van de Amsterdamse metro.

Project AMSYS valt gezien haar scope, financiële omvang, risico's en looptijd onder de Regeling Risicovolle Projecten<sup>1</sup>. Doel van deze regeling is optimale sturing en verantwoording vooraf en tijdens de uitvoering van grote projecten of programma's. De rapportages vormen een belangrijk middel in het proces van beheersen, sturen en verantwoorden.

Voor u ligt de eerste integrale voortgangsrapportage van het project AMSYS. Deze rapportage beschrijft beknopt de voorgeschiedenis van het project en de resultaten tot heden, en meer uitgebreid de voortgang van het project in de eerste twee kwartalen van 2009. Doel van de rapportage is tijdige, juiste en volledige stuur- en verantwoordingsinformatie leveren aan de relevante in- en externe stakeholders.

### 1.2 Doelgroepen rapportage

AMSYS heeft twee aansturinglijnen, te weten de Stadsregio (concessieverlener en subsidieverlener) en de gemeente (eigenaar en opdrachtgever). De doelgroepen van de voorliggende rapportage zijn de volgende:

- Directeur DIVV (ambtelijk eindverantwoordelijk als eigenaar van het metrosysteem);
- Stuurgroep AMSYS (ambtelijke coördinatie op directieniveau; tevens verantwoording aan Stadsregio als subsidieverlener);
- Wethouder Verkeer en College B&W (bestuurlijk verantwoordelijk voor de uitvoering);
- Gemeenteraad (financieel mandaat en belangrijke beleidsbesluiten);
- Dagelijks Bestuur van de Stadsregio (concessieverlener en subsidieverlener voor het Amsterdamse OV).

<sup>1</sup> Regeling Risicovolle Projecten, Bestuursdienst/Cofin; juni 2008

### 1.3 Voorgeschiedenis, organisatie en resultaten tot heden

#### **Voorgeschiedenis**

In 2005 zijn binnen de projectorganisatie Noord/Zuidlijn de eerste onderzoeken gestart naar de voorbereiding van de exploitatie van de nieuwe metrolijn. Dat heeft in 2006 geleid tot oprichting van het bureau VENZ (Voorbereiding Exploitatie Noord/Zuidlijn). In de loop van 2006 werd duidelijk dat er belangrijke beleidsmatige, operationele en financiële voordelen zijn te behalen als de investeringen in treinen en systemen van de Noord/Zuidlijn worden gecombineerd met gelijksoortige plannen voor het bestaande metronet die op dat moment door de vervoerder GVB werden ontwikkeld. De verdere uitwerking van deze plannen gebeurde onder de tijdelijke werknaam EMMA (Exploitatievoorbereiding en Modernisering van het Metronet Amsterdam).

De evidente voordelen van het bundelen van investeringen in nieuwe treinen en systemen voor het gehele Amsterdamse metronet, hebben geleid tot de formele oprichting per 1 januari 2007 van het projectbureau AMSYS (Amsterdam Metro System). AMSYS maakt als afzonderlijke projectorganisatie deel uit van de dienst IVV en is een collega-project van de projectorganisaties Noord/Zuidlijn en ROL (Renovatie Oostlijn).

Projectbureau AMSYS is in de huidige scope (zomer 2009) verantwoordelijk voor:

- Aanschaf van nieuwe metrotreinen voor het bestaande metronet (serie M5) en voor de Noord/Zuidlijn (serie M6);
- Aanschaf van nieuwe systemen die de metrovoertuigen veilig, stipt en (mogelijk) automatisch laten rijden (treinbeveiliging en –sturing voor het bestaande metronet en voor de Noord/Zuidlijn);
- Het realiseren van overige ICT-voorzieningen voor het bestaande metronet en de Noord/Zuidlijn;
- Voorbereiding en realisatie van exploitatievoorzieningen waaronder de onderhoudswerkplaats en opstelvoorzieningen voor de metrotreinen.

#### **Organisatie**

AMSYS is ingericht als aparte projectorganisatie binnen DIVV. Voor de aansturing van het project is de stuurgroep AMSYS ingericht. Voorzitter hiervan is de Stadsregio en leden zijn de directies van DIVV, Stadsregio en GVB (adviserende rol).

#### *Commissie van Advies*

Ter ondersteuning bij, en toetsing van de inkooptrajecten voor de voertuigen en Signalling is een Commissie van Advies in het leven geroepen, bestaande uit onafhankelijke deskundigen: Ing. C.J. de Graaf, Directeur Strategische Projecten RET, Ir. A.A.A. Liefkens, Voormalig Manager Contracting & Procurement NAM BV en Ir. G. van der Wal, Hoofd AKI Prorail. Deze Commissie komt gemiddeld één keer per twee maanden bijeen.

#### *Taakverdeling AMSYS en Noord/Zuidlijn*

In de oorspronkelijke scope van de NZL is de organisatie van het test- en proefbedrijf en de opzet van de exploitatie niet meegenomen. In eerste instantie heeft AMSYS deze rol op zich genomen. De Commissie Veerman heeft echter geadviseerd de verantwoordelijkheid voor de oplevering van de Noord/Zuidlijn als werkend vervoersysteem bij de NZL-organisatie zelf te leggen. De hieruit voortvloeiende herziene taakverdeling en raakvlakken tussen AMSYS en NZL worden in het begin van Q3/2009 vastgesteld in een afzonderlijk protocol. Hoofdpijn hiervan is dat AMSYS zal functioneren als toeleverancier aan de

Noord/Zuidlijn voor de metrotreinen serie M6, de systemen voor automatisch rijden voor de Noord/Zuidlijn en een aantal ICT-gerelateerde onderdelen die pas aangeschaft en geïnstalleerd worden in de laatste fase van de bouw van de Noord/Zuidlijn.

### **Resultaten tot heden**

Het projectbureau AMSYS bestaat nu uit vier projectteams, te weten:

- projectteam Metrovoertuigen;
- projectteam Signalling/automatisch rijden;
- projectteam Emplacementen metrotreinen;
- projectteam Ombouw werkplaats Diemen (gedelegeerd aan GVB).

Daarnaast zijn adviseurs aangetrokken voor thema's die het integrale metrosysteem Amsterdam aangaan, inbegrepen de Noord/Zuidlijn, te weten:

- Herijking van het programma van eisen van het vervoerssysteem Metro;
- Integrale systeemveiligheid;
- Lange termijn beheer van de metrosystemen;
- Coördinatie van ICT-gerelateerde activiteiten (beeld, geluid en datatransport).

Voor al deze onderdelen zijn de voorbereidingen inmiddels van start gegaan en deze worden in de paragrafen hierna verder toegelicht.

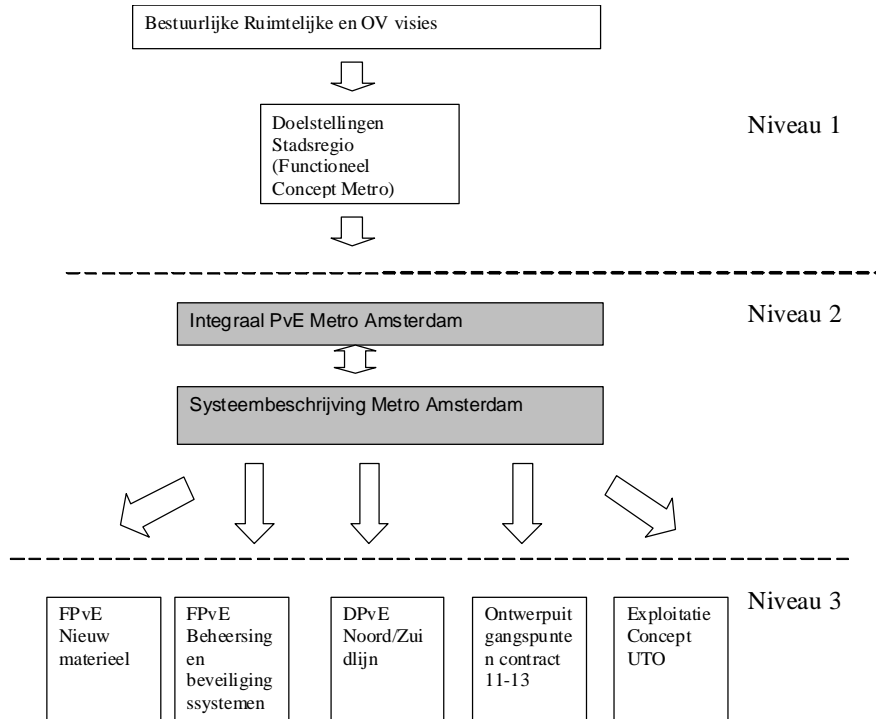
De belangrijkste behaalde bestuurlijke mijlpalen in de periode vanaf de eerste voorbereidingen in 2005 tot heden zijn:

- Eind 2006: Instemming Gemeenteraad met het Strategisch Programma van eisen voor het nieuwe metromaterieel (hoog en breed metromaterieel);
- Voorjaar 2007: Collegebesluit: Noord/Zuidlijn krijgt net als het bestaande metronet een 3<sup>e</sup> rail als stroomvoorziening (een belangrijke stap in standaardisatie);
- Voorjaar 2008: Instemming College met het definitief Programma van Eisen voor het nieuwe metromaterieel, en start van het aanbestedingsproces;
- Zomer 2008: Instemming Gemeenteraad met het voorbereidingskrediet AMSYS;
- Voorjaar 2009: Instemming Gemeenteraad met het principebesluit tot volledig automatisch rijden op het bestaande metronet en de Noord/Zuidlijn.

## 2. Voortgang Scope

### 2.1 Referentie: Programma's van eisen

Om de voortgang van de projectscope te kunnen bewaken, is een referentie of maatstaf voor de scope nodig in de vorm van programma's van eisen. Hiervoor geldt onderstaande hiërarchie.



Dit schema maakt een onderscheid in drie niveaus:

- **Niveau 1** is het beleidsmatig niveau, zoals vastgelegd in ruimtelijke visies en in strategische doelstellingen voor de metro. Deze documenten zijn of worden bestuurlijk vastgelegd of herijkt. Het Functioneel of Operationeel Concept Metro beschrijft op het niveau van de opdrachtgever voor de vervoersconcessies, de Stadsregio, de vervoerskundige uitgangspunten voor de toekomstige metro inbegrepen de Noord/Zuidlijn. Centraal staan hierbij de lijnvoeringvraagstukken waaronder de capaciteitsproblemen van lijn 50 (Ringlijn), lijn 51 (Amstelveenlijn) en station Zuid, en de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen. Deze zijn besproken in de Stuurgroep AMSYS en de Stadsregio verwerkt de uitgangspunten in de nieuwe concessie voor het Amsterdamse OV.
- **Niveau 2** omvat de concretisering in functionele eisen en de beschrijving van het operationele metrosysteem op hoofdlijnen. Het Integraal Programma van Eisen vormt de schakel tussen de vervoerskundige eisen van de Stadsregio en de programma's van eisen voor de projectonderdelen. Het IPvE is in de Stuurgroep AMSYS eind juni vastgesteld. De systeembeschrijving is de vertaling van het IPvE in concrete oplossingen en vormt op zijn beurt de basis voor de feitelijke bestekken.

- **Niveau 3** is de vertaling in programma's van eisen (bestekken) van de deelprojecten. Grotendeels zijn deze PvE's al uitgewerkt (civiele deel Noord/Zuidlijn; nieuwe metrotreinen), deels zijn ze nog in voorbereiding of bewerking (afbouw en transporttechniek Noord/Zuidlijn; systemen voor automatisch rijden; ombouw werkplaats Diemen; emplacements).

## 2.2 Actuele stand Programma's van eisen

In paragraaf 2.1 is aangegeven hoe een toekomstvaste structuur wordt opgezet om te komen tot een integraal en samenhangend Programma van Eisen voor de Amsterdamse metro. Bij het tot voor kort ontbreken hiervan, zijn de programma's van eisen c.q. bestekken voor de vier fysieke deelprojecten van AMSYS (deels) "bottom-up" opgesteld. De stand van zaken is als volgt:

### Programma van Eisen Metrotreinen M5/M6

De aanbesteding metrovoertuigen M5/M6 betreft de levering van nieuwe metrovoertuigen, te weten materieelserie M5, ter vervanging van de huidige metrovoertuigen M2/M3 die rijden op de Oost- en Ringlijn van Amsterdam, en de levering van de nieuwe metrovoertuigen, te weten materieelserie M6, ten behoeve van de Noord/Zuidlijn.

Teneinde de aanbesteding van metrovoertuigen M5/M6 te kunnen uitvoeren, heeft DIVV samen met GVB gewerkt aan het opstellen van een Strategisch Programma van Eisen Metromaterieel (hierna te noemen Strategisch PvE), welke is afgerond op 10 november 2005. Het college van B&W heeft op 20 december 2005 dit document goedgekeurd, waarna ook het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam zijn goedkeuring heeft gegeven. Op 13 december 2006 heeft de gemeenteraad besloten tot de vervanging van het bestaande metromaterieel M2/M3 en aanschaf van materieel voor de Noord/Zuidlijn volgens de in het Strategisch PvE opgenomen eisen. In het Strategisch PvE zijn de belangrijkste uitgangspunten en randvoorwaarden, bijvoorbeeld vanuit de infrastructuur, vertaald in top-eisen aan het nieuwe metromaterieel. Op hoofdlijnen wordt hiermee de keuze voor het concept van het nieuwe metromaterieel bepaald.

De top-eisen uit het strategisch PvE hebben voornamelijk betrekking op het integrale metrosysteem, de gebruikers en de prestaties van het materieel. Eisen aan de constructie of het materiaalgebruik zijn in het bestek voor de metrovoertuigen verder uitgewerkt.

Op 27 november 2007 heeft het college B&W van Amsterdam het besluit genomen om de aanbesteding voor nieuwe metrovoertuigen te starten. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking volgens de Richtlijn Nutssectoren. Hierna is op 29 november 2007 de Europese aanbesteding voor Metrovoertuigen M5/M6 formeel van start gegaan.

Conform de toezegging van de wethouder Verkeer is een samenvatting van het functioneel-technisch Programma van Eisen aan de Raadscommissie ter inzage voorgelegd en toegestuurd aan het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam. Deze samenvatting bevat de actuele planning van de aanbesteding, de aspecten die afwijken van het Strategisch Programma van Eisen en de eisen en wensen die voor de reiziger en de stad Amsterdam van belang zijn.

## **Programma van Eisen Signalling/automatisch rijden**

Het systeem voor treinbeveiliging en –sturing (Signalling & Control, kortweg Signalling) vormt het zenuwstelsel van de metro. Zonder Signalling staat de metro stil. De capaciteit, kwaliteit, betrouwbaarheid, regelmaat van de metro-exploitatie wordt er door bepaald en begrensd. Het systeem is daarmee een sleutelfactor voor een hoogwaardige metro, zoals beschreven in de (regionale) OV-visies. Moderne signalling systemen ondersteunen een hoge automatiseringsgraad (Grade of Automation; GoA) en waarborgen dat (hoge) eisen in de vervoersconcessies kunnen worden gehaald.

In 2007 is een strategiestudie naar dit onderwerp uitgevoerd. Deze studie beveelt aan om de systemen voor signalling op het bestaande metronet te vernieuwen, deze vernieuwing te combineren in één contract met de signalling voor de Noord/Zuidlijn, een geïntegreerde set eisen te formuleren, en te kiezen voor tenminste semi-automatisch rijden. De Stuurgroep AMSYS heeft de uitkomsten van deze studie besproken en ingestemd met vervolgacties in lijn met de strategieadviezen. Vervolgens is een Plan van Aanpak opgesteld dat in de Stuurgroep AMSYS op 28 april 2008 is besproken. De belangrijkste onderdelen uit dit plan zijn:

- Gezien de staat en de leeftijd van het huidige systeem voor de spoorbeveiliging en de doorlooptijd voor vervanging dient de vervanging van de spoorbeveiliging van het bestaande net nu in gang te worden gezet, eventueel met een versnelde vervanging van het systeem voor de ondersteuning van de processen van de centrale verkeersleiding; het huidige VLMS;
- De vervanging van de spoorbeveiliging van het bestaande net dient samen met de aanschaf van de spoorbeveiliging voor de Noord/Zuidlijn te worden gecontracteerd bij één leverancier middels één Europese aanbesteding;
- Het bestaande metronet en de Noord/Zuidlijn dienen te worden voorzien van hetzelfde spoorbeveiligingssysteem, dezelfde functionaliteit en dezelfde technologie;
- De realisatie van zowel de spoorbeveiliging van de Noord/Zuidlijn als de vervanging van de spoorbeveiliging van het bestaande net moet worden uitgevoerd door één geïntegreerde projectorganisatie.

De Stuurgroep heeft verzocht om conform het Plan van Aanpak de vervolgstappen uit te werken en een afzonderlijk financiële analyse te maken. Gelijktijdig hieraan is in 2008 door Booz & Co een vervolgstudie verricht naar volledig automatisch rijden. Hiervoor is een afzonderlijke businesscase gemaakt met kosten, risico's en opbrengsten. Op basis van deze analyse heeft de gemeenteraad op 20 mei 2009 ingestemd met een positief advies op het principebesluit van de Stadsregio om volledig automatisch rijden op het gehele Amsterdamse metronet in te voeren.

De scope van het project Signalling/automatisch rijden luidt hiermee:

- De oplevering van de systemen voor de Signalling&Control voor de Noord/Zuidlijn (dit onderdeel is vanuit de scope van de NZL overgeheveld naar AMSYS);
- De vervanging van de systemen voor de Signalling&Control voor het bestaande metronet;
- De vervanging van het huidige besturingssysteem van de centrale verkeersleiding (VLMS);
- De levering van de onboard signalling apparatuur voor alle dienstdoende metrovoertuigen;



- Het waarborgen dat, onder voorbehoud van het definitieve bestuurlijke go/no go besluit, volledig automatisch rijden wordt ingevoerd op het bestaande metronet en de Noord/Zuidlijn.

### **Programma van Eisen Werkplaats Diemen**

Het aantal metrovoertuigen zal in de komende jaren als gevolg van benodigde capaciteitsuitbreiding op het bestaande net, de NZL en de Amstelveenlijn toenemen. De metrotreinen worden ook langer. Dit heeft tot gevolg dat de capaciteit en de lay-out van de werkplaats in Diemen moet worden aangepast. Omdat deze aanpassing diep ingrijpt in de bestaande organisatie en werkprocessen van GVB, en bovendien tijdens de verbouwing van Diemen de 'winkel open moet blijven', heeft AMSYS opdracht gegeven aan GVB om de voorbereiding hiervan ter hand te nemen. De activiteiten hiervoor vinden plaats onder regie van de Stuurgroep Diemen, bestaande uit Directies GVB en AMSYS (voorzitter). Zomer 2009 zal het Programma van Eisen gereed zijn, waarna het definitieve Plan van Aanpak ter besluitvorming zal worden voorgelegd. De huidige conceptplanning voorziet in oplevering van de eerste nieuwe werkplekken parallel aan de oplevering van de eerste treinen eind 2011.

### **Programma van Eisen Emplacementen**

Per saldo zal de materieelvloot voor de Amsterdamse metro sterk groeien. De metrotreinen dienen 's nachts bewaakt te worden opgesteld. Het huidige metronet (emplacementen en tailtracks) biedt onvoldoende ruimte voor opstellen van voertuigen in de toekomst. De vraag naar opstelcapaciteit wordt groter dan het aanbod ervan. De vraag overstijgt het aanbod al rond 2012. Naast het opstellen is het schoonmaken en bewassen van de voertuigen aan het einde van de dag van belang.

Optimalisatie en uitbreiding van huidige emplacementen en tailtracks wordt beperkt door gebrek aan fysieke ruimte en de wet milieubeheer (geluid). De tailtracks bij Gein en Gaasperplas staan nu al zwaar onder druk vanuit de wet milieubeheer: extra investeringen tegen geluidbelasting zijn noodzakelijk. Verder druist fysieke uitbreiding van de ruimte rondom de tailtracks in tegen de verdichtingplannen van het stadsdeel Zuidoost. Tenslotte staat het emplacement aan de Zuidas op de nominatie geschrapt te worden in het kader van de ontwikkelingen rondom het Zuidas Dok. Het nu in aanleg zijnde emplacement ten behoeve van de Noord/Zuidlijn, voorbij station Buikslotermeerplein in de middenberm van de Nieuwe Leeuwarderweg, biedt geen voorzieningen en zal te klein zijn indien de Noord/Zuidlijn zou worden doorgetrokken tot Amstelveen en/of de frequentie op deze lijn toeneemt.

Het metronet omvat in de nabije toekomst drie hoofdlijnen. Voor elke hoofdlijn wordt een opstel terrein met voorzieningen (emplacement) voorgesteld om de toekomstige groei per hoofdlijn op te vangen:

- Amstel (ASA): voor treinen van de Oostlijn met wasstraat en quick-service;
- Isolatorweg: voor treinen van de Ringlijn met wasstraat en quick-service;
- Bij verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen: Noord (ten Noorden van en parallel aan de A10) of Amstelveen (ten zuiden van Westwijk in de Legmeerpolder) voor treinen van de verlengde Noord/Zuidlijn met wasstraat en quick-service.

Het Functioneel Programma van Eisen verschijnt in Q3/2009 als onderdeel van het te nemen voorkeursbesluit voor Amstel en Isolatorweg.

## 2.3 Voortgang scope

De fysieke investeringen door AMSYS omvatten op dit moment vier deelprojecten, te weten de aanschaf van nieuw metromaterieel M5/M6, de resignalling van de bestaande metro en signalling van de Noord/Zuidlijn inclusief automatisch rijden, de ombouw van de werkplaats voor metrotreinen in Diemen en de ombouw en nieuwbouw van emplacements voor de metrotreinen. De voortgang is als volgt:

### Voortgang metrotreinen M5/M6

Op 23 mei 2008 is de Europese uitvraag voor Metrovoertuigen M5/M6 gestart. Sinds deze offerteaanvraag zijn de volgende processtappen doorlopen:

- **Offertefase;** tijdens deze fase hebben de leveranciers tweemaal kunnen reageren op de conceptkoopovereenkomst, waarna deze opmerkingen verwerkt zijn in een versie waarop de offerte gebaseerd dient te zijn. Tevens hebben er in deze fase twee Nota's van Inlichtingen plaatsgevonden waarbij vragen en antwoorden gegeven zijn over het Functioneel-technisch Programma van Eisen. Op 23 oktober 2008 hebben zes leveranciers een offerte ingeleverd;
- **Beoordelingsfase;** tijdens deze fase zijn de zes offertes op kwaliteit beoordeeld door drie onafhankelijke beoordelingsteams die ieder op zes kwaliteitscriteria hebben getoetst. De offertes moesten voor alle criteria minimaal een voldoende beoordeling halen.
- **Eerste Selectiefase;** het beoordelingsresultaat heeft ertoe geleid dat twee offertes niet de minimale kwaliteitscriteria hebben gehaald en daarom zijn uitgesloten van verdere deelname aan de aanbestedingsprocedure. Eén offerte is om juridische redenen ter zijde geschoven. Deze leverancier heeft tegen deze beslissing een kort geding aangespannen, welke op 11 maart 2009 heeft plaatsgevonden. De vorderingen van deze leverancier zijn door de voorzieningenrechter alle verworpen, waardoor deze leverancier definitief is uitgesloten van de aanbestedingsprocedure.
- **Onderhandelingsfase;** voor deze fase zijn de drie geselecteerde leveranciers uitgenodigd voor het doorlopen van de volgende stappen:
  1. Eerste onderhandelingsronde; tijdens deze ronde hebben de leveranciers terugkoppeling gekregen over de kwaliteit en mogelijke verbeterpunten van hun offerte;
  2. Formeel bezoek; tijdens dit bezoek heeft het projectteam van AMSYS de drie leveranciers bezocht en beoordeeld op hun capaciteit voor het bouwen van metro's;
  3. Tweede onderhandelingsronde; tijdens deze ronde zijn vragen en antwoorden behandeld die voortkomen uit de eerste ronde en het bezoek. Tevens is de conceptkoopovereenkomst nader toegelicht.

De informatie uit de bovenstaande onderhandelingsronde gebruikten de leveranciers voor het maken van een Best And Final Offer (BAFO) die op 13 juli is geleverd. DE offertes zijn vervolgens beoordeeld, en eind Q3/2009 zal één leverancier uitgenodigd worden voor de

finale onderhandelingen met als planning nog voor eind 2009 het contract te tekenen (onder voorbehoud van de onderhandelingen).

### **Voortgang Signalling/automatisch rijden**

De marktconsultatie en prekwalificatie van de leveranciers zijn afgerond in het voorjaar van 2009. Er zijn zeven leveranciers geprekwalificeerd. Naar aanleiding van het bestuurlijk principebesluit over volledig automatisch rijden (raadsbesluit 20 mei 2009) wordt de initiële scope van semi-automatisch rijden aangepast met extra voorzieningen voor volledig automatisch rijden. Voorbeelden hiervan zijn:

- Perronbeveiliging (platform well intrusion detection; noodknoppen);
- Tracébeveiliging (hekkens, camera's, etc);
- Extra communicatiesystemen tussen trein en wal (communicatie met reizigers in de trein).

Tijdens de bestuurlijke behandeling van het principebesluit over volledig automatisch rijden hebben de raadscommissie en de raad twee aanvullende vragen gesteld:

- **Perrondeuren:** in de raadscommissie op 13 mei 2009 heeft de wethouder de commissie toegezegd een onderzoek te doen naar de pros/cons en kosten van perrondeuren (de gesloten oplossing) versus perrondetectie (de open oplossing). De huidige businesscase en scope voor automatisch rijden is gebaseerd op de open oplossing met perrondetectie. Dit onderzoek zal worden betrokken bij de definitieve besluitvorming medio 2010;
- **Toezicht en (sociale) veiligheid:** de gemeenteraad heeft op 20 mei 2009 een motie aangenomen die het College verzoekt om voldoende menselijk toezicht in het kader van (sociale) veiligheid op de stations en het onderzoek hiernaar eveneens te betrekken bij het definitieve besluit medio 2010.

Naast deze onderwerpen als gevolg van de besluitvorming over volledig automatisch rijden, dient zich nog een tweetal thema's aan die mogelijk kunnen leiden tot wijzigingen in de scope van het project Signalling/automatisch rijden. Deze thema's zijn:

- De relatie met de overige systemen in de centrale verkeersleiding;
- De relatie met de telecommunicatievoorzieningen voor de Noord/Zuidlijn (contract 12.2 Noord/Zuidlijn). De raakvlakken met de scope van de Noord/Zuidlijn worden in Q3/2009 verder uitgewerkt.

Tenslotte speelt nog een aantal specifieke issues bij uitwerking van het project Signalling/automatisch rijden:

- Randvoorwaarden voor de migratie van de huidige situatie naar het gemoderniseerde metronet;
- Lijnvoering tijdens de migratie;
- Het wel of niet ombouwen van de bestaande metrotreinen naar volledig automatisch rijden;
- Opties inzake de uitgangspunten voor operatie en het beheer.

De invulling hiervan zal mede afhangen van de oplossingen die door de industrie worden aangeboden en komen terug in het aanbestedingstraject. De offerte-uitvraag is gepland eind 2009.

### **Voortgang Diemen**

Het project ombouw metrowerkplaats Diemen is medio 2008 gestart. Er is een aantal verbouwingsscenario's uitgewerkt, waaruit door de Stuurgroep AMSYS een voorkeurscenario is gekozen. Er zijn inmiddels studies uitgevoerd naar de gewenste lay-out van het emplacement voor de werkplaats, passend bij het voorkeursscenario. Vanwege het vergunningentraject is vroegtijdig contact gelegd met de Gemeente Diemen. In Q3/2009 zal het Programma van Eisen voor de nieuwe werkplaats worden afgerond, evenals een Plan van Aanpak waarin scope, planning en de geraamde kosten zijn opgenomen.

### **Voortgang Emplacementen**

Begin 2009 is de Stuurgroep AMSYS akkoord gegaan met de strategie van gefaseerde aanleg van drie emplacementen met bijbehorende voorzieningen om het veilig en doelmatig opstellen van metrovoertuigen voor de drie toekomstige metrolijnen te waarborgen vanaf het moment van instroom van de nieuwe metrovoertuigen. Dit principebesluit omvat voor de korte termijn:

- **Emplacement Amstel (Oostlijn)**– uitbreiding en optimalisatie van het huidige emplacement gelegen tussen metrostations Spaklerweg en Van de Madeweg (aanleg voor eind 2012). Hierbij is de door de gemeenteraad vastgestelde Visie Overamstel 2005 en de daarin vastgelegde contouren voor woningbouw uitgangspunt. Dit geldt tevens voor de stedenbouwkundige plannen van de deelgebieden;
- **Emplacement Isolatorweg (Ringlijn)** - uitbreiding van de huidige tailtrack ten oosten van het metrostation Isolatorweg langs het ProRail-spoor (aanleg voor eind 2012).

Voor de lange termijn is een optie, een nieuw emplacement voor de verlengde Noord/Zuidlijn, afhankelijk van besluitvorming over de Amstelveenlijn, ofwel binnen de gemeentegrenzen aan de noordzijde van de A10, ofwel ten zuiden van Westwijk te Amstelveen in de Legmeerpolder.

Het bestuurlijke strategiebesluit ten aanzien van de opstelvoorzieningen voor de korte termijn (Amstel en Isolatorweg) is op 30 juni genomen.

## **2.3 Voortgang integrale projectthema's**

Naast fysieke investeringsprojecten omvat AMSYS ook een aantal projectthema's die de randvoorwaarden vormen voor een modern, goed functionerend metrosysteem. Deze thema's zijn onderdeel van het investeringsprogramma en maken de verbinding met andere projecten en de lijnorganisaties van DIVV en GVB. Het projectbureau AMSYS bewaakt in de huidige scope de integrale projectthema's Veiligheid, ICT, Beheer en Exploitatie. De voortgang hiervan is als volgt:

### **Veiligheid**

Aan het begin van 2009 is de veiligheidsevaluatie van de aanbiedingen voor de metrovoertuigen M5/M6 afgerond. Er zijn vragen geformuleerd voor de zogenoemde clarification meetings met de drie geselecteerde leveranciers. De beantwoording hiervan heeft geleid tot enige aanpassingen van het PvE M5/M6 die in de volgende ronde (de

zogenoemde BAFO) zullen worden uitgewerkt. Daarnaast zijn voorbereidingen getroffen voor het veiligheidsbeoordelingstraject in Q3/2009.

Met de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) werd eind maart informeel overeenstemming bereikt over het concept Integraal Veiligheidsplan voor de Noord/Zuidlijn. De definitieve vaststelling hiervan zal worden aangehouden totdat de definitieve uitgave van het Integraal Programma van Eisen en de Systeembeschrijving gereed zijn. Deze zullen gezamenlijk formeel aan IVW worden aangeboden.

Sinds november 2008 is gewerkt aan het ontwikkelen van een functionele implementatie van het Safe Haven Concept in de toekomstige verkeersleiding en beveiliging. Het resultaat is meegenomen in het PvE van de metrovoertuigen, en zal ook in de andere projecten worden opgenomen.

Voor Q3/2009 zal het werk op het vlak van veiligheid voor een groot deel bepaald worden door de beoordeling van de finale offertes (BAFO) voor de metrovoertuigen M5/M6. Daarnaast zal de basis worden gelegd voor de integrale safetycase van het vervoerssysteem Noord/Zuidlijn.

## ICT

Binnen het domein van de Amsterdamse metro werken zowel GVB, als de Projectbureaus Noord/Zuidlijn, AMSYS en ROL (Renovatie Oostlijn) aan vernieuwing van de ICT-systemen. AMSYS heeft de taak op zich genomen om te zorgen voor een goede afstemming tussen de diverse plannen en ontwikkelingen. Daartoe zijn de afgelopen periode de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- **Opstellen Plan van Aanpak ICT AMSYS**

Om de coördinatie van de ICT-systemen voor de Amsterdamse metro te verbeteren, is besloten tot een projectmatige aanpak. Daartoe is een plan van aanpak opgesteld. Er is vervolgens gewerkt aan de volgende deelprojecten:

1. Onderzoek radio datacommunicatie infrastructuur;
2. Reizigers Informatie Systemen (RIS) en Infotainment;
3. Camera systemen (CCTV) voor het OV van Amsterdam;
4. Inrichting verkeersleiding metro (CVL);
5. Standaardisatie van de centrale besturingssystemen in de verkeersleiding (CBI);
6. Interfaces voor de stationsinrichting;
7. Informatieplan OV (DIVV, GVB).

Voor het project ROL is duidelijkheid gegeven over de toekomst van het GVB CBI-systeem (5). Voor het AMSYS project Signalling is een oplossing geformuleerd voor de zendsystemen (1) en de inrichting van de CVL (4).

Daarnaast worden eisen geleverd aan het Project Noord/Zuidlijn die medio 2009 kunnen worden opgenomen in de aanbesteding van de contracten voor transporttechniek en afbouw van de Noord/Zuidlijn. Naast deskstudie is overleg gevoerd met leveranciers en vervoersorganisaties.

- **Voorbereiden GVB-betrokkenheid bij DIVV (ICT)projecten**

Vanuit de diverse (ICT) projecten is GVB benaderd voor het aanscherpen van functionele systeemeisen en het bepalen van de inrichting van het toekomstige

bedrijfsproces. Daarbij wordt ook vastgelegd wat de taken en verantwoordelijkheden zijn van GVB bij de implementatie van de ICT-projecten, de organisatieaanpassing en de herinrichting van beheerprocessen. Hiertoe is inmiddels een zestal workshops ontwikkeld die met het management van GVB worden gehouden.

- **ICT-aspecten in de metrovoertuigen M5/M6**

Bij de aanbesteding van de nieuwe metrovoertuigen zijn de ICT-eisen aan het voertuig nog generiek en tamelijk abstract (functioneel) geformuleerd. Om in samenhang met de zogenoemde walsystemen (stations, infrastructuur en verkeersleiding) te kunnen werken, moeten deze eisen concreter worden uitgewerkt. Dit vindt plaats in samenwerking tussen AMSYS/GVB enerzijds en de drie overgebleven kandidaat leveranciers voor de metrovoertuigen anderzijds. Ook hier blijkt een ideale integrale oplossing niet voorhanden. Vastgesteld kan worden dat de ICT-functionaliteiten in de wereld van het OV nog in ontwikkeling zijn. Projectbureau AMSYS kiest voor de best bewezen oplossingen voor vandaag met groeipotentie naar de mogelijkheden van morgen en streeft ernaar zo goed mogelijk te voldoen aan de toenemende informatiebehoefte van de vervoerder.

## **Beheer**

De treinen en systemen die Projectbureau AMSYS (mede) ontwikkelt en inkoop moet duurzaam landen in de lijnorganisaties van DIVV (Strategisch Beheer) en GVB (Operationeel Beheer en Exploitatie).

De eerste hoofdvraag in deze fase van de projecten is welke eisen de beheerorganisatie stelt aan het product, aan de informatie over het product en aan het proces van oplevering en overdracht. De tweede hoofdvraag op het grensvlak van project en beheer is welke rol de leveranciers dienen te spelen bij het onderhoud.

Voor beide hoofdvragen geldt dat Projectbureau AMSYS samenwerkt met DIVV Beheer en GVB. Hieronder staat beknopt geformuleerd welke resultaten de afgelopen periode zijn bereikt.

- **Afbouwcontracten Noord/Zuidlijn:** hiervoor is een regulier overleg ingericht tussen Projectbureau Noord/Zuidlijn, DIVV, GVB en AMSYS. In het zogenoemde reviewteam komen de hierboven genoemde hoofdvragen aan de orde. Als eerste zijn procesafspraken gemaakt over de betrokkenheid van de beheerorganisatie(s) in de verschillende projectfasen. Daarnaast zijn ervaringen uitgewisseld op het gebied van de aanbesteding van roltrappen;
- **Signalling/automatisch rijden:** hiervoor is een regulier overleg ingericht tussen DIVV, GVB en AMSYS. Ook hier zijn als eerste resultaat procesafspraken gemaakt over de betrokkenheid van de beheerorganisatie(s) in de verschillende projectfasen. Verder is een begin gemaakt met het formuleren van de beheereisen;
- **Metrovoertuigen M5/M6:** voor dit project heeft de nadruk gelegen op het beoordelen van de ontvangen optionele aanbiedingen voor het onderhoud aan de nieuwe metrovoertuigen. Deze aanbiedingen liepen fors uiteen en vormen onvoldoende basis voor een eenduidige beoordeling van de onderhoudsoptie. Daarom zal in de volgende fase van de aanbesteding een aangescherpte specificatie van het gevraagde onderhoud worden opgenomen. Hierover heeft overleg plaatsgevonden met GVB, de onderhouder van de huidige vloot van metrovoertuigen.

## **Exploitatie**

AMSYS speelt ook de rol van “virtuele vervoerder”. Dit betekent dat het project door de ogen van de toekomstige exploitant kijkt waar initiatieven nodig zijn om te komen tot een hoogwaardig Amsterdams metrosysteem. De eigenaar van de infrastructuur, de gemeente Amsterdam in casu de dienst IVV, is verantwoordelijk voor het opleveren van systemen en infrastructuur die een goede exploitatie van het metronet mogelijk maken. Zo heeft AMSYS zorg gedragen voor het wijzigen van het tractiesysteem van de Noord/Zuidlijn van het oorspronkelijke ontwerp (bovenleiding) in een ontwerp dat aansluit bij het bestaande metronet (3<sup>e</sup> rail) en leidt tot een zekere en doelmatige exploitatie.

AMSYS heeft nog een aantal andere onderwerpen benoemd die noodzakelijk zijn voor de Noord/Zuidlijn als goed werkende metrolijn en integraal onderdeel van het Amsterdamse metrosysteem, maar die nog niet waren belegd in de scope van de NZL. Een inventarisatie van deze onderwerpen is vrijwel afgerond en wordt voorgelegd als Voorstel tot Wijziging (VTW). Daar waar deze onderwerpen bij lopende projecten (NZL of andere projecten) kunnen worden ondergebracht, fungeert AMSYS als initiatiefnemer en makelaar tussen partijen. Daar waar dat niet het geval is, zal AMSYS het onderwerp zelf als project oppakken en voor besluitvorming voorleggen.

Een bijzonder aandachtspunt is station Zuid dat een sterke passagiersgroei kent. Naast de ruimtelijke ontwikkeling van het Zuid-as gebied, spelen ontwikkelingen als de komst van de Hanzelijn, OV-Saal en de Noord/Zuidlijn. Dit betekent dat het station uit zijn voegen groeit. Samen met Prorail heeft AMSYS/DIVV een studie uitgevoerd naar loopstromen in het station, knelpunten en oplossingen. Een deel van deze oplossingen kan worden meegenomen door het projectbureau Noord/Zuidlijn. Een voorbeeld hiervan is een extra toegang van de Beethovenstraat naar het zuidelijk perron.

AMSYS heeft een model (Operationeel Model Metro) ontwikkeld waarmee een groot aantal kengetallen van het metronet bij verschillende lijnvoeringen bepaald kan worden. Op basis van vervoerprognoses, infrastructuur en materieeluitgangspunten geeft het model ondermeer inzicht in de beschikbare baancapaciteit, het aantal benodigde treinen en exploitatie- en beheerkosten. Dit model is ondermeer gebruikt als input voor diverse lijnvoeringstudies.

### 3. Voortgang Tijd

#### 3.1 Referentieplanning

AMSYS maakt voor het bewaken van de planning gebruik van twee maatstaven:

- **De referentieplanning vervoerssysteem Noord/Zuidlijn**  
Deze planning wordt jaarlijks bijgewerkt, en gepubliceerd door het Projectbureau Noord/Zuidlijn. Hierin zijn de AMSYS-onderdelen (voertuigen, automatische treinsturing- en beveiliging) integraal opgenomen. In de referentieplanning per begin 2009 wordt de Noord/Zuidlijn in september 2016 als werkend vervoerssysteem opgeleverd. Deze referentieplanning is opgenomen in bijlage 1. In de loop van 2009 is conform een zogenoemde probabilistische planningsanalyse de opleveringsdatum van de Noord/Zuidlijn verschoven naar 2017. Op dit moment vindt naar aanleiding van de Commissie Veerman een studie plaats naar uitvoeringsvarianten van de bouw van de Noord/Zuidlijn, die mogelijk effect hebben op de referentieplanning. De volgende rapportages komen hier op terug.
- **De integrale referentieplanning AMSYS**  
Deze planning omvat alle AMSYS-activiteiten, zowel de Noord/Zuidlijn gerelateerde werkzaamheden als de investeringen in het bestaande metronet. Deze referentieplanning wordt nu opgesteld c.q. geactualiseerd. Een concept is opgenomen in bijlage 2.

In de planning van AMSYS spelen twee drijvende krachten:

- De planning van de Noord/Zuidlijn: Uitgangspunt voor AMSYS, als toeleverancier van strategische onderdelen van de Noord/Zuidlijn, is dat de planning van de Noord/Zuidlijn leidend is en prioriteit heeft boven wijzigingen in het bestaande metronet;
- De noodzaak om de oude vloot van metrotreinen (serie M2/M3) zo spoedig mogelijk te vervangen en uit te breiden met de nieuwe serie metrotreinen M5.

Beide uitgangspunten zijn goed met elkaar te verenigen.

#### 3.2 Voortgang planning: belangrijkste planningsrisico's

Via een simulatie van de Masterplanning inclusief de maatgevende risico's wordt inzicht verkregen in het risicoprofiel van de planning van AMSYS en de belangrijkste plannings-onzekerheden die hieraan bijdragen. De simulatie levert inzicht in de activiteiten en risico's die het meest bijdragen aan de onzekerheid van een planningsmijlpaal en zal een weergave geven van de mogelijke einddatum van een planningsmijlpaal met bijbehorende haalbaarheid. De grootste bijdragen worden in een tabel weergegeven in de rapportage zodat er gestuurd kan worden op het uitvoeren van de beheersmaatregelen.

Om te zien waar de verschillen in de planning zitten, worden de planningen van twee of meerdere kwartalen met elkaar vergeleken (of ten opzichte van de referentieplanning). De vergelijking van de planningen maakt inzichtelijk of de einddatum verschoven is en of de



haalbaarheid veranderd is. Deze wijzigingen kunnen veroorzaakt worden door opgetreden vertraging, verandering in opzet planning, benoeming van nieuwe risico's en/of gewijzigde risico's in geschatte kans en/of gevolg door gewijzigde omstandigheden.

## 4. Voortgang Financiën

### 4.1 Referentiebegroting

Bij het voorbereidingskrediet (juni 2008) is een eerste begroting voor het AMSYS-programma opgesteld. Deze was nog globaal en indicatief (€ 680 mln). De begroting is in zijn geheel geactualiseerd op basis van nieuwe planningsinzichten, het dossier automatisch rijden en actuele inzichten in de projecten werkplaats Diemen, Emplacementen en de ingebruikneming van de Noord/Zuidlijn. De geactualiseerde begroting doet dienst als referentiebegroting ten opzichte waarvan de financiële voortgang van het AMSYS-programma in de toekomst zal worden gerapporteerd.

In bijlage 3 is de referentiebegroting opgenomen (kabinet). De referentiebegroting komt uit op een bedrag van € 954 mln voor de periode 1 januari 2007 tot en met 31 december 2017 (prijspeil 2008). In deze begroting zijn inbegrepen:

- Investerings in 35 nieuwe metrovoertuigen, 23 treinen voor de bestaande metro, en 12 treinen voor de Noord/Zuidlijn 1<sup>e</sup> fase (16x per uur; NZL tot aan station Zuid) inbegrepen met de metrotreinen samenhangende voorzieningen, te weten ombouw van de werkplaats in Diemen en ombouw en nieuwbouw van de emplacementen Amstel en Isolatorweg, en het proefrijden en in bedrijf stellen van de Noord/Zuidlijn;
  - Investerings in de signalling systemen in de infrastructuur van de bestaande metro, de Noord/Zuidlijn 1<sup>e</sup> fase (tot aan station Zuid), de verkeersleiding en de systemen in de metrotreinen, en alle aanvullende veiligheidssystemen voor volledig automatisch rijden bij een open perronoplossing (perrondetectie);
  - Naast metrotreinen en systemen om de treinen veilig, stipt en (mogelijk) automatisch te laten rijden op het gehele metronet, bestaat nog een restgroep aan exploitatieve voorzieningen voor specifiek de Noord/Zuidlijn die niet in de bouwscope zitten, maar wel nodig zijn voor een goed werkend vervoerssysteem. Deze voorzieningen vallen op dit moment nog uiteen in twee begrotingsposten:
    - Reizigers(informatie)voorzieningen zoals chipkaartpoortjes (aanvullende) camera's en (aanvullende) informatievoorzieningen;
    - Overige aanvullende voorzieningen op de scope van de Noord/Zuidlijn zoals opkomstruimten voor toezichthouders, extra geluidschermen bij de keerspoeren in Noord en systemen voor crowd-control.
- De eerste begrotingspost maakt deel uit van de herziene AMSYS-begroting (€ 954 miljoen), de tweede begrotingspost staat voornamelijk PM. Voor beide begrotingsposten wordt een onderbouwing gemaakt over nut en noodzaak van deze voorzieningen en volgt een uitleg waarom ze niet in de bouwscope van de Noord/Zuidlijn zitten. Eind 2009 zal een compleet overzicht beschikbaar zijn.
- Alle kosten van voorbereiding, advies en bewaking van de uitvoering van deze investeringsprojecten, inbegrepen de overall aansturing van het AMSYS-programma.

De belangrijkste verschillen tussen de globale begroting van juni 2008 en de voorliggende referentiebegroting (Q2/2009) zijn:

- De extra investering in volledig automatisch rijden ten opzichte van semi-automatisch rijden (deze extra investering wordt terugverdiend uit de besparingen in de exploitatie; hiervoor wordt een afzonderlijke businesscase gemaakt die onderdeel uitmaakt van de definitieve besluitvorming over automatisch rijden medio 2010);
- Het opnemen in de begroting van het project Emplacementen;
- Herziene begroting project werkplaats Diemen;
- Het opnemen van een bedrag voor het proefrijden van de NZL.

In de vertrouwelijke bijlage 3 worden de verschillen verder toegelicht.

De begroting is gebaseerd op prijspeil 2009. Het beleid is om in de contracten een prijsindexclausule op te nemen die gelijk is aan de Index Bruto Overheids Investerings (IBOI) zodat toekomstige prijsstijgingen in het investeringsprogramma gelijke tred houden met de indexatie van de exploitatiegelden (BDU-indexatie). Het prijspeil van de begroting zal jaarlijks op basis van de IBOI worden bijgesteld.

## 4.2 Voortgang financiën

### Voorbereidingskrediet

Het budget voor AMSYS is nu begrensd tot het voorbereidingskrediet van € 25 miljoen dat in juni 2008 door de gemeenteraad is verleend. Dit budget omvat deelbudgetten voor de voorbereidingskosten van de metrotreinen M5/M6, Signalling & Control en Exploitatievoorzieningen. Binnen het voorbereidingskrediet vergoedt de Stadsregio de voorbereidingskosten voor de metrotreinen volledig en de exploitatievoorzieningen voor 50%. De voorbereidingskosten voor het project Signalling worden gedekt door het Convenant Vervangingsonderhoud Metro-infrastructuur en door het overgehevelde budget voor Signalling van de Noord/Zuidlijn naar AMSYS. Het risico voor de gemeente is binnen het voorbereidingskrediet beperkt tot 50% van de voorbereidingskosten voor exploitatievoorzieningen binnen het voorbereidingskrediet, zijnde € 1,25 miljoen.

Per Q2/2009 is – gerekend vanaf de formele start van het project per 1 januari 2007 – een bedrag van cumulatief € 7,25 miljoen betaald, en staat een bedrag aan verplichtingen open van € 3,35 miljoen. Op basis van de huidige inzichten zal begin 2011 de grens van het voorbereidingskrediet van € 25 miljoen worden bereikt.

De voorbereidingskosten M5/M6 en exploitatievoorzieningen worden op jaarbasis gedeclareerd, voorzien van een verklaring van goedkeuring van de accountant. In mei 2009 is de accountantsverklaring over het jaar 2008 verkregen en in juni 2009 zijn de kosten bij de Stadsregio gedeclareerd. De uitgaven voor 2007 zijn eind 2008 door de Stadsregio vergoed. Cumulatief – gerekend vanaf de start per 1 januari 2007 – is per Q2/2009 € 2,91 miljoen bij de Stadsregio gedeclareerd en ontvangen.

De kosten voor Signalling 2007 en 2008 worden gedekt door middelen in het Convenant Vervangingsonderhoud Metro-infrastructuur en door het overgehevelde budget vanuit de Noord/Zuidlijn. De kosten ten laste van het Convenant zullen medio 2009 in rekening gebracht worden bij de afdeling Beheer van de dienst IVV.

### Uitvoeringskredieten

De aanbesteding van de metrotreinen M5 (bestaande metro) en M6 (NZL) bevindt zich in de fase van Best and Final Offer (BAFO). Volgens plan is de gunning van dit contract medio november 2009. De gemeente is opdrachtgever en voorfinancier voor dit contract. Vereist is, vooraf aan het ondertekenen van het contract, een mandaat c.q. uitvoeringskrediet van de gemeenteraad tot het aangaan van de verplichting. Dit eerste uitvoeringskrediet moet de investeringen dekken die zijn gemoeid met de metrotreinen en de noodzakelijke voorzieningen om deze metrotreinen veilig te stallen en te onderhouden:

- Metrotreinen M5/M6;
- Werkplaats Diemen;
- Emplacementen Isolatorweg + Amstel;
- Overig + VAT-kosten

Het eerste uitvoeringskrediet AMSYS wordt in Q3/2009 voorgelegd aan de gemeenteraad. Medio 2010 zal een tweede uitvoeringskrediet worden voorgelegd, voor het project automatisch rijden.

### **BTW**

Naar aanleiding van de uitspraak van de Hoge Raad inzake de NoordZuidlijn dat de Gemeente Amsterdam optreedt als ondernemer omdat personenvervoer belast is met BTW (omzetbelasting), zou dit ook kunnen gelden voor – delen van – het project AMSYS. Momenteel worden gesprekken gevoerd met de belastingdienst over de gevolgen van deze uitspraak en de impact daarvan op projecten bij de dienst IVV.

Vooralsnog wordt de BTW component op de uitgaven van AMSYS gedeclareerd in het BTW-compensatiefonds (BCF). Bij overdracht van de nieuwe metrotreinen naar Activa BV zal deze component terugvloeien in het BCF omdat Activa BV dezelfde BTW component bij overdracht kan declareren bij de belastingdienst.

### **Planning & control cyclus**

Projectbureau AMSYS doet als afdeling van de dienst IVV mee in de P&C cyclus van deze dienst. Dit houdt in dat de financiële gegevens en staat en inhoud van het project verantwoord worden in Begroting & Jaarplan, de 4 en 9 maands rapportages, Jaarrekening & Jaarverslag, en het Meerjaren Werk Programma. Daarnaast wordt een bijdrage geleverd aan afzonderlijke rapportages die op initiatief van de Bestuurdienst van de gemeente Amsterdam ontstaan, zoals rapportages over inhuur van derden.

## 5. Voortgang Risico's

### 5.1 Risicodossier

Evenals voor scope, tijd en geld, wordt ook voor risico's een referentie opgesteld. Dit is het base-line risicodossier. Er is een afzonderlijk plan van aanpak risicomanagement opgesteld<sup>2</sup> waarin de diverse bronnen voor het risicodossier zijn opgenomen. Gezien de raakvlakken met de Noord/Zuidlijn is ervoor gekozen aan te sluiten bij de risicomanagement-methodiek van het Projectbureau Noord/Zuidlijn, inclusief nieuwe inzichten en verdere professionalisering naar aanleiding van de adviezen van de Commissie Veerman

Het doel van het risicodossier is het inventariseren en actualiseren van de projectrisico's, die bij het project AMSYS kunnen optreden en het formuleren van beheersmaatregelen voor de belangrijkste risico's. Onder projectrisico's worden de risico's verstaan die de projectkosten, -planning en/of de kwaliteit (aantasting van het Programma van Eisen) van AMSYS negatief kunnen beïnvloeden.

Een risico wordt gedefinieerd als een mogelijke, ongewenste gebeurtenis met een bepaalde kans dat het zich voordoet en met negatieve gevolgen voor de projectdoelstellingen in kwaliteit, tijd en/of geld.

Medio 2009 wordt een eerste versie van de integrale AMSYS risicodatabase opgeleverd. Deze integrale risicodatabase bevat de geactualiseerde risico's van de projecten waarvan nu een risicodossier beschikbaar is. In de tweede helft van 2009 zal de risicodatabase verder geactualiseerd en aangevuld worden met risico's van overige AMSYS-projecten.

### 5.2 Voortgang risico's

#### Mutaties

Om inzicht te krijgen in de voortgang van de risico's zal in deze paragraaf vanaf de volgende rapportage een vergelijkingsanalyse worden gedaan met de voorgaande periode om mutaties inzichtelijk te maken. De analyse bestaat uit het achterhalen van de verschillen die voortkomen uit de vergelijkingen.

#### Analyse financiën - Actueel risicoprofiel

Het risicoprofiel kan uitgedrukt worden in een verwachtingswaarde en een standaardafwijking. Om inzicht te krijgen in deze verwachtingswaarde zal in de tweede helft van 2009 door middel van modellering en simulatie (Monte Carlo) van de risico's een kansverdeling met verwachtingswaarde van de financiële posten en de spreiding daaromheen gerapporteerd kunnen worden.

#### Toprisico's

Daarnaast zal een lijst met top-risico's worden gemaakt waarin voornamelijk de risico's met een groot gevolg en grote kans van optreden geanalyseerd worden. In de voorliggende rapportage is op basis van een update van de reeds beschikbare risicoanalyses voor de twee deelprojecten Metrotreinen M5/M6 en Signalling/automatisch rijden een voorlopige, indicatieve analyse gemaakt van de toprisico's (kabinet bijlage 4)

<sup>2</sup> Plan van aanpak Risicomanagement AMSYS; conceptversie 14 april 2009

Def. versie  
22 sept 2009

Gemeente Amsterdam  
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer/AMSYS  
Voortgangsrapportage AMSYS Q1 en Q2 2009

## **Agenda voor de rest van 2009**

De belangrijkste onderwerpen voor de tweede helft van 2009 zijn:

- Uitwerking van het principebesluit door het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio voor het dossier automatisch rijden, met als eerste tussenrapportage het onderzoek naar (Sociale) veiligheid en Toezicht;
- Vaststellen van het Integraal Programma van Eisen, de Referentieplanning, de Referentiebegroting en de Base-line risicodatabase;
- Het verlenen van het eerste uitvoeringskrediet, te weten het krediet voor de nieuwe metrotreinen, de ombouw van de werkplaats Diemen en de emplacementen Amstel en Isolatorweg;
- Het gunningbesluit voor de nieuwe metrotreinen;
- De offerte-uitvraag voor het project Signalling/automatisch rijden.

## **Bijlagen**

### **Openbaar**

Bijlage 1: Referentieplanning vervoerssysteem NZL

Bijlage 2: Integrale referentieplanning AMSYS

### **Vertrouwelijk**

Bijlage 3: Referentiebegroting AMSYS

Bijlage 4: Toprisico's tijd/geld AMSYS